



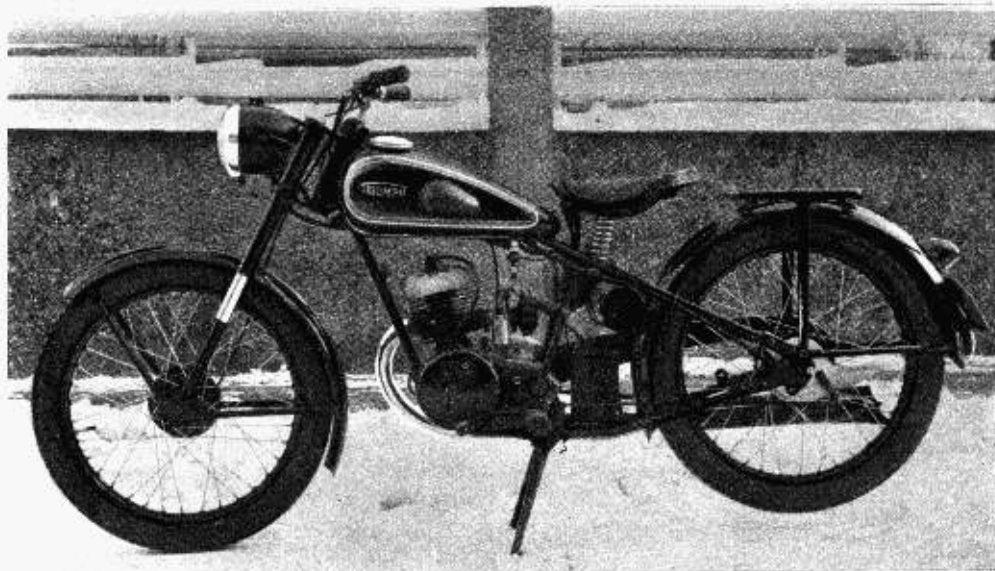
TWN — das ist die Auslandsbezeichnung für Triumph, „Triumph-Werke Nürnberg“, zum Unterschied von English-Triumph. Hier sieht man auch schön, worin der Witz des Tank-Gepäckträgers besteht: Die dicke Tasche bleibt frei von den Oberschenkeln des Fahrers. Foto: Simons

MOTORRAD testet: Triumph BDC 125

„Wollen wir also weiterhin wohl kritisch, aber auch sachlich über unsere Neuschöpfungen urteilen, dann wird es eine Freude bleiben, sich im edlen technischen Wettstreit zu messen.“ Ein erfreulicher und bemerkenswerter Satz, der Otto Reltz unlängst als Abschluß einer vergleichenden Betrachtung zwischen dem Triumph-Doppelkolbenmotor und einem obengesteuerten Viertakter gleichen Hubraumes schrieb. Der Mann also, der als technischer Leiter der Nürnberger Triumph-Werke mit Konsequenz eine Entwicklungsarbeit geleistet hat, die als Ziel den konstruktiv und fertigungsmäßig einfachen, im Betrieb unempfindlichen, in der Leistung aber hohen Doppelkolben-Zweitakter sieht, wie er in dieser Form meines Wissens in der ganzen Welt nur von Triumph gebaut wird. „In dieser Form“ will heißen, daß die parallel laufenden Kolben auf einem gemeinsamen Gabelpleuel sitzen und sozusagen im Gleich-

schrift ohne Voreilung gegeneinander arbeiten, beide Zylinder also breitseits im Luftstrom stehen, was als Zugabe zur mechanischen Anspruchlosigkeit dieser Bauart noch den Vorteil des guten thermischen Nutzeffektes einbringt. Das vorweg. Denn es ist immer gut, zu wissen, aus welchem Elternhause der Zögling stammt, der da kritisch geprüft werden soll. Als ich vor ungefähr 5000 km an der Expreßgutausgabe des Hannoverischen Hauptbahnhofes ein umfängliches Paket mit zwei Rädern in Empfang nahm, ahnten weder die Nürnberger noch ich etwas davon, daß diese 125er BDC einmal als kritisch geprüftes Motorrad durch die Druckerpressen des „Motorrades“ rotieren würde. Der Kilometerzähler stand auf 31, aber sie hatte die Deutschlandfahrt mit Bravour absolviert, war durch Bayerns Berge gerollt, und was sie im Werk sonst noch alles mitgemacht hatte, kann ich nicht

sagen. Heute zeigt der Kilometerzähler rund 5000 km. Was dazwischen liegt, wurde direkt oder indirekt ausschließlich mit sportlichen Wettbewerben jeder Art ausgefüllt; denn zwecks Broterwerb bin ich ansonsten seßhaft. Sie wurde so hart hergenommen, wie das zu sein pflegt, wenn um den Blumentopf gefahren wird. Der Motor hat noch wie beim ersten Kilometer diesen geradezu sensationellen Leerlauf nach einem todsicheren Start: die BDC springt so sicher bei jeder Temperatur beim ersten und einzigen Tritt an, daß Sie getrost Wetten beliebiger Höhe darauf abschließen können. Kalt wird dabei die Schwimmerkammer geflutet, aber gerade nur so viel, daß der Finger eben feucht wird. Dann ein Tritt und sie läuft. Selbst wenn man das Schauspiel kennt, kommt einem jedesmal wieder ein dankbares und befriedigendes Grinsen. Gas wird dabei



nur wenig gegeben; Luftfilter je nach Jahreszeit garnicht, halb oder ganz geschlossen. Bei warmem Motor ist Vorsicht beim Tippen angebracht, sonst versäuft das gute Stück leicht... aber das sind ja alte Hüte. Ist der Motor dann schön warm gepräpelt, können Sie mit dem Leerlauf angeben. Ich bin von wildfremden Menschen auf den Leerlauf hin angesprochen worden, wenn ich vor der roten Ampel warten mußte. Ich kenne in der Tat kaum einen anderen Zweitakter, der einen annähernd gleich disziplinierten Leerlauf hat.

Bei sieben Fahrten durch jedes nur denkbare Gelände wurde der Vergaser lediglich zweimal demontiert, weil sich Wasser und Dreck etwas reichlich breitgemacht hatten. Den Motor aufzumachen, war pure Neugierde. Von eventueller Leistungskitzel war dabei nicht die Spur festzustellen.

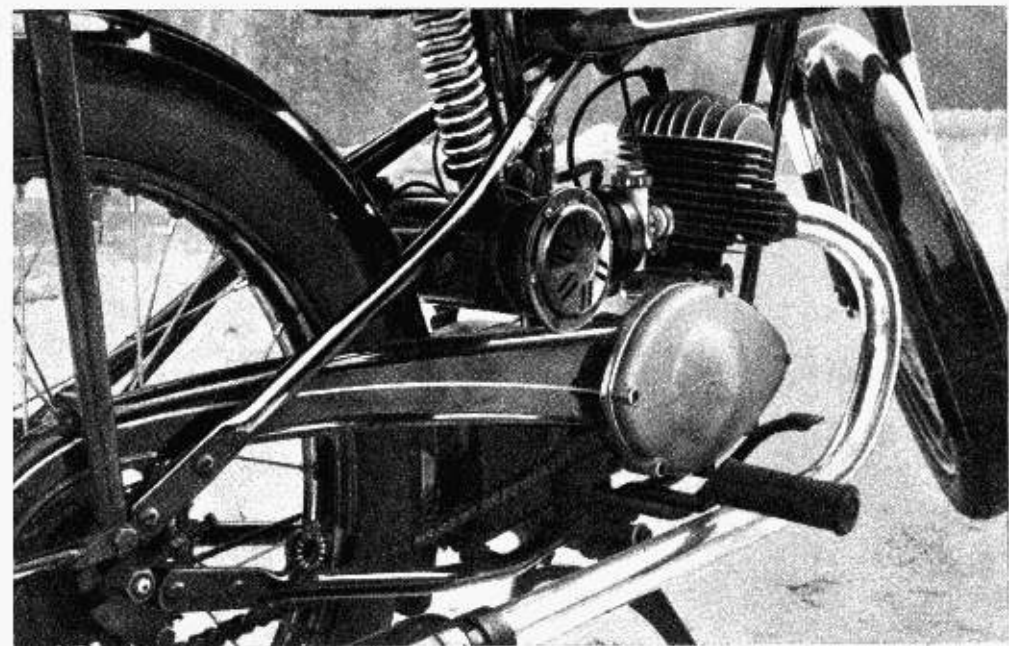
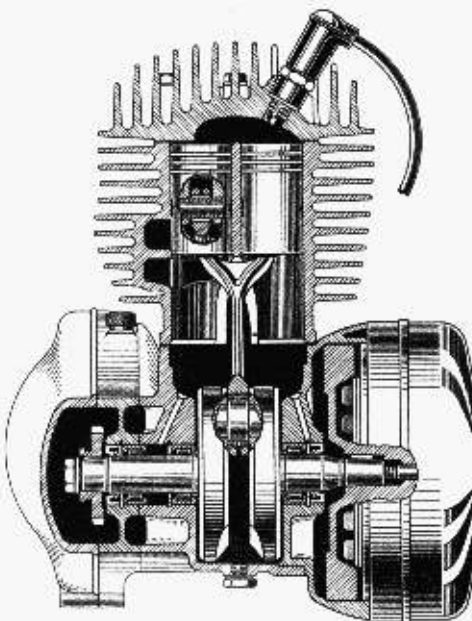
Bei 6,5 ehrlichen Pferden hat das die 125er BDG auch nicht nötig. Sie können getrost alle erreichbaren Fachzeitschriften des In- und Auslandes zu Vergleichszwecken heranholen: es wird Ihnen kaum eine Tourenmaschine dieser Hubraumklasse begegnen, die die gleiche Leistung erreicht oder überbietet. Bestimmt aber nicht bei der Drehzahl von 4800 U/min.

Die Kurbelwelle der BDG ist dreifach rollengelagert... sie steht! Damit — nicht allein — ist die außerordentlich lebendige Maschine de facto vollgasfest. Vollgas aber bedeutet 80 km/h Höchstgeschwindigkeit aufrecht sitzend. Macht man sich klein, klettert die Tachonadel noch um 5 weitere Teilstriche auf 85!

8 x 6,5 PS ergeben eine Literleistung von 52 PS! Das ist eine Wucht, vor allem, wenn man bedenkt, mit welchem geradezu lächerlichem technischen Aufwand das zustande kommt: eine Kurbelwelle, ein Pleuel, zwei Kolben plus Bolzen... aus! Und das ist eben alles, was in punkto Stehvermögen zu beherrschen ist. Wer nunmehr hohe Verbräuche erwartet, wird sich enttäuscht sehen: erst bei 85, also bei Vollgas, wird die Vier-Liter-Grenze erreicht. Bei 50 liegt er gar nur bei ganzen zwei Litern, die bei 70 erst zu knapp drei werden. Über eine Strecke von 1500 km lag mein Durchschnittsverbrauch bei 3,4 Liter; aber da ist auch alles drin = Autobahnstrecken von einigen hundert Kilometern Länge, stun-

Das ist das gute Stück — die Telegabel ist so schön wegen ihres langen Hubes, und dieser Hub bedingt wieder den staksigen Kippständer, damit man wenigstens das Vorderrad rausbringt.

Foto: Hertweck



Mitte: Querschnitt durch den Triumph-Doppelkolbenmotor. Werkzeugzeichnung

Das ist auch noch die alte Ausführung ohne Ausfallenden und mit nicht abgedecktem unterem Kettentrum — ist jetzt geändert. Foto: Hertweck

denlanges Gängegeln im Gelände und lange An- und Abfahrten auf Landstraßen jeder Güte; und alles so gefahren, daß man nicht mehr gut von „langsam und bedächtig“ reden kann. Mit 2,5—2,8 Liter kann jedermann auskommen, wenn er nicht zu den verhinderten Rennfahrern gehört.

Da wir gerade bei dem Motor sind: Sie können das Ding inklusive Getriebe in seine Bestandteile zerpfücken, ohne dabei erst den Block aus dem Rahmen ausbauen zu müssen. Wäre ich Berliner, so würde ich diese Tatsache mit dem Begriff „knorke“ kommentieren. So aber sei mir lediglich der Hinweis auf diesen für die Instandhaltung der BDG entscheidenden Vorteil gestattet; man sollte den klugen Leuten, die das ausgetüftelt haben, sehr dankbar sein, daß einem die Erhaltung des Gebrauchswertes auf Jahre hinaus so leicht gemacht wird.

Die vorgeschriebene 225er Kerze reichte in allen Fällen; aber auch die im Sommer zum Jagen verwendete 240er machte im normalen Betrieb willig mit. Selbst eine 175er tut es, wenn man es nicht zu eilig hat, sonst gibt es lustige Glühzündungen. Übrigens erwies sich dieser gleichstromgespülte Zweitakter mit seinem Graugußzylinder und Leichtmetallkopf erstaunlich unempfindlich gegen all die Kraftstoffe unterschiedlichster Qualitäten (Verdichtung 6,4:1). Nur das voluminöse Auspuffrohr mußte zwei- oder dreimal sauber gemacht werden. Daß es wieder Zeit ist, merkt man an der abfallenden Spitze und dem leiser werdenden Auspuffgeräusch, denn die kleine BDG sagt sehr deutlich, was sie drin hat. Das Saubermachen ist bei dem leicht zerlegbaren Dämpfer übrigens kein Problem.

So; das wäre der Motor. Übertragung zum Getriebe durch Hülseketten $\frac{3}{8} \times \frac{5}{16}$. Die war in der gefahrenen Maschine von Anfang an nicht mehr ganz jugendfrisch; als Geräuschfanatiker störte mich das charakteristische Geräusch der etwas zu lang gewordenen Kette, das immer dann vernehmlich wird, wenn der Motor bei „Hahn zu“ geschoben wird. Das Getriebe läßt sich so spielend schalten, daß ein Verschieben nur bei ausgeprägter Dummheit vorkommt, wenn man einfach nicht weit genug durchtritt oder hochzieht. Die Gefahrene hatte noch die Dreigangschaltung mit den Stufen 1:21,8, 1:10,8, 1:7,45, die bei dem verblüffend guten Drehmoment, von wenigen kribbeligen Ausnahmen abgesehen,

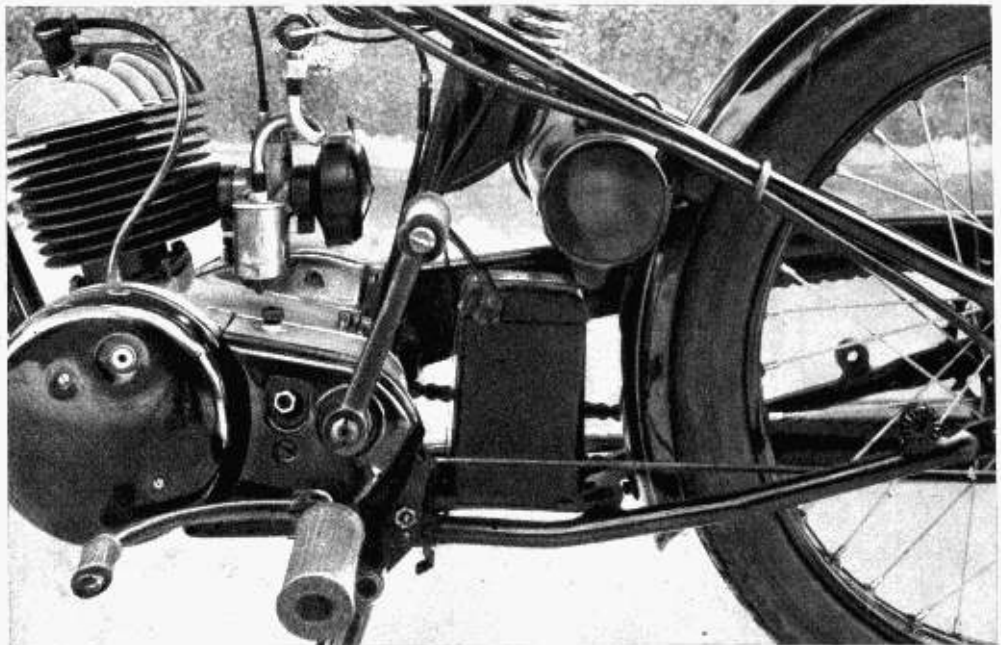
stets reichte. Nur im Gelände oder am Berg empfand ich den Sprung vom ersten zum zweiten etwas groß. Das ist — wovon ich mich auf einer geliehenen Viergang-Maschine überzeugte — abgestellt.

Die verstärkte Dreiplattenkupplung ist sehr vertrauenerweckend. Abgesehen von der Feststellung, daß sie nie und unter keinen Umständen den Dienst quittierte, bleibt höchstens noch zu sagen, daß sie im kalten Zustand leicht klebt. Das verliert sich selbstverständlich nach den ersten hundert Metern Fahrt.

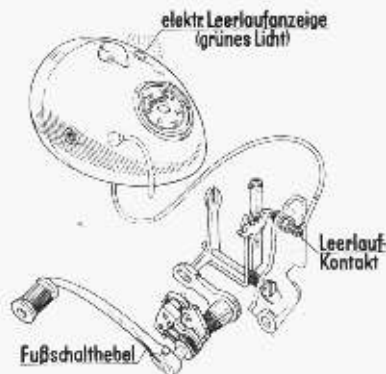
Der zwischen dem ersten und zweiten Gang liegende Leerlauf macht sich durch eine grüne Lampe im Scheinwerfergehäuse optisch bemerkbar. Eine nicht unbedingt notwendige, aber sehr nette Sache, an die man sich schnell gewöhnt.

Dem famosen Motor haben die Nürnberger ein ebenbürtiges Fahrwerk gegeben. Ich bin mir dabei völlig im Klaren, daß solche Feststellungen immer von einer gewissen Subjektivität bestimmt werden, auch die Gewöhnung spielt eine Rolle. Tatsache bleibt, daß die kleine BDG auf Straßen jeder Art für eine Starrahmenmaschine ausnehmend gut liegt; so gut, daß für ein Motorrad ohne Hinterradfederung eine Verbesserung der Straßenlage nicht mehr denkbar erscheint.

Die Gabel ist unter normalen Umständen nicht zum Durchschlagen zu bringen. Wenn Sie nicht gerade mit anderen Verrückten um die Wette fahren, werden Sie nie in die Verlegenheit kommen, mit „allem drauf“ in sämtliche Bremsen steigen zu müssen, weil sich vor Ihnen ebenso heimtückisch wie plötzlich nach topfebener Straße eine Schlaglochserie auftut. Sowaß heißt dann auf deutsch, daß die 88 Kilo der Maschine und die 76 Kilo des Fahrers nach vorne drücken — auf die Gabel. Und dann kommt eine Badewanne von Schlagloch, so eine mit messerscharfem Rand. Wenn man das Folgende überstanden hat, ohne aufs Gesicht gefallen zu sein, wird man sich stauend schütteln, daß trotz Bumser und Beulen in der Felge noch alles heil ist und ebenso glatt geht, wie zuvor. Sie können sagen, was Sie wollen: ich rechne solche Sachen nicht mehr zu den normalen Bedingungen. Genau so gut könnte ich den Apparat jeden Abend die Kellertreppe runterschmeißen und behaupten, ein modernes Motorrad müßte solche Aufgaben spielend bewältigen. Ich bin mal mit einer



Das Batteriespannband ist mit Flügelmutter festgemacht, durch den kurz bauenden Block ist eine Menge Platz für die Batterie da. Foto: Hertweck



Schaltenschema der elektrischen Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. Werkzeugzeichnung

Wenn Maschinen so zugerichtet werden, ist schlechtes Wetter und bei schlechtem Wetter ist schlechtes Licht zum Knippen — man hat aber trotzdem einen Eindruck davon, wie viel Dreck so ein unabgedecktes unteres Kettentrum zu tressen bekommt. Foto: Hameler

250er OHV mit normaler Trapezgabel in eine ähnliche Schlaglochserie hineingeknallt, da brach gleich der untere Gabelbolzen am Rahmen, die Gabel machte sich nach vorne davon und ich habe seit dieser Zeit einen Silberdraht im linken Ellenbogen!

Ich behaupte, daß die Triumph-Gabel mit ihrem langen, weichen Hub, der ausgezeichneten Dämpfung und der einwandfreien Vorderradföhrung zum Besten gehört, was auf diesem Gebiet bisher für diese Klasse geschaffen worden ist. (Wir auch! Schriftl.)

Dann kam bei einer Geländefahrt der erste heftigere Satz. Ich fuhr einen feuchten Wiesenhang schräg abwärts, wie immer etwas reichlich in Elle und bergab gings ja sowieso. Da kam dann so eine Grasbeule, wo eine Kuh konzentriert gedüngt hatte, das Vorderrad sprang drüber und rutschte beim Aufsetzen seitlich weg. Das erzählt sich so mühsam, ging in Wirklichkeit aber so schnell, daß ich wie mit der Axt gefällt zu Boden ging. Als ich etwas benommen wieder auf den Beinen stand, war ich zutiefst erschrocken: die Gabel war schief! Was sich im Laufe der nächsten Minuten abspielte, hat mir die kleine BDG doppelt wertvoll werden lassen: mit dem 14er Schlüssel aus dem Bordwerkzeug wurden die beiden Klemmschrauben des unteren Gabeljoches gelöst, das Vorderrad zwischen die Beine genommen, einmal energisch geruckt, die Muttern wieder angezogen und weiter gings, als ob nichts gewesen wäre! Seit dieser Zeit ist mir um die Gabel keine Sekunde bange; wenn man sie nicht gerade frontal vor eine Wand setzt, kann den kostbaren Gabelholmen nichts passieren. Daß die Führung des Vorderrades völlig einwandfrei ist, erhellt ja allein schon die Tatsache, daß ein Steuerungsdämpfer gar nicht vorhanden, weil völlig überflüssig ist. Man kann den Apparat mit zwei Fingern jeder Hand mit der größten Gewissensruhe in jedem Tempo um jede Ecke bewegen, gedrückt oder gelegt, angebremst oder mit Gas, sie läßt ein Gefühl der Unsicherheit oder des „Na-da-hamwa-aba-eben-malwieda-Schwein-jehabt“ gar nicht aufkommen.

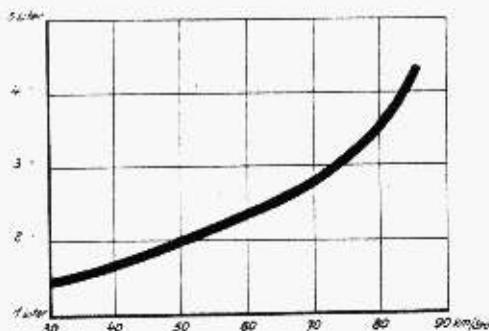
Die erste Regenfahrt auf seifenglattem Kleinpflaster wurde zu einer kümmerlichen Sache. Nach dem geschilderten sehr zur Gewöhnheit gewordenen frechen Fahren machte mich diese Stümperei vorüber-





gehend fassungslos. Aber jede unerwartete Erscheinung muß ihre Ursachen haben; hier waren es gleich vier: 1. die Sattelnase schaukelte erbärmlich, 2. der Luftdruck war vorne wie hinten um 0,3—0,4 zu hoch, 3. die Reifen waren ungesommt und 4. im Hinterachslager war ein Konus kaputt, der dem Rad ein wenn auch nur minimales seitliches Spiel erlaubte. Die Punkte 2, 3 und 4 wurden binnen 24 Stunden behoben... der Sattel wackelt heute noch! Und dann ging es beinahe wie die Feuerwehr, mit dem neuen Konus, 1,0 Luft vorne und 1,5 hinten, gesommerten Reifen — ein erneuter Beweis dafür, daß kleine Ursachen große Wirkungen haben. Der Doppelrohrrahmen scheint übrigens etwas weich zu sein, bei der Viergang BDG ist er bereits verstärkt. Auch das Spürbarwerden einer engbegrenzten Zone ganz leichter Vibrationen zwischen 55 und 60 schien mir ebenfalls durch den Rahmen bedingt zu sein.

Um noch einmal auf den Sattel zurückzukommen: die Pagusa-Doppelschlauchdecke ist ein regelrechtes Sofa. Das fällt besonders auf, wenn man zwischendurch mal eine Maschine gefahren hat, deren Sattel und Kniekissen breithart sind. Für dicke Leute ist übrigens die zentrale Feder des Pagusa-Gesitzes nach hinten zu schieben, woraus größere Federhärte — logischerweise — resultiert. Daß die Sattelnase und damit der ganze Sattel seitlich wackelt, hat auch wieder mehrere Gründe: einmal fassen die beiden Rahmenenden den Sattel von innen, das ergibt eine zweifellos zu schmale Führung. Und zum zweiten muß man wohl oder übel mit der rechten Hand



Verbrauchskurve der Triumph 125 BDG.

am Sattel unterstützend ziehen, wenn man das gute Stück auf den etwas stakigen Ständer stellen will. Weil die Teleskopgabel unbelastet weit ausfährt, muß man die 88 Kilogramm über einen hohen Berg heben, um sie dann mit hörbarem und nicht ohne weiteres vermeidbarem Bums auf die Ständerbeine fallen zu hören. Ich wünschte mir eine seitliche Abstellstütze, wie sie die große Schwester hat. Dann könnte der Ständer ruhig so bleiben; das heißt — so ganz der gleiche auch wieder nicht, weil er so nämlich bei ganz frechen Kurven auf dem Pflaster kreischt, und weil er nur dann hinter die Haltefeder springt, wenn man das Oberleder seiner Schuhe dafür opfert, ihn energisch hochzuziehen. Aber solid, ja, solid ist er bestimmt. (Ganz, ganz kleine, bescheidene Nebenbemerkung: Wenn man auf dem Schuh dann einen langen Ölstreifen findet, dann ist das ein Zeichen, daß die Abdichtung der Schaltwelle des Nachschens bedarf — da druppelt's!)

Zum Ausbau des Hinterrades muß man die Maschine auf die rechte Seite neigen, nachdem man den Taschoantrieb gelöst, den durch einen Splint gesicherten Bremshebelbolzen herausgenommen und das Kettenschloß auseinandergelockt hat; dann kann man das Rad nach unten herausfädeln, denn das Hinterradschutzblech ist nicht geteilt. Die an sich üble Sache mit dem Kettenschloß bedarf aber eigentlich keiner Erwähnung mehr, denn die neue 125er hat sehr praktische, nach vorn gerichtete Ausfallenden. Auch das untere Kettentrum ist da jetzt abgedeckt, was zweifellos ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist, sonst... siehe Hahmeyers Aufnahme von einer Wühlerei im pappigen Lehm.

Die Zugänglichkeit zur Batterie ist vorbildlich; eine unter dem Bodenblech sitzende Flügelmutter hält das Spannband und damit die Batterie sicher in ihrer Lage. Für die Bequemlichkeit ist auch sonst bestens gesorgt. Der glatte 670-mm-Lenker mit seinen hochgezogenen Enden läßt in Verbindung mit den für mittelbrillante Durchschnittsfiguren grade passenden Fußrasten eine günstige, ermüdungsfreie Sitzposition zu. Ich persönlich wünschte mir den Lenker recht gerne um 45 oder 50 mm schmaler, das paßte noch besser zu dieser so ausgesprochen elegant zu bewegenden

Der Kasten auf dem Tank ist Hausmarke Triumph und nicht serienmäßig, der fahrradmäßig montierte, nicht verstellbare Lenker erfordert eine sorgfältig ausprobierte Stellung — sie ist sorgfältig ausprobiert. Foto: Hertweck

Maschine. Für meine 174 cm war alles wie gemacht, wobei zu betonen ist, daß die Lage der Fußhebel offensichtlich mit viel Überlegung so ausgeführt worden ist.

Bereifung: 2,75 x 19, die dem Temperament der BDG voll gerecht werden. Für weitere Geländefahrten habe ich mir allerdings schon eine 2,50er-Decke für das Vorderrad besorgt. Einmal führt dieser etwas schmalere Reifen im Schlamm besser, und außerdem bleibt etwas mehr Luft zwischen dem normalerweise sehr dicht auf dem Reifen sitzenden Schutzblech.

Die geprüfte Maschine hatte verchromte Felgen. Das sieht sehr vornehm aus, hat aber für Leute, die scharf zu fahren gewohnt sind, einen nur zu gut bekannten Nachteil: Die Decke wandert nämlich auf dem natürlich auch auf dem Innenwulst sitzenden Chrom ganz schön. Erst das Anbohren der Hinterradfelge, bzw. des Felgenwulstes brachte da rigorose Abhilfe.

Noch ein Wort zu den Bremsen: eine komplette Bremsbelaggaritur war fällig, als meine Tankstellenfreunde in ihrem Abschmiereifer auch die Nippel an den Naben mit ihrer Hochdruckfettpresse geliebkost hatten. Heinz Hahmeyer kann über dieses, sein Lieblingsthema, erschöpfend berichten. Ich will mich zusammenfassend kurz fassen: Schmiernippel an den Naben sind nur vom Übel. Die Ringfilze sind erfahrungsgemäß nie dicht oder halten dem Pressendruck nicht stand. Das Ergebnis solchen Tuns sind durchgefettete Beläge,

Es ist sehr selten, daß die rechtsseitige Kippständerstütze so weit ausgreift, das gibt aber sehr erwünschte Standfestigkeit am stark gewölbten Straßenrand. Foto: Hameler



Der Doppelrohr-Rahmen ist neuerdings erheblich verstärkt. Wenn man sehr genau hinsieht, entdeckt man unterm Schalenwerferband die beiden Klemmschrauben, mit denen das untere Gabeljoch um die Gabelbeine gespannt wird.
Foto: Hertweck

die nicht ziehen, mindestens Ärger machen, wenn es nicht noch zu handfesteren Dingen kommt.

Und gute Bremsen braucht man auf dem wieselfinken Untersatz. Sie spielen neben der Beschleunigung und der ausgezeichneten Straßenlage die entscheidende Rolle, wenn man die gegebene Möglichkeit, hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erzielen, voll ausnutzen will. Als Fallier seiner Zeit auf dem Nürburgring Runden mit 77er-Schnitt fuhr, waren selbst Experten überrascht. Und es ist erstaunlich, auf welche Zeiten man sogar im täglichen Verkehr kommt. So beispielsweise vom Nürburgring (genau: Adenau) über Bonn-Siegburg, Olpe-Erwitte-Paderborn-Hameln-Hannover ein Schnitt von 82 km/h — ohne einen Meter Autobahn. Wer die Strecke kennt, wird bestätigen können, daß es da hübsch viele Kurven und auch Berge in ausreichender Menge gibt. Dabei wurde dem Motor auf der ganzen, nur durch Tankpausen unterbrochenen Fahrt Vollgas nur in Ausnahmefällen angeboten. Die meistbenutzte Gasschieberstellung dürfte mithin bei „2/3—3/4 auf“ gelegen haben. Auf kurvenreichen und bergigen Abschnitten lassen sich selbst mittelschwere Wagen lange Zeit halten.

Ein Wunsch liegt mir im Zusammenhang mit der Langstreckenfahrerei noch am Herzen: der Tank faßt nur 9,5 l. Das ist nicht gerade wenig; aber da man heute (und in abschbarer Zukunft) Zweitaktmischung immer nur in 5-l-Stangen kaufen kann, läßt sich auch immer nur mit 5 l kalkulieren. Also gibt dem großen Kleinmotorrad einen inhaltsreicheren Tank so um die 11,5 bis 12 l, das vereinfacht das Geschäft. Aber dann bitte wieder mit dem schönen, immer dichten Tankverschluß der jetzigen Serie. Ja?

Mit dieser Maschine wird ein Fahrzeug geboten, das man nicht mehr von der



Kubikzentimeterzahl her betrachten sollte, sofern man nicht grade sportliche Ambitionen pflegt, die sich mit der kleinen Triumph auch fraglos pflegen lassen. Die effektive Leistung aber, das Gefühl, auf einem richtigen ausgewachsenen Motorrad mit einiger Leistungsreserve zu sitzen, das

einem in keinem Gelände, unter keinen Umständen, ob mit oder ohne Sozius, im Stich läßt, das läßt die 125er-BDG als sparsame (steuerlich) und im Verbrauch und zuverlässige all-round-Maschine reinsten Wassers erscheinen.

Karl-Heinz Waßmann

DIE NEUE ZÜNDAPP DB 202

Wir hatten das gute Stück bereits in Nr. 2 angekündigt und können jetzt ein paar Bilder zeigen. Die ganze Maschine ist genau genommen eine 201 bis auf das Vierganggetriebe, das allerdings völlig anders baut als die herkömmlichen Schaltgetriebe. Es handelt sich um ein sogenanntes Ziehkeilgetriebe, d. h. also sämtliche Radpaare sind ständig in Eingriff miteinander und laufen auch ständig. Die Abtriebswelle ist

längsverschiebbar und trägt einen Nockenstern, der den Kraftschluß mit dem jeweils gewünschten Radpaar herstellt. Bild 1 zeigt die Getriebeteile einzeln, man sieht die den Ziehwellen-Nocken entsprechenden Ausnehmungen der Räder. Das Getriebe ist natürlich außerordentlich einfach, da Schaltwalze, Ratschenmechanismus usw. gegenüber normalen Getrieben weggelassen. Zwischen je zwei Gängen ist dabei ein gerasteter Leerlauf. Bild 2 zeigt das zusammengesetzte Getriebe, ein Zahnrad ist dabei aufgeschnitten. Übersetzungen bei der DB 202: Erster 3,14, Zweiter 1,96, Dritter 1,25, Viertes 1, also eine Stufung für schnelle Reiseschnitte bzw. Abzug im Stadtverkehr. Der Dritte ist ein richtiger Stadtgang. Gesamtübersetzung 1:5,85.

