

Der seit jeher ungewöhnlich lebendige Doppelkolbenmotor gewann durch den neuentwickelten Leichtmetallzylinder mit hartverchromten Laufflächen (bei leichtveränderten Spülquerschnitten) nochmals eine spürbare Steigerung der Gesamtleistung, die den Zusatz „S“ zur Typenbezeichnung vollauf rechtfertigt und in Verbindung mit dem hochentwickelten Fahrwerk Reisegeschwindigkeiten ermöglicht, die in dieser Hubraumklasse alle Erwartungen übertreffen. Auch der lang erwiesenen Eignung zum Seitenwagenbetrieb kommt die erhöhte PS-Zahl und thermische Belastbarkeit zugute, während Robustheit, Sparsamkeit und Anspruchslosigkeit, also die wertvollen Kennzeichen der wirtschaftlichen Gebrauchsmaschine, uneingeschränkt erhalten blieben.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Die charakteristische Gleichstromspülung des Doppelkolbenmotors äußert sich nicht nur in einem besonders **kräftigen und gleichmäßigen Drehmoment** im gesamten Drehzahlbereich, also in hoher Elastizität, sehr hoher Beschleunigung und zähem Durchzug am Berg, sondern auch in einem **uhrwerkartigen**, für einen Zweitakter überraschenden **Leerlauf und sauberen Übergang**. Ohne jemals zu viertakten, „antwortet“ die Maschine sofort auf jeden „Strich Gas“. — Der Motor springt grundsätzlich auf den ersten Tritt an. („Kalt“ nur kurz „Tippen“ und Luftschieber schließen; spätestens beim Einschalten des dritten Gangs wurde der Luftschieber voll geöffnet und dann genau so wenig benötigt wie der Zündhebel, der allein beim Antreten des warmen Motors zweckmäßig etwas zurückgenommen wird.)

Das ausgeglichene Temperaturniveau des Leichtmetallzylinders erklärt das **hohe Stähvermögen** unter allen Betriebsbedingungen sowie die gleichzeitig erreichte Unempfindlichkeit gegen Klingeln (Benzolgemische bzw. Superkraftstoffe wurden nicht benötigt). Die schon bei verhältnismäßig niedrigen Drehzahlen verfügbare hohe **Leistung** wird durch die Meßwerte besonders deutlich. — Der Auspuffton ist „markant“ und klar wie der Motorlauf, aber bei höherer Belastung für ein Tourenmodell nicht gerade leise; auch der Kurbeltrieb lief nicht völlig geräuschlos, obwohl eine (studienhalber vorgenommene) Inspektion gute Kolbenlaufbilder, freie Ringe und spielfreie Lager ergab, bestätigt durch den **vibrationslosen Lauf** der Maschine. —

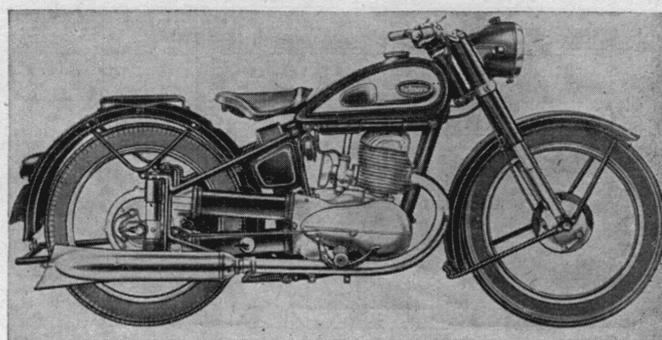
Die Kupplung der BDG 250 S ist leicht zu betätigen und „steht“ unbedingt; lediglich der Start erheischt ein wenig Gefühl zur Verhinderung eines etwas brüskten Greifens. Alle Gänge einschl. des Leerlaufs schalten sich spielend und exakt. Die formal geglückte Kapselung der Hinterradkette konnte für das gefederte Hinterrad übernommen werden. —

Fahreigenschaften

Die Federungseigenschaften der Triumph werden von der **leichtansprechenden und langhubigen Teleskopgabel mit wirkungsvoller Oldämpfung**, dem kräftigen Mittelrahmen, guter Massenverteilung und der soliden **Schwingrad-Hinterradfederung** bestimmt; bei gutem Ansprechen kommt deren etwas steile Federkennung und mäßiger Hub anscheinend dem Sozjus- bzw. Gespannbetrieb zugute, nicht zuletzt aber der **ausgeprägten Kursstabilität** und der **hervorragenden Kurvenlage**. (Lenkungsdämpfer wird **ausschließlich** mit Seitenwagen benützt!) — Wendigkeit und Handlichkeit kommen darin zum Ausdruck, daß man die BDG schon bei Schritt-Tempo im Verkehr oder schweren Gelände leicht ohne jedes „Fußen“ lenkt, andererseits aber in Vollgaskurven in stärkste Schräglage winkelt, wobei sie auf Schienen zu laufen scheint.

Bremsen

Trotz der herkömmlichen Dimensionierung und Bauart entsprechen die Bremsen den Geschwindigkeiten, zu denen die BDG 250 S verleitet. Dabei zeichnete sich die Vorderbremse durch besonders weiches Greifen, aber noch voll ausreichende Wirkung aus, während die Hinterbremse etwas feinfühligere Dosierung verlangte.



Ausstattung

Haltung und Sitzposition sind ausgesprochen tourenmäßig und bequem. Auf den stark progressiv gefederten Schwingsattel, den **vorteilhaft schmalen Lenker** und auf die griffrechte Lage der Bedienungshebel und Pedale ist die ermüdungsfreie Bewältigung längster Strecken zurückzuführen. — Das reichhaltige Werkzeug (geräumiger Kasten!) wurde während der Testdauer nicht einmal benutzt. Eine besondere konstruktive Leistung ist die Demontierbarkeit von Motor und Getriebe! — Ein Sonderlob der von links bedienbaren rechtsseitigen Abstellstütze! —

Kleine Wünsche

Etwas stärkere Geräuschdämpfung. — Schlanke, aber größere Kniekissen! — (Evtl. **Handverstellbarkeit** für Schwingsattel- und Hinterradfederung). —

PRÜFUNG

Gewicht fahrfertig, mit vollem Tank 140 kg
 zulässiges Gesamtgewicht 305 kg

Leistungsgewicht fahrfertig 11,5 kg/PS
 mit einer Person = 75 kg 18 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit
 aufrecht sitzend im Mittel 103 km/h

Beschleunigungszeiten
 von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 3,5 sec
 von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 7 sec
 von 40 auf 70 km/h im 4. Gang 10 sec
 1 km mit stehendem Start 44,5 sec, Durchschnitt 81 km/h
 (s. auch Beschleunigungskurve beim Durchschalten!)

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Ölzusatz)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit
 50 km/h 2,25 L/100 km
 70 km/h 3,2 L/100 km
 90 km/h 4,1 L/100 km
 Vollgas = 103 km/h 5,1 L/100 km^{*)}

^{*)} Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Stuttgart—Hamburg mit 82 km/h **Netto**-Durchschnitt (d. h. Fahrpausen unberücksichtigt) solo, aber mit viel Gepäck mit Durchschnittsverbrauch 4,4 L/100 km

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
 Vorderrad 19 m, Hinterrad 20 m, beide Räder 12,5 m
 (max. mittlere Verzögerung 7,7 m/sec²)

Abmessungen

(s. Skizze nächste Seite!)

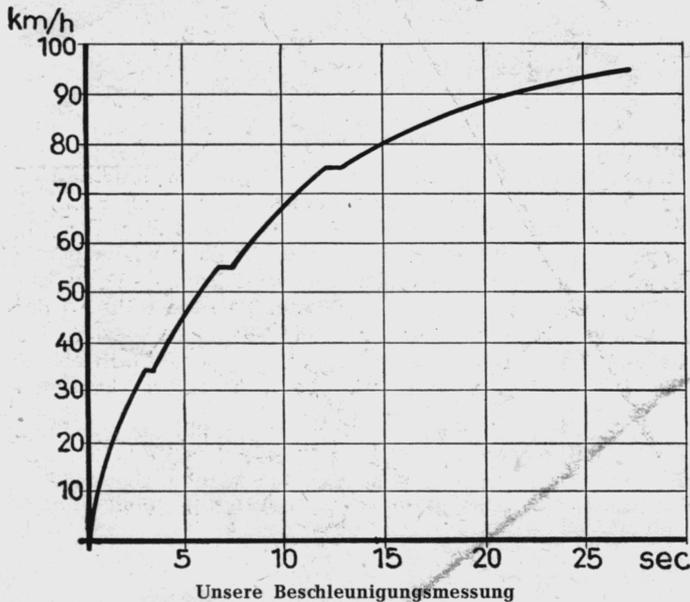
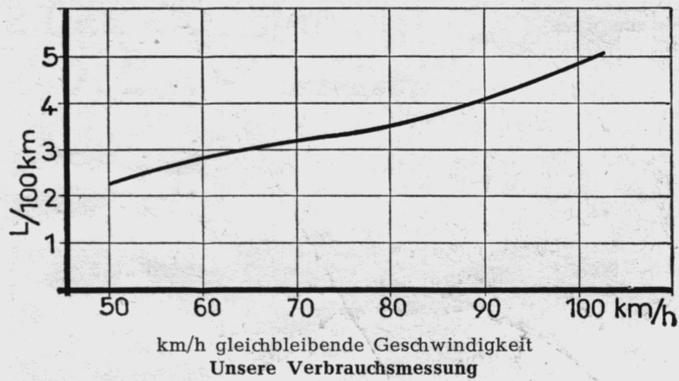
Bereifung 3,25—19"

empfohlener Luftdruck: vorn 1,2 atü,
 hinten (Sozjus) 1,6 (2,2) atü

Prüfung 9300—11 600 km.

Aachen, August 1952.

Tester Dipl.-Ing. *Helmut Hütten*



KENNZEICHNUNG: Triumph BDG 250 S

Motor

Triumph-BDG 250 S, luftgekühlter Einzylinder-Doppelkolben-Zweitakter mit Gleichstromspülung, Einport. Bohrung 2×45 mm, Hub 78 mm, **Hubraum 248 ccm**. Verdichtungsverhältnis 6,3 : 1. — **Leistung 12 PS** bei 4000 U/min (entsprechend etwa 103 km/h im 4. Gang). Einlaß-Steuerung vom Vergaser ins Kurbelgehäuse durch Auslaßkolben (rechts); Überströmkolben links. — Zweifach kugelgelagerte, zusammengepreßte Kurbelwelle; **Gabelpleuel** auf doppelreihigem Rollenlager. — Stark verrippter **Leichtmetall-Doppelzylinder** mit **hartverchromten Laufflächen**. Lange Leichtmetallkolben mit je drei Kompressionsringen. Abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf mit schaufelförmigem Verbrennungsraum. — (Anm.: Sämtliche Motorteile lassen sich ausbauen, ohne den Block aus dem Rahmen zu entfernen oder das Getriebe zu öffnen!)

Elektrische Anlage

Noris MLZ 6/45/60, 6 Volt, 60 Watt incl. Zündleistung. — Zündpunkt bei voller Frühzündung: 8 mm vor oT. — Batterie 7 Ah unten hinter Motorgetriebeblock eingebaut. — **Zündkerze** 14 mm, Wärmewert 225, für hohe Beanspruchung 240. —

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl (SAE 50 oder 40) zum Kraftstoff 1 : 20. —

Vergaser

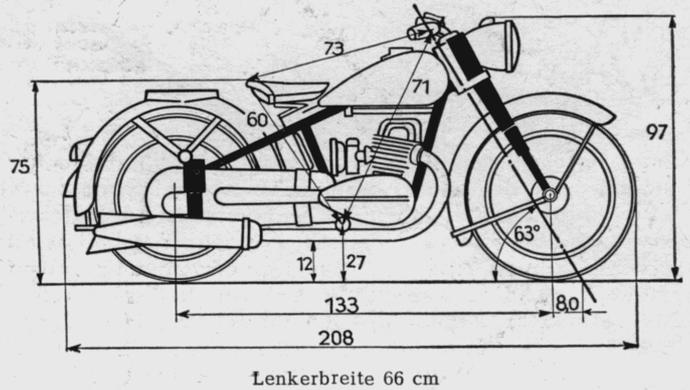
Bing 2/26/17. Zweischiebervergaser (Lufthebel am Lenker) mit Naßluftfilter. Einstellung der Testmaschine: Hauptdüse 105 (Serie 110). Nadelstellung 1 Raste von oben (Serie 2. Raste). Nadeldüse 2,68, Einsatz 5, Leerlaufdüse 50 (Einstellung ärmer als in BDG 250 H mit Graugußzylinder!) —

Kupplung

Mehrscheiben-Kupplung (Triumph-Hurth). —

Getriebe

Triumph-Hurth Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block, Typ G 64. Schalthebellage und



Schaltrichtung normgerecht. — Getriebestufung 3,25—1,80—1,33—1 : 1. — Getriebeschmierung durch 440 ccm Motoröl (SAE 50 oder 40). Ölbadkettenkasten dto. mit 310 ccm (SAE 50 oder 40). —

Antrieb

Von Motor zum Getriebe über Hülsenkette $9,57 \times \frac{3}{8}$ " , 6 mm Hülsendurchmesser, 70 Hülsen endlos. — Übersetzung 24 Z : 45 Z = 1 : 1,88. — Von Getrieberitzel auf Hinterrad durch Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ " verstärkt, 8,5 mm Rollendurchmesser, 121 Rollen mit Schloß. Übersetzung 17 Z : 46 Z = 1 : 2,7. **Gesamtübersetzungen: 17,2 — 9,52 — 7,04 — 5,29 : 1.**

Fahrwerk

Profiliertes Stahlblechrahmen, geschlossen, mit verstärktem Hinterrahmen, verschweißt und verschraubt. — Teleskop-Vordergabel mit Öldämpfung (Füllung 130 ccm Stoßdämpferöl je Gabelholm). — Schwingrad-Hinterradfederung mit progressiven Schraubenfedern und Gummiend- und rückpufferung. — Lenkungsämpfer handeinstellbar.

Räder

Tiefbettfelgen $2\frac{1}{2} \times 19$ — Beide Räder mit Steckachse, aber nicht austauschbar. (Bei Hinterradausbau bleibt Bremse samt Kettenrad im Rahmen.)

Bremsen

Innenbackenbremsen 150 mm ϕ , 25 mm breit. Gesamtbremsfläche 150 cm². (Zulässiges Gesamtgewicht : Bremsbelagfläche = 2,15 kg/cm²). — Nachstellung vorne durch Stellschraube mit Kontermutter, hinten durch Führungsstück auf Gewinde mit Bolzen und Sicherungsfeder. —

Tank

Satteltank mit 11,8 L Inhalt. Reserve ca. 2,5 L, davon ca. 0,5 L Restmenge in rechter Tankhälfte, die nach Umlegen der Maschine überläuft. Gummikniekissen. — Tankdeckel völlig dicht. —

Typenschild

Vorne am Steuerkopf, **Rahmen-Nr.** rechts, unter Sattel.

Ausstattung

Tachometer in Scheinwerfer, nachts beleuchtet (zeigte in Prüfung ca. 6 km zuviel an im gesamten Bereich). — Pagusa-Schwingsattel über Zugstange und Druckgummielement mit einstellbarer Vorspannung gefedert. — Gepäckträger. — Augen für Sozius-Raster am Rahmen. — Elektrische Leerlaufanzeige. — **Lenkschloß** am Steuerkopf. — Lenker, Fußrasten, Pedale verstellbar. — Reichhaltiges Werkzeug. — **Schwenkstütze** rechts, von **links** leicht zu betätigen! — Zusätzlich Vorderrad- und Hinterradständer zum Radausbau. (Letzterer sehr hoch, so daß Rad ohne aufklappbares Schutzblechende herausnehmbar). — Bowdenzugschmiernippel. — Erstklassiges Finish in Lack und Chrom.

Preis

1920,— DM ab Werk. (Jahressteuer 36,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 45,— DM.)

Hersteller

Triumph Werke AG., Nürnberg.