

TRIUMPH BDG 250 S

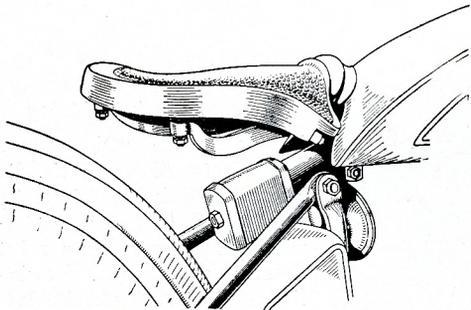
Testbericht

Im ersten Teil meines Prüfberichtes habe ich die Triumph mehr oder weniger im „Stehen“ betrachtet und nur die größeren Eindrücke gebracht, heute muß ich noch die Fülle der Kleinigkeiten nachtragen.

Die **Vordergabel** tut sehr gut und brav ihren Dienst. Sie hat einen ausreichend langen Federweg und dämpft, so wie es von einer guten Telehydraulik, die etwas auf sich hält, verlangt werden kann. Auch mit schwerer Tanktasche, zwei Schwergewichten und trotz hartem Zusammenbremsen in Gefällen ist ein Durchschlagen normalerweise nicht zu erreichen. Dabei spricht die Federung auch auf kleinste Unebenheiten sofort an.

Dasselbe ließe sich auch von der **Hinterradfederung** sagen, sie gehört zweifellos zu den kultiviertesten Teleskoplern und schafft — was man eben mit einigen Zentimetern Federweg bieten kann. Wenn man sie im Hinterdreifahren beobachtet, so tut sie bei einem leichten Fahrer herzlich wenig, sobald aber zwei Normalverbraucher draufsitzen, spielt sie auf dem normalen Stadtpflaster recht ordentlich und hält auch in groben Schlaglochserien alle harten Stöße vom Dampfer ab.

So weit, so gut, aber das Ensemble — also **beide Federsysteme** in ihrer Gesamtwirkung — hat eine **kleine** Unart, die man bei fast allen Maschinen mit Telehydraulik vorne und Tele-ohnehdraulik hinten beobachten kann, sobald der Federweg rückwärts möglichst, bitte möglichst, groß gehalten wird. Bei den zu großen, auch deren gibt es eine Reihe, wird die kleine Unart zur Landplage. Bei der BDG handelt es sich um eine absolut harmlose Erscheinung, die ich nur erwähne, um mir Vorwürfe zu ersparen,



Die Sattelfederung mittels Gumpipuffers müßte viel mehr angewendet werden.

Nachtrag: In Heft 48 1952 wurden die Getriebeübersetzungen im Daten-Block angegeben. Nun haben wir von Triumph erst jetzt erfahren, daß die Übersetzung etwas reichlicher geworden ist: 5,29 — 7,04 — 9,52 — 17,2. Nach unserem Geschmack ist das immer noch recht knapp, denn um auf die Höchstgeschwindigkeit zu kommen, muß man sich schon sehr klein machen und lange warten!

falls sie einem anderen einmal auffallen sollten. Die Triumph hat, wie gesagt, einen vernünftigen bemessenen Federweg der Hinterradfederung, für alle größeren Federwege kämen wohl nur andere Systeme in Frage. Die kleine Ungezogenheit sieht so aus: Wenn zwei kräftige Jungen auf der BDG 250 S durch die Gegend rauschen, dann gibt es hie und da zu einem scheußlichen Schlagloch eine Geschwindigkeit, bei der die schwere Masse des Fahrzeuges zu wippen beginnt. (Bei zu großem ungedämpftem Federweg würde das schon zum „Aufschaukeln“ führen!) Dieses Wiegen in den Federungen klingt nur langsam ab, und so wippt man bis zu fünfzig Metern Fahrstrecke dahin. Wohl gemerkt, nur in den Federungen, nicht seitlich, denn das BD-Gestell ist wirklich seitensteif und kennt da keine Kompromisse. Das Hinterrad bleibt auch immer schön am Boden, die Fahrersicherheit wird also nicht eingeschränkt, nur daß die beiden schweren Brocken dann eben einige Sekunden das „Abklingen von hoher See“ haben.

Zum Federn gehört auch der **Sattel**, und hier bietet die BDG mehr als man sonst überhaupt erwarten könnte. Der Gummiklotz als Federelement und die große Doppelschichtdecke des Sattels gehören zweifellos zu den Spitzenausführungen im Motorradbau. Es wäre interessant zu wissen, ob die Verwerlegung des Satteldrehpunktes noch zu bemerkende Vorteile bringen würde.

Die **Bremsen** sind so eine Sache. **Vorne** war zuerst gar nichts da. Dann war die Maschine bis zur Trommel im Wasser. Dann war noch weniger da, aber die schwache Vorderradbremse schien zu „kommen“. Dann war sie wirklich da, und war eine gute, kräftige Bremse, allerdings, bis zum „Vorderreifen mit zwei Fingern quetschen“ lassen, hat es nicht gereicht. Dann bekam sie eine Hetzjagd über viele Kilometer bergauf, bergab, auf Motor und Bremsen getetzt. Dann war sie nach drei Kilometern im Keller. Und schließlich erholte sie sich bald und blieb eine gute Bremse, der es aber zum Berühmtwerden nicht gereicht hat. Mein Kommentar lautet also: Für die normale BDG und durchschnittliche Fahrer ausreichend, für eine BDG S, also eine Sportmaschine, etwas knapp. Für eine Bergabhatz über den Glockner und mit voller Zuladung zu wenig.

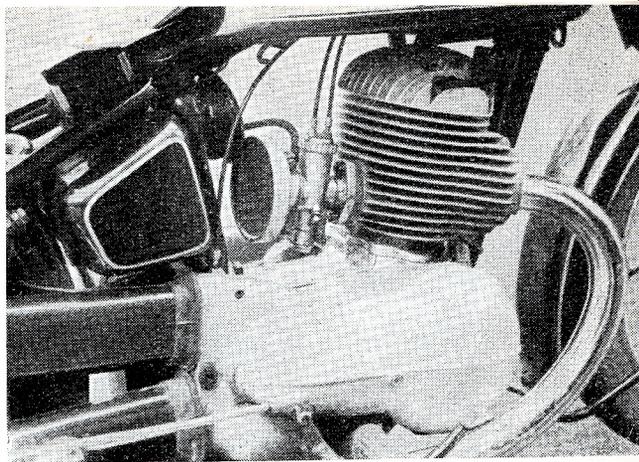
Die **hintere Bremse** ist in der Wirkung fast besser als die vordere, nur hat sie es leichter und reicht also für alle Fälle aus. Dem Touri-

sten genügt die Dimension und der Sportler gibt ihr — wenn er es wirklich eilig hat — ohnehin viel weniger als der vorderen. Im scharfen Überlandbetrieb wird sie überhaupt nur teilweise ausgenützt, auf langen Gefällen hat sie gerade genug für alles, was man der BDG S anbieten kann.

In unseren KFZ-Vorschriften heißt es, daß ein Gefälle mit demselben Gang befahren werden muß, mit dem man es in der anderen Richtung als Steigung nehmen würde. So ein Blödsinn, können doch die Einkolbenzweitakter oder die Wagen mit Freilauf gar nicht motorbremsen. Aber noch einer kann nicht bremsen: der BDG-250-S-Motor, er verhält sich wie ein Einkolbenzweitakter. Meiner Meinung nach ist das gar kein Nachteil, im Gegenteil, das Fahren wird nur angenehmer, ich erwähne die Tatsache nur, weil vom Bremsen im allgemeinen die Rede war. Dafür kann der BDG-S-Motor etwas, auf das er ganz besonders stolz sein kann. Wie beim friedlichen BDG „gibt“ es kein Viertaktlaufen. Bis ganz herunter ins Standgas und bei 30 km/h gleichbleibend in der Vierten (!!!) geht es schön tuk-tuk-tuk ganz langsam und doch im Zweitakt, so gleichmäßig im Zweitakt, daß man schon leicht an Viertakt sv erinnert wird.

Übrigens ist der **Auspuffton** recht herzhaft und tief — ohne Burgess (!) — aber auch nicht sehr viel leiser als der Burgess (ein reiner Absorptionsdämpfer, wie er hier viel gefahren wird). Die TWN hat den richtigen Sportton, der vom friedlichen und tiefen, daher angenehmen Bum-Bum im Nu zum Frechling wird, wenn man dem Motor die Sporen gibt.

Die BDG S ist sehr **elastisch** zu fahren, man kann, wie schon mehrmals betont, in der Vierten ohne Hacken auf 30 km/h und sogar eine Kleinigkeit weiter herunter. Das ist fein, man darf nur nicht vergessen daß er bei so kümmerlichen Drehzahlen nicht abzieht wie ein 250er Sport, nein, dazu braucht er schon halbe Nenn-drehzahl, dort beginnt er lustig und „Sport“ zu werden. Von dort ab tut sich was, da müssen sich die besten 250er schon dranhalten, um im Bilde zu bleiben. Allerdings war diese Erscheinung mit dem guten Supersprit der Six Days nicht so sehr zu bemerken als jetzt mit dem „Haustrunk“, der die letzten tausend Kilometer gefahren wurde. Der ärmliche Sprit wird bei uns auch Klingelwasser genannt. und in der Tat, die BDG 250 S wurde damit zur Alarmglocke. Gerade daß man bei friedlicher Fahrt und in den Spitzendrehzahlen den **Zündhebel** vergessen durfte, ansonst ging es nach dem Motto: wo ein Hebel da auch eine Betätigung. Das ist aber gar nicht so schlecht. denn gerade diese Anpassung an die Treibstoffqualitäten macht ohne Zündverstellung viele Sorgen weniger die absolute Leistung eines Doppelköblers. Der Ordnung halber erwähne ich, daß für die Messungen mein letzter Kanister ordentlicher Treibstoff angezapft wurde, denn mein Bericht soll ja halbwegs internationale Gültigkeit haben. Interessanterweise war in den Werten gegen-

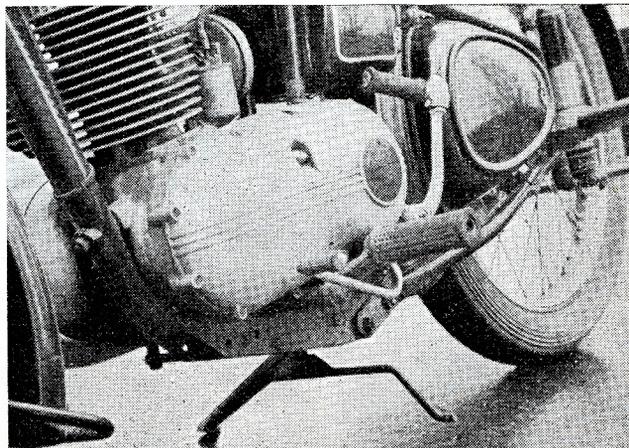


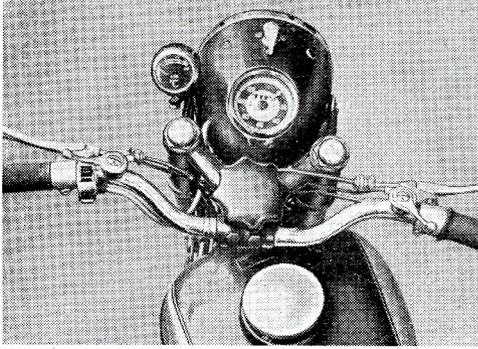
Der Motor von der Lichtmaschinenseite. Man beachte die Gummimanschetten der Kettenhüllrohre, die nicht nur dichten, sondern auch gleich als Gelenke funktionieren. Foto Jelinek

über Haustrunk nur ein minimaler Unterschied, lediglich die Beschleunigung von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ der Nenn-drehzahl hatte deutlich gewonnen. Zweifellos könnte man mit anderer Regulierung des „Überganges“ im Vergaser den Unterschied weitgehend einengen.

Der Motor springt auch bei -5° so an, daß man Wetten eingehen könnte. Einmal im Durchtreten vollsaufen lassen, dann Zündung einschalten und er „muß“ da sein. Trotz 240er Kerze (bis vor zwei Wochen sogar 260er!). Er bleibt nach wenigen Sekunden schon im gleichen Leerlauf, den er im voll angewärmten Zustand hat. Diese hohen Kerzen halten auch das friedlichste Bummeln durch, ohne zu verölen!!! Mit einem Wort, der BDG S hat „Kultur“! Sogar Kultur mit Musikbegleitung. Die Kolben und das ganze Triebwerk laufen wunderschön ruhig, aber besonders feine Ohren hören in einem bestimmten Wärmebereich ein feines Zwitschern aus dem Zylinderkopf wenn man aus mittleren Drehzahlen plötzlich abdreht. Weder klingeln noch klopfen noch Zündschläge, sondern eben ein ganz, ganz zartes Zwitschern, als ob sich zwei Spatzen am Straßenrand schnell etwas zu erzählen hätten. Viele haben das gar

Eine der kleinen Nettigkeiten: Am Primärkasten-deckel ist dort, wo die Ferse des Schuhs anliegt, ein runder Gummifleck eingelassen. Die scheußlichen schwarzen Abriebflecken am Schuh sind damit vermieden. Foto Jelinek





Der formschöne Lenker hat Luft- und Zündhebel.
Foto Jelínek

nicht bemerkt! Ob diese Art von Nebengeräuschen wohl bei allen BDG S so ist oder nur bei meiner Testmaschine?

Um den Eindruck vom Motor zu vervollständigen, sei noch gesagt, daß ich ihn auch mit minderem Treibstoff (Zylinderkopftemperaturen um zirka 20° höher!) und trotz Gewaltklingelns nicht tothetzen konnte. Meine stete Sorge war immer nur, wie erhalte ich ihn heiß! Wenn die BDG S bei mir bleiben würde, dann bekäme sie wintersüber eine Bauchbinde.

Die **Steigleistung** ist so, daß ich keine Straße mehr gefunden habe, die nicht bei ganzer Nutzlast zu fahren wäre. Mit dem Hastrunk fehlte ihr „unten“ etwas, da muß man sich bei 30% und 180 kg in den Sätteln schon dahinter, das heißt auf Drehzahlen halten, sonst steht das Gewerbe. Vergaserversuche würden sicher etwas bringen!

Hinter dem Motor liegt das **Getriebe** — auch bei meiner Aufzählung. Es ist beste Schule, mit kurzen, exakten Schaltwegen, die Scherze, die Freund Helli (Heft 47/1952) mißfallen haben, hatten sich inzwischen verflüchtigt. Nur eine Randbemerkung: Vor dem Stehenbleiben findet man den Leerlauf ganz prächtig, die elektrische **Leerlaufkontrolle** könnte die Bestätigung geben, nur tut sie es nicht, denn erstens leuchtet das Lämpchen gegen den Himmel und nicht ins

Auge des Fahrers, zweitens ist das grüne Fenster so dunkel, daß man tagsüber nur wenn man neben der Maschine steht und schräg von oben hineinblickt, erkennen kann, ob das Lämpchen auch brennt. Sobald man steht, angelt man schon recht in der Gegend herum, um den Leerlauf zu finden, man zieht den Hebel immer darüber weg. Wie beruhigend, wenn dann die Leerlaufkontrolle immer nur aufblinkt. Jedenfalls, da stimmt was nicht, so fein die elektrische Leerlaufanzeige an sich ist.

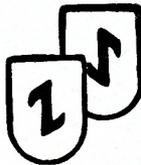
Die **Kupplung** greift energisch, aber weich, ich konnte ihr nicht das geringste Rupfen abgewinnen. Vor allem trennt sie kalt und warm einwandfrei.

Der **Radausbau** ist bei der BDG hinten einfach und vorne schwer. Vorne hat man ja auch weniger Patschen. Aber notwendig wäre es nicht, wenn der Vorderradständer einen Anschlag hätte, so wäre alles behoben. So wiegt sich die Maschine in den Ständern und man will ihr etwas Liebes tun und unter dem Motorblock unterpackeln. Will man, aber nicht lang, denn dort ist der schräge Rahmenunterzug, und der hat's nicht gern.

Die Triumph „ziert“ ein sehr schöner **Lenker!** Bitte nicht lachen, aber auch ich bin für Klarheit und Symmetrie. Und wo es zweckmäßig ist, da darf auch ein Lufthebel und ein Zündhebel hin. Bei der BDG S ist der Lufthebel wegen der langen Anwärmzeiten ein unentbehrliches Requisit. Man macht die Luft schon vorzeitig auf und schließt sie nur, um beschleunigen zu können. Der Zündhebel rangiert unter der Rubrik „sehr unterschiedliche Treibstoffqualitäten“ und macht sich damit wirklich angenehm bemerkbar. Die Handhebel liegen gut an den Fingern, die Rasten sind dort, wo die Hände hingehören, die ganze Breite mit 67 cm reicht völlig aus, ich glaube, der Lenker könnte eher noch schmaler als breiter sein. Nur da rechts außen, da ist so ein komischer **Drehgriff**, bei dem man wegen des großen Vergaserdurchlasses ohne Nachgreifen nicht Vollgas geben kann! Und das soll ein Sportmodell sein? Aber der Witz heißt nicht Triumph, es ist auch kein Stammtischwitz, sondern ein internationaler. Nur die Engländer sind hier nüchtern geblieben und haben für alle großen Vergaser

Michelin - Motorrad - Pneumatiks

und Lager
von



Semperitbereifungen

Joseph Lutz & Co.

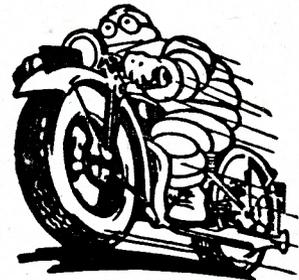
Gummifabriksniederlage

WIEN IV

Schleifmühlgasse 1 a

Ruf: B 21 0 14

Draht: Lutzgummi Wien



auch Griffe mit „reichlicher“ Übersetzung eingebaut. Sie wickeln ...

Und weil mein Freund Fritz Zabockrcky wirklich mein Freund ist, hat er mir aus seiner Werkstatt die **Bowdenzug-Nachstellschrauben**, Type Super-Zaberl, geschenkt. Je eine gerändelte Stellmutter und eine Kontermutter werden vor dem Griffwiderlager in den Bowdenzug gesetzt. Wie fein, die TWN hatte keine handnachstellbaren Bremsen! Jetzt brauchte ich noch einen Zaberl-Super in das Bremsstangl der Hinterbremse, denn dort ist die Nachstellung mit etwas Popeln verbunden. Vorderhand freue ich mich über den „italienisierten“ Lenker und würde die Nachstellschrauben am Griff allen anderen vorziehen. Ist doch so logisch, warum ist man niemals auf die Idee gekommen, es anders zu machen. Erstens stellt man dort, und zwar von Hand aus, nach, wo die Maschine am saubersten bleibt, zweitens kann man während der Fahrt, wenn man will, schräuflern (Sportmodell und Wertungsfahrten gehören doch zusammen?), drittens ist es so logisch (auch der Zaberl-Wickeldrehgriff hat die Nachstellschraube am Griff und nicht am Vergaser!) und viertens überhaupt.

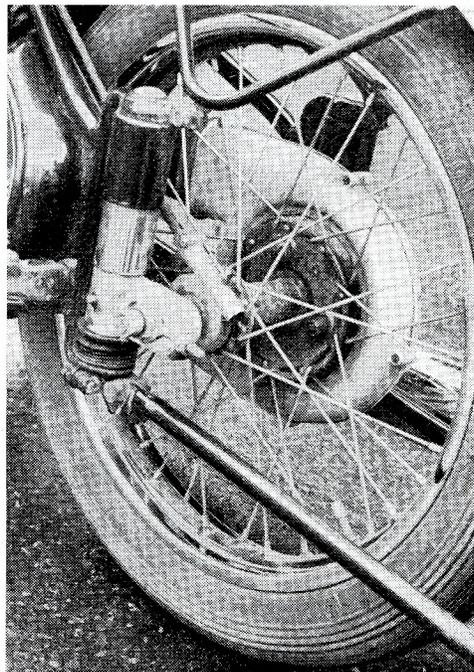
Noch etwas führe ich spazieren. Ein **Fernthermometer** mit Fühler zum Zylinderkopf. Nicht wegen der TWN, die bleibt eher zu kalt, es besteht gar keine Gefahr, daß man Angst vor Überhitzungen haben müßte, sondern weil das Thermometer in Deutschland hergezeigt werden soll. Ich will nur soviel verraten: So ein Thermometer ist eine verdammt interessante Sache und ich glaube, daß man sich bei etlichen Motoren wesentlich helfen könnte. Hier bei der TWN müßte ich um den Zylinder eine regelbare Rolljalousie legen, um ihn nach Thermometer immer auf „Höchsttemperatur“ zu halten. Der **Scheinwerfer** gehört zum besten, was ich bisher gefahren habe. Nicht nur die Lichtleistung ist untadelig, sowohl bei Fern- als auch bei Abblendlicht könnte die Lichtverteilung nicht viel besser sein. Diesbezüglich hat die deutsche Zubehörindustrie allerhand los, und wenn nicht alles trägt, so ist ihr das, was die restliche Welt begeistert begrüßt, immer noch zu wenig. Der **Tacho** hat keine „Kritische“, bei welcher er pendeln würde, er zeigt immer schön gedämpft an. Die Anzeigegenauigkeit ist sicher größer als die Differenzen im Betrieb (wechselselnder dynamischer Rollradius).

Die TWN hat ein **Absperrschloß**, eine Lenkungssperre, aber nicht genug dessen, sie hat ein Schloß im Werkzeugkasten und sie hat ein drittes Schloß im freien Transportbehälter (im Rahmendreieck). Dieser kleine Kofferraum ist eine wahre Freude, da haben nicht nur der Reserveschlauch, sondern auch die Kleinteile für große Fahrt Platz. Daß alle drei Kästen versperbar sind, muß man als sehr nobel bezeichnen, daß aber alle drei mit dem gleichen Schlüssel sperren, ist endlich einmal richtig überlegt. Wie wäre es, wenn man schon den Gedanken weiterspinn, auch das Zündschloß einzubeziehen, ich halte es nicht für notwendig,

jeden Nagel als Zündschlüssel benützen zu können. Zur TWN gehört auch der TWN-Putzfetzen mit Monogramm. Nett, und wir freuen uns. Wenn man eine Stunde sinnend neben der Maschine steht, so fallen noch zwanzig weitere Nettigkeiten ins Auge. Dazu noch die blitzsaubere Ausführung jedes Schraubchens, der Verchromung und des Lackes. Meine Herren, das ist Finish, die Nürnberger wissen ganz genau, wie sehr das den Käufer anzieht und den Fahrer bei der Marke hält.

Und noch etwas, was in keinem Test steht: verblüffend einfach ist im Falle einer Reparatur das Zerlegen des Triumph-BDG-250-Blockmotors. Es ist möglich, das Getriebe zu zerlegen, ohne den Motor berühren zu müssen. Andererseits kann man die Kurbelwelle herausnehmen, ohne das Getriebe antasten zu müssen. Wenn ich mir noch einen **Wunsch** erlauben dürfte, dann hieße er: höherer, schlanker Tank mit flachen großen Knieasten und dazu engere Fußrasterstellung

Die Eignung: Die Triumph BDG 250 S (nach meinem Geschmack sind da zu viele Buchstaben drinnen!) stellt den Typ der Tourensportmaschine dar, ohne die größere Empfindlichkeit des reinen Sportrades, verbunden mit der Weichheit eines Tourenmodells. Die Straßenlage ist — namentlich im Gelände — hervorragend, die Federung holt das möglichste aus den technischen Gegebenheiten heraus. Ein Motorrad für schnelle lange Urlaubstouren sowie für schwere Wertungsfahrten. Dr.-Ing. Gerhard Seidel



Eine robuste und verlässliche Hinterradfederung, die mehr als ein Stoßdämpfer ist, aber als Tele-Federung beschränkte Möglichkeiten hat. Foto Jelinek