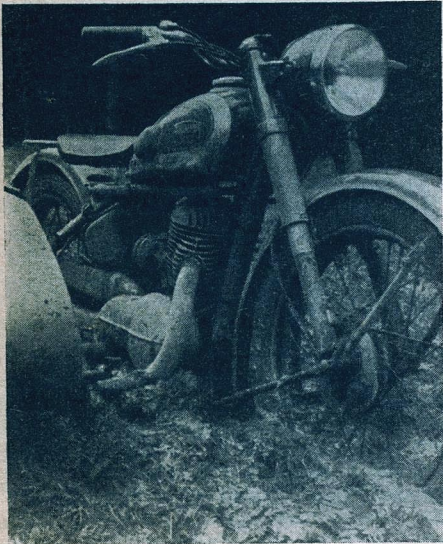


Sonderdruck

aus der Zeitschrift

»Auto- und Motorradwelt«

HEFT 25/1953



Zweifellos ist es eine recht interessante Sache, von irgendwoher eine funkelnde, chromblitzende Neukonstruktion zur Verfügung gestellt zu bekommen mit dem Auftrag oder der Bitte: probier' das Ding mal und schreib' was darüber! Üblicherweise wird dann ein sogenannter Test daraus, womöglich mit vielen Kurvenzeichnungen, sagenhaften — oder weniger schönen — Zahlen und allen möglichen Dingen, die der zukünftige Käufer vielleicht gern wissen möchte. Oft sieht aber das graue Alltagsleben — auch eines Motorrades — ganz anders aus!

Der Rede kurzer Sinn: dies ist kein Test, sondern ein Bericht aus dem Leben eines Motorrades, irgendeiner irgendwo über den Ladentisch gekauften Triumph BDG mit dem leichten Steib-Seitenwagen. Sicher, meine gute BDG ist im Laufe der Zeit alt geworden, ist zerschunden, in den Augen liebloser Menschen längst eine ziemlich verrottete alte Karre. Drei Jahre, das ist für ein einigermaßen modernes Motorrad gar keine Zeit. Aber, eineinhalbmal um die Erde, ganze 60 000 Kilometer, das heißt: Zeit und Gelegenheit genug, einem kleinen, vielbelächelten 250er-Gespann den Garaus zu machen. Ob die Erfahrungen aus diesen vielen Kilometern nicht wert sind, daß man einmal darüber spricht?

Über das so verrufene und von sehr vielen Leuten gefürchtete Einfahren braucht man sich bei der BDG offensichtlich gar keine Gedanken zu machen, zumindest habe ich es nicht getan. In der Betriebsanleitung sind 72 km/h im vierten Gang vom ersten Tag an erlaubt, auch der

Gustav Böcker

Fahrzeuge

Hohenlimburg i. W.

Mittel Straße 10

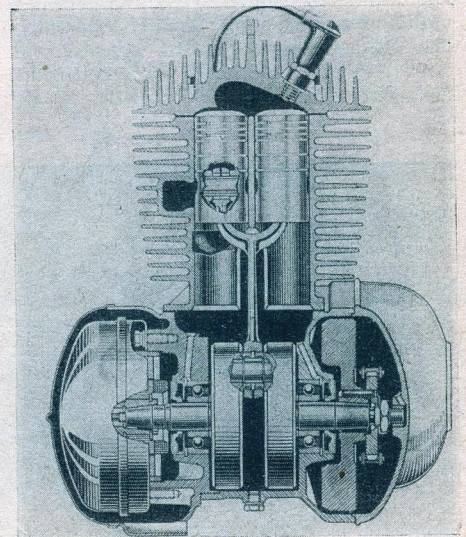
Eineinhalbmal um die Erde

mit 250 ccm und einem Seitenwagen

Die Neukonstruktionen der Triumph Werke Nürnberg, die „Cornet“, die „Boss“, die vervollkommnete „BDG 250“ und die „Duplex“ sind noch in aller Munde. Vielleicht ist es da gar nicht so uninteressant, sich einmal erzählen zu lassen, was man mit dem bisherigen — oder besser gesagt, einem noch älteren — Typ alles anstellen konnte, um dabei zu überlegen, um wieviel mehr in jeder Weise die heutigen Ausführungen dem Käufer und Besitzer bieten, bieten müssen. Denn darüber muß man sich im klaren sein: kein Motorradhersteller hatte in den letzten Jahren Veranlassung, zu schlafen. Nicht nur weil es galt, die vielen, vielen Käuferwünsche zu befriedigen, sondern auch weil die Konkurrenz dazu gar keine Zeit ließ. Es besteht also kein Zweifel: die Erzeugnisse sind im Laufe der letzten Jahre besser geworden. Nicht etwa, weil hier oder da eine Hinterradfederung dazugeschustert wurde oder vielleicht die PS-Kurve um einige Werte höher geschraubt werden konnte, sondern ganz einfach deshalb, weil eine Motorradfabrik etwas Gutes — sehr Gutes sogar — liefern muß, wenn sie auch nur einigermaßen auf dem Weltmarkt bestehen will. Und wenn irgendeine Firma in dem Wettlauf um die Pe-Esse nicht mitmacht, in den Augen sehr vieler Leute also „unmodern“ und rückständig bleibt — und trotzdem damit Erfolge hat, dann muß doch an deren Erzeugnissen irgend etwas ganz Besonderes sein. Oder gibt es dafür eine andere Erklärung? Vielleicht geben die nachstehenden Zeilen darauf eine Antwort.

zweite Mann ist nicht verboten, und da von Seitenwagenbetrieb und der dabei naturgemäß ganz anderen Übersetzung bei anderen Drehzahlbereichen kein Wort erwähnt ist, sind all diese schönen Dinge selbstredend auch mit Seitenwagen — also 72 km/h und zwei Personen — erlaubt. Oder ob das die Nürnberger nur vergessen haben? Wie dem auch sei, ich hatte die vorgeschriebene Seitenwagenübersetzung und habe mich nicht hingesetzt, um die anderen Drehzahlen auszurechnen. Ich habe ein Mädchen mitgenommen und — nun, für 72 km/h muß man bei einem so kleinen Gefährt schon etwas am Drehgriff spielen. Aber die 72 Ka-em-ha — die hatte ich ja schwarz auf weiß, also konnte gar nichts passieren! Und der Fahrer? Nun, Seitenwagenpraxis gar keine, Überschläge und sonstige Scherze wurden als notwendige Erfahrungen verbucht. Im übrigen etliche 100 000 Kilometer Straßenerfahrung auf allen möglichen Fahrzeugen. So ganz in zwei linke Hände kam die gute BDG also nicht.

Wie die 60 000 in drei Jahren zustande kamen? Reisen sind eine feine Sache, auch sie kamen nicht zu kurz. Daß bei uns in Westfalen nicht nur der dritte Mann, sondern auch jedes Gramm mehr als 150 kg Belastung verboten ist — wen stört das schon oder besser gesagt, wer hält sich denn daran? Bei zwei Normalverbrauchern muß man nämlich Zahnbürste und Handtuch zu Hause lassen, und wenn schon mal ein unsinniger Paragraph übertreten werden muß, dann doch schon lieber richtig, nicht wahr? Schließlich wär' der Lausbub schön dumm, der sich beim



Das Herz der BDG im Schnitt.

Äpfelklauen mit einem Apfel begnügte und womöglich noch eine Tracht Prügel dafür einsteckt. Also: Zelt, Schlafsäcke, Luftmatratzen, 10 l Reservesprit, etliche Fresalien und sonstige auf einer Reise notwendige Dinge — das stört weder die BDG noch den kleinen Seitenwagen oder gar die Besatzung.

Aber bei allem Wohlwollen, Reisen ist ja nicht Normalzustand. Normal ist: Tag für Tag, in Sonnenglut und Regen, in Schnee und Eis — fahren, fahren, fahren, und selten einmal Zeit zur nötigen Pflege. Normal war für einen ganzen langen Win-

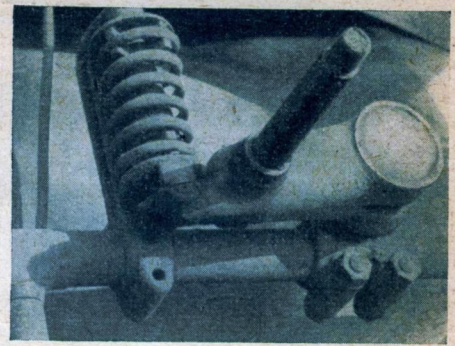
ter: Übernachten im Freien unter einer Plane, und das tut auf die Dauer auch dem besten Motorrad nicht gut. Nicht normal ist, aber dazu gehört (bei mir jedenfalls!) Sport, ich wollte sagen, Wertungsfahren. „Mit einem 250er-Gespann?“, höre ich die Leute reden. Nun, ich erinnere mich an recht lange Gesichter von Fahrern, die als Besitzer „sagenhaft schneller Supersportmaschinen“ das abfällige Lächeln nicht lassen konnten.

60 000 Kilometer, ob man da schon über ein Motorrad urteilen kann? Beileibe nicht mit Diagrammen und Zahlen einen Test vortäuschen; nur so sagen: das kann man mit einem kleinen Gespann machen, jenes läßt man besser sein? Ich glaube doch!

Für den größten Teil aller Motorradliebhaber und -käufer sind zwei Dinge wichtig und auch meist ausschlaggebend: die Motorleistung, ausgedrückt in PS, und die vielgerühmte — und doch so nebensächliche — Prospektangabe: soundsoviel „Sachen“ läuft das Ding! Eine 250er mit nur 10,5 PS wird von sehr vielen Leuten gar nicht mehr für voll genommen, Werte von einem guten Dutzend und darüber sind normal, selbst fast zwanzig Pferde nimmt man heute schon als selbstverständlich hin. Und eine Spitze von 75 oder höchstens 80 km/h für das vollbesetzte Gespann? Das macht doch heute jede bessere 175er spielend! So oder zumindest so ähnlich denken sehr viele zukünftige oder gar „zünftige“ Motorradfahrer. Dabei sind sich die wenigsten von ihnen darüber im klaren, daß PS und PS noch lange nicht das gleiche ist — allenfalls im Rechenbuch eines Schuljungen —, daß die Höchstgeschwindigkeit in den seltensten Fällen wirklich einmal benötigt wird, daß also gerade diese beiden Zahlen für den späteren Alltagsgebrauch völlig unwichtig sind. Gewiß ist die Spitze des BDG-Gespannes nicht erschütternd, aber sie wird bei einer außerordentlich geringen Motordrehzahl erreicht — die

Höchstzahl von nur 3600 (neuerdings 11 PS bei 3800) ist konkurrenzlos niedrig —, und das ist mit ausschlaggebend für die Lebensdauer des Motors. Die Triumph Werke Nürnberg gebrauchen in ihren Prospekten das Wort „Dauerleistung“. Es ist alles andere als übertrieben! Ich erinnere mich an eine Zuverlässigkeitsfahrt, der Motor meiner BDG hatte schon über 42 000 Kilometer auf dem Buckel, war auch nicht mehr gerade leise. Start war gegen Mitternacht, und Aufgabe war, auf guten Straßen und bei gutem Wetter innerhalb von genau sechs Stunden möglichst viele Kontrollstellen — und damit Kilometer — zu schaffen. Eine Aufgabe also, wie sie der unerbittliche Alltagsbetrieb auch hin und wieder einmal von uns verlangt. Ergebnis: trotz 20 kurzen Aufenthalten an Kontroll- und Tankstellen — und das frißt mehr am Durchschnitt, als man denkt — wurden in diesen 360 Minuten bare 375 Kilometer gefahren. Wohl gemerkt, mit Seitenwagen, Passagier und einem klappernden Motor. Das heißt nicht mehr und nicht weniger als sechs Stunden lang ununterbrochen Vollgas. Tat's der vierte Gang nicht mehr, kam der dritte rein, kilometerweit mit Voll- dampf und 65 km/h für die kleine (350er) Gespannklasse, das klingt ganz harmlos. Das heißt aber im Gelände: vierter Gang unbrauchbar, immer wechseln zwischen den drei unteren, immer auf gutes Beschleunigungsvermögen und auf Sicherheit. Das heißt aber auch: etwa die Hälfte der Strecke, gute 100 Kilometer, immer im zweiten Gang, zwischen 40 und 50 pendelnd, ohne Rücksicht auf Drehzahl des Motors. Und der? Gar keine Frage! Ordnungsgemäße Einstellung, eine ziemlich hohe Kerze (bei mir 260), und er denkt gar nicht daran, irgendwo einmal nicht mehr mitzumachen oder gar auseinanderzufliegen.

Meine Erfahrung: Dauerleistung des kleinen Gespannes über beliebige viele Stunden oder Kilometer ein 60er Straßen-



Die Steibschwingachse, Modell 1949, zwar inzwischen weitgehend verbessert, aber auch in dieser Form unverwundlich. Fotos: Hansmann

schnitt und darüber. Damit verbunden ist — das darf man ruhig glauben —, daß man drei Viertel aller Verkehrsteilnehmer überholt, daß man — wenn's mal darauf ankommt — in zehn Stunden vom Teutoburger Wald bis an den Bodensee fährt. Und das alles mit nur 250 ccm und den damit verhältnismäßig niedrigen Unkosten. Verbrauch? Nun, bei Dauervollgas schluckt der Motor etwa 6,5 Liter. Hat man mehr Zeit, kann man gut mit 3,5 bis 4 Liter auskommen, ohne dabei sehr langsam zu sein.

Das war die Leistung. Es gibt aber auch Leute, die auf Leistung nicht viel geben, die auf Zuverlässigkeit, geringe Pflegebedürftigkeit und sonstige schönen Dinge schwören. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, daß eine Maschine noch zuverlässiger sein kann als die BDG. Irgendwelche Sorgen beim Anspringen gibt es nicht, es sei denn, der Fahrer ist ein Trottel. Ob Sommer oder Winter, selbst bei meinen hohen Kerzen oder bei Unterstützung der leeren Batterie mit einer Taschenlampe: tippen, ein-, zweimal, bis an die Kompression treten, und er muß beim ersten Kick laufen. Ich habe wochenlang nur die Reifen nachgesehen und getankt — und bei meiner Fahrweise und dem hier üblichen Wetter starrt alles vor Dreck —, irgend welche Zweifel an der Zuverlässigkeit meiner BDG sind mir aber nie gekommen. Gerade im Winter mit seinen unangenehmen Begleiterscheinungen gibt es — wenn man unter allen Umständen fahren muß — gar kein zuverlässigeres und gleichzeitig billigeres Fahrzeug als eine BDG mit Seitenwagen. Die berühmte Zweitaktersorge, verpopelte Kerzen, kenne ich nur vom Hörensagen bzw. von anderer Leute Maschinen.

Nicht gerade wenige Fahrer wünschen sich vor allen Dingen eine saubere, lauffähige, komfortable Tourenmaschine, verlangen einfache Bedienung und bequemen Sitz. Auch diese Wünsche erfüllt die BDG. Die mechanische Laufruhe des Motor-Getriebe-Blocks ist selbst in den kleinen Gängen ausgezeichnet, sauberer kann auch ein Viertakter nicht sein. Nur, daß der Vergaser so hörbar schnauft und daß der Auspuff so deutlich seine Meinung sagt, ist ganz und gar nicht mein Fall. Man kann auch leise? Sicher, aber wenn ich an einer Ampel stehe und hinter mir warten 20 schnelle Wagen gleich mir auf „Grün“, dann fahre ich — wie bei jedem anderen Fahrzeug auch — grundsätzlich mit Dampf an. Und die volle Beschleunigung in den kleinen Gängen — das muß



Leider habe ich die Kilometer, die auf diese Art und Weise gefahren wurden, und die sowohl BDG als auch LS 200 in erstaunlicher Unerschütterlichkeit bestanden haben, nie gezählt. Für kritische Beobachter: die Beule im Boot stammt beileibe nicht von irgendeiner weiß Gott wie gefährlichen Geländefahrt, sondern wurde eines schönen Sonntagnachmittags von einem leichtsinnigen Huhn verursacht.

bei der BDG ja den Unwillen aller Zuhörer und Polizisten erregen.

Zum Fahrkomfort gehört die Gabel, und diese kann man getrost mit den Vorderadrfederungen wesentlich teurerer Maschinen vergleichen, sie gehört zu den besten Telegabeln. Der Sattel ist zwar ein durchaus herkömmlicher Schwingsattel mit allen Nachteilen dieser Bauweise, aber mit der patenten, leichtverstellbaren Gummifeder und vor allem in der Lagerung beispielhaft in seiner Art. Hinterradfederung ist heuer Trumpf, und wenn sie mir persönlich auch nie so sehr gefehlt hat, so habe ich mich doch bei anderen Leuten von den Vorteilen überzeugen können. Ist es nicht für den Besitzer einer älteren Ausführung ein sehr beruhigendes Gefühl, zu wissen, daß man mit Hilfe eines Baukastens für etwa 200 Mark sich selbst und seine BDG in den Genuß einer Hirafe setzen kann?

An der ganzen Hebelelei ist wenig auszusetzen. Vielleicht ist der Lenker etwas zu breit (für Solofahrer ganz bestimmt), vielleicht dürfte der Gasgriff einen kürzeren Weg haben, vielleicht wünscht sich manch einer eine leichtgängigere Kupplung. Ansonsten sitzen alle Hebel so, wie sie sein sollen, die Fußhebel, im Verhältnis zu den Fußrasten geradezu vorbildlich, könnten gar nicht besser sein. Die Sitzposition ist ein Ding für sich, sportlich ist sie auf gar keinen Fall, dazu liegen die Fußrasten viel zu weit vorn. Eher bequem, geradezu gemütlich ist die ganze Sache, also durchaus so, wie es sehr viele Leute gern haben.

Die Schaltung und auch die Getriebeabstufung ist außerordentlich gut. Lautlos schalten ist eine Kunst, es ist mir aber trotz einer erheblichen Verletzung am Schaltbein bei der BDG sehr selten gelungen, beim Schalten irgendwelche Geräusche, und sei es nur ein geringfügiges Knacken, zu fabrizieren. Es geht stets lautlos, und auch zwischen den Gängen

findet man immer einen Leerlauf. Daß der erste Gang bei laufendem Motor, aber stehender Maschine oft nicht raus will — vielleicht ein Schönheitsfehler? Im übrigen ist der vierte Gang nur für Langstrecke gedacht, ein guter Fahrer benutzt gerade bei der BDG sehr viel den dritten, der speziell zum Überholen bis an die 70 heran prachtvoll ist. Der zweite Gang ist im Stadtverkehr ein Lockmittel für jeden Polizisten und am Berg eine der schönsten Einrichtungen dieser Maschine.

Da wir gerade bei der Fahrbequemlichkeit sind: dazu gehört auch der Seitenwagen. Man mag der Meinung sein, solch ein Leichtseitenwagen soll das Gespannfahren mit schwachen Maschinen ermöglichen, und deshalb sei gespart sowohl an Material und Gewicht als auch an Ausstattung. Der LS 200 wiegt einschließlich der — inzwischen oft verbesserten — 49er Schwingachse gerade einen Zentner. Das ist gewiß nicht viel, aber das Fahrgestell ist wirklich gut und grundsätzlich jeder Beanspruchung gewachsen. Das Boot ist nicht sehr groß, für lange Leute wird eine große Reise leicht zur Qual, aber für ein Mädchen — und wofür hat man wohl einen Seitenwagen? — bedeutet er erhebliche Vorteile gegenüber dem feudalsten Soziussattel. Der Gepäckraum ist abschließbar, allerlei Reisegepäck läßt sich drin verstauen, eine Kofferbrücke ist dran und in fünf Minuten abbauen kann man den Wagen auch — was will man mehr? Natürlich gibt's auch hier Kritik, welch Ding ist schon vollkommen? Mal ganz abgesehen davon, daß die Windschutzscheibe nicht sehr lange schön bleibt (im Gegensatz zur Staubdecke, die noch heute dicht ist), ein ganz normalgroßer Passagier von 165 cm bekommt den vollen Fahrtwind ins Gesicht. Nach den Erfahrungen mit dieser Scheibe bin ich für Haube und Brille auch im Seitenwagen — und dann natürlich ohne Scheibe, versteht sich!

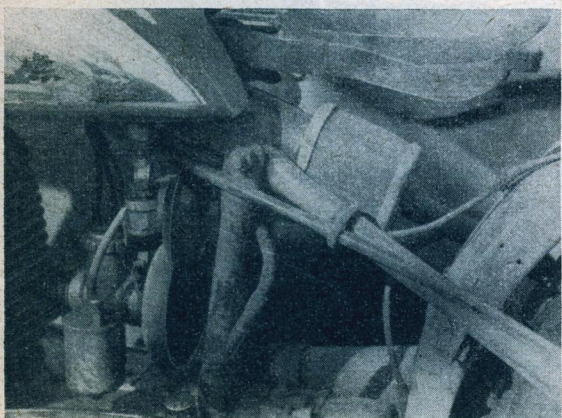
Zusammengefaßt möchte ich sagen: ganz gleich, ob man es immer eilig hat (wie ich, ein 60er Schnitt ist das Geringste, was ich während der gesamten Fahrzeit verlangt habe) oder ob man mehr die Ruhe liebt: die BDG mitsamt dem kleinen Steib erfüllt viele Wünsche. Wenn man sich einmal die Mühe macht, auszurechnen, was man für diesen Spaß bezahlt, dann kann man sich einen Begriff davon machen, wie wirtschaftlich und leistungsfähig das BDG-Gespann ist.

Natürlich haben sich im Laufe der langen Fahrzeit Mängel herausgestellt. Aber ob das nun die — mir als sportlichem Gespannfahrer jedenfalls — viel zu schwachen Bremsen oder die dauernd gerissenen Hinterradspeichen oder sonstige Kleinigkeiten waren, ausgesprochenen Bruch hat es während der ganzen Jahre nicht gegeben. „Kleinigkeiten“, das Wort wird manchem nicht gefallen. Bei der Kilometerzahl und dem Fahrstil waren alles nur Kleinigkeiten. Die Bremsen? Solche Schwächen merken normale Fahrer sowieso nie, zumal sie die vordere meist nicht benutzen! Und was ist denn schon ein abgebrochener Hinterradständer, eine verlorene Kotflügel-schraube, ein Gabeldurchschlag oder ein durch Überschlag verbogener — aber beileibe nicht angeknackter — Rahmen? Dafür hat die hintere Kette während der vollen Fahrzeit gehalten, ist nicht um ein einziges Glied gekürzt worden (jetzt ist es allerdings soweit). Konstruktionsmängel? Die Befestigung — aber durchaus nicht die Unterbringung — der Batterie an der BDG, vielleicht noch das Durchschlagen des Bootes (auf Feldwegen jedenfalls) auf den Rahmen des Seitenwagens, sonst wüßte ich wirklich nichts.

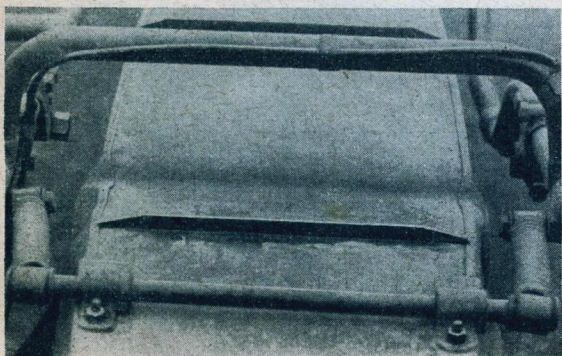
Das Beste und Schönste an der ganzen Maschine ist unbedingt der Motor. Bei einem so rücksichtslosen Fahrstil bis zum Tachostand von 55 000 km außer ein paar Kolbenringen keinerlei Reparatur, und erst dann eine Generalüberholung — die durch Austauschteile und durch die Tatsache, daß der gesamte Motor-Getriebe-Block dabei im Rahmen bleibt, verhältnismäßig billig ist — das ist ja wohl mehr, als man gemeinhin verlangen kann. Und was die kleinen Mängel anbetrifft: die Leute von TWN und von Steib fahren selbst, und infolgedessen hat sich im Laufe der Jahre an beiden Fahrzeugen allerlei gemausert. Ich denke da gar nicht so sehr an die Hinterradfederung oder an den Stromlinienkotflügel von Steib (der wohl nicht mehr die Neigung hat, sich zu verduften). Verbesserungen, die man nicht von außen sieht, ob das nun die oftmals verbesserte Telegabel, die neue Kurbelwellenlagerung, die neue Bremsanlage oder die mehrmals geänderte Steibschwingachse ist, alle tragen dazu bei, eine einmal für gut befundene Konstruktion zu vervollkommen.

Natürlich bleiben an jedem Fahrzeug noch Wünsche offen, und sei es nur deshalb, weil mit jeder auf dem Markt erscheinenden sensationellen „Neuen“ die Maßstäbe steigen. Die BDG ist durch und durch eine solide Tourenmaschine, will gar nicht sportlich sein, und deshalb wird sie wohl auch nach Jahren noch — vielleicht in Kleinigkeiten verbessert und auf den jeweiligen Stand der Technik gebracht — gebaut und gefahren werden.

Günther Hansmann

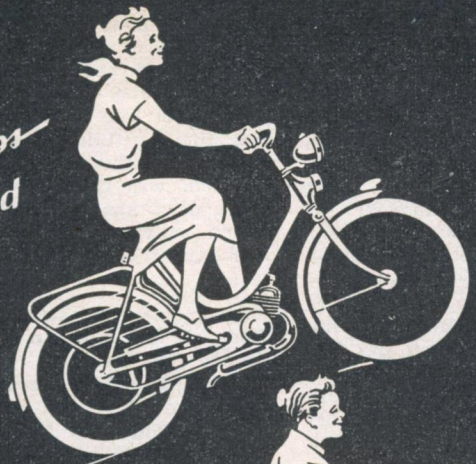


Kraftstoff-Filter, große Batterie, auch eine Trennmöglichkeit der elektrischen Kabel, wie sie normalerweise nicht vorhanden sind, aber die Motorradfahrerei erleichtern. Auch die patente Sattelfederung ist gut zu sehen. Beide Sattelträger waren im Laufe der Zeit je einmal gebrochen.

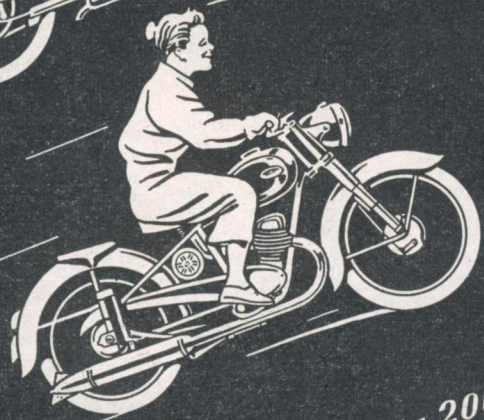


Das Boot des Seitenwagens, einmal von unten gesehen. Im Laufe der Zeit wird das Boot querüber zerschlagen, weil es bei etwas stärkerer, aber immer noch zulässiger Belastung auf den Rahmen schlägt. Ist bei der heutigen Aufhängung vermutlich behoben.

*Knirps
Moped*



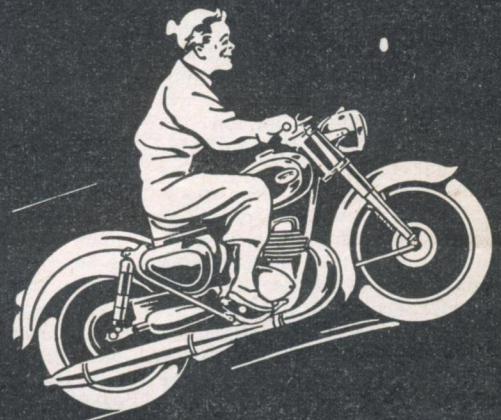
BDG 125 L



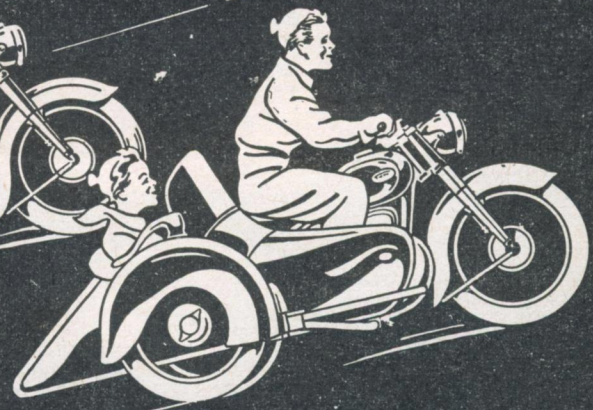
Cornet 200

Cornet 200

Cornet 200



BDG 250 L



Boss 350 *Boss 350*



das flüsternde Motorrad

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.