



Chefkonstrukteur Bader zeigt, wie leicht man die BDG 250 mit 80 km/std. ohne Anstrengung in die Kurve herunterwickeln kann

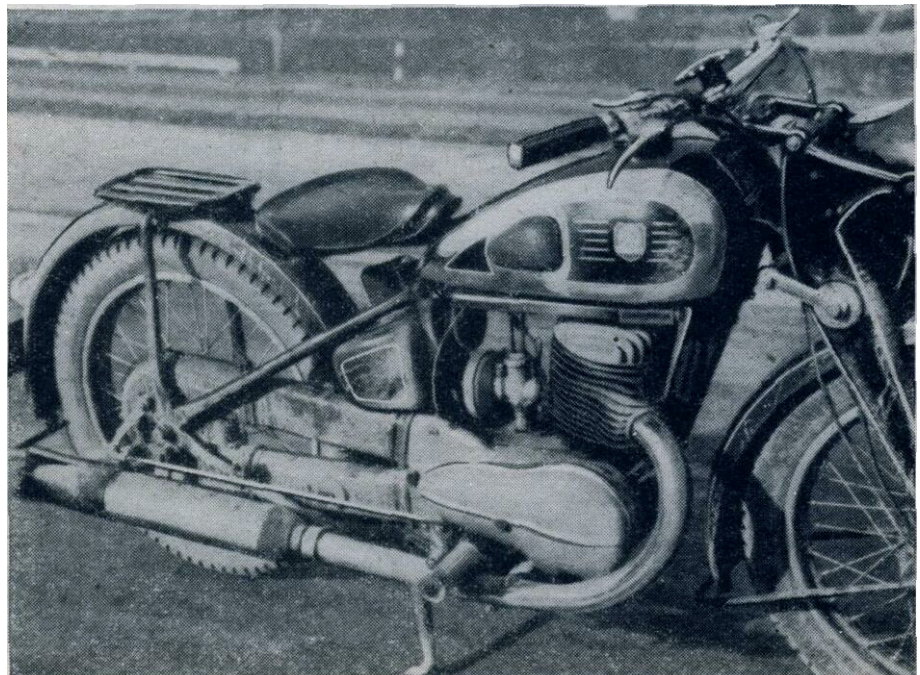
PETER PEREGRIN prüft: Triumph BDG 250

Es ging wohl uns allen so: Als wir nach dem Zusammenbruch daran gingen, aus dem Strandgut der großen Flut unseren Freundeskreis wieder aufzubauen, da standen wir oft fassungslos vor den Veränderungen, die die Wandlung aller äußeren Werte bei manchem unserer bisherigen Weggefährten hervorgerufen hatte. Und wenn wir dann darüber nachgrübelten, was uns wohl mit allen diesen Menschen zusammengeführt und verbunden hatte, dann machten wir eine seltsame Feststellung: Ganz selten einmal wurden wir von einem Menschen enttäuscht, der uns aus der Kindheit, der Schule oder den Lehrjahren her vertraut war. Es war sicher nicht die Dauer des Zusammenseins — oft hatten wir gerade diese Freunde lange Jahre nicht gesehen —, nein, wir wählten sie zu unseren Gefährten, als sie sich zur Persönlichkeit entwickelten. Nicht irgendein zufälliger äußerer Erfolg, nicht Besitz oder besondere Fähigkeiten, sondern allein die in dieser Zeit reifenden persönlichen Werte wurden zum Maßstab unserer Verbundenheit.

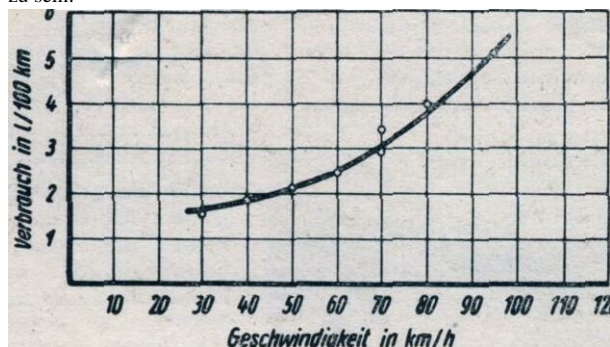
Wer im Motorrad lediglich ein Transportmittel sieht, dem mag die Aufzählung der meßtechnisch erfaßbaren Leistungswerte durchaus zur Charakterisierung eines Modells ausreichen. Wem es aber der zuverlässige Kamerad im Beruf und der treue Wandergefährte sein soll, der die kurzen Stunden der Erholung mit den bunten Erlebnissen der Weite füllt, der wird auch bei diesem Kind

der Technik nach dem Geist fragen, aus dem heraus es geschaffen wurde. So stützt sich auch dieser Bericht nicht auf die Eindrücke einer Probefahrt über einige tausend Kilometer oder allein auf die Ergebnisse der mit aller Sorgfalt durchgeführten Messungen — diese Prüfung (begann eigentlich schon vor einem Jahr mit „abendfüllenden“ Fachsimpeleien über ein Thema: Aus der schnellen und rassigen Sportmaschine, der BD 250, durch Fortfall des Drehschiebers und Uebergang zur Gemischschmierung, durch Graugußzylinder und Einrohr-Auspuff, aber unter Beibehaltung aller so überaus bewährten sonstigen Baumerkmale eine robuste, preiswerte Gebrauchsmaschine zu schaffen. Und ich habe immer wieder Gelegenheit gehabt, den Entwicklungsweg dieser Konstruktion zu verfolgen und all die unendliche Kleinarbeit zu sehen, die zur Serienreife einer Maschine notwendig ist; bis auch der letzte Zulieferant wieder auf jenes Qualitätsniveau verpflichtet wurde, das als unsichtbarer aber unabdingbarer Grundsatz über dem Schreibtisch von Otto Reitz steht. Ich habe aber auch feststellen können, welch ein unschätzbare Wert an Erfahrungen in einer so festgefügtten Arbeitsgemeinschaft liegt, wie sie sich hier seit fast 20 Jahren aufeinander abstimmt. Irgendein Zweifel, und Karl Bader, der Chefkonstrukteur, greift mit nachtwandlerischer Sicherheit nach einem der vorbildlich geordneten Berichte und zeigt den Parallelfall, oder der

Die BDG sieht ganz anders aus als (Ihre Vorgängerin. Zuers2 weiß man gar nicht, woran das liegt, die Maschine wirkt etwas kürzer als das Drehschieber-Modell, und das kommt wahrscheinlich durch den Vergaser, der jetzt den Raum hinter dem Zylinder ausfüllt und der bei der BD la gekapselt war. Von der anderen Seite gesehen wirkt der Motor wie ein wuchtiger, seitengesteuerter sv. Motor, weil ja auf der Gegenseite das Auspuffrohr gespart ist. Vielleicht mag dieser und jener die schnelle Linie des Doppelport vermissen, wir freuen uns über diese sinnvolle Einsparung, die dem Motor zweifellos sehr gut bekommen is<! Beachten Sie auch wieder die geschickte und formschöne Kettenabdeckung, die sich bei dieser Prüfungsfahrt bei schlechtestem Wetter sehr bewährte!



Werkstoffprüfer Hauck nennt aus dem Gedächtnis die höchste Festigkeit, auf die ein bei 'den Versuchen zu Bruch gegangenes Bauteil vergütet werden darf, ohne spröde zu werden. Da ist Fuchs, der ruhige Meister der Versuchsabteilung, und Reichenberger, der Versuchsfahrer mit den Erlebnissen und Kniffen aus einigen Dutzend großer Zuverlässigkeitsfahrten. Er hat sie bei der Erprobung der BDG 250 kaum gebraucht. Rund 47000 km hat er die erste Versuchsmaschine mit dem schweren Stoye-Beiwagen rücksichtslos mit schwerer Last gedroschen. Tagesstrecken von 500, 600 Kilometer sind die Regel, und die Maschine ist im Triebwerk natürlich nicht mehr so leise wie der Prüfling, den ich aus der ersten Anlaufserie übernehme — aber er hat es nicht fertig gebracht, einen einzigen ernsthaften Bruch zu erzeugen, ein einziges lebenswichtiges Teil als unterbemessen zu brandmarken. Klaglos hat der Motor kilometerlange Vo.11-gasstrecken auf der Autobahn Nürnberg—München ausgehalten. Füll nach und veriß — das scheint das Motto dieser schweren Dauererprobung zu sein.



Schneeschauer, Eisregen und ein bockiger Wind von vorn-seitwärts sind auch für einen begeisterten Motorradfahrer keine liebwerthen Weggenossen, aber für die Erprobung einer Allwettergebrauchsmaschine hätte ich mir kaum härtere Bedingungen bestellen können. Dem glatten Block und der gekapselten Hinterkette — wieviel formschöner wirkt die Aufteilung der Verschalung als der übliche durchgehende Kasten, der jede Linie stört — kann der Regen und der Dreck ja nicht viel anhaben, und man denkt mit sehr viel weniger Kummer an die Putzarbeit am nächsten Morgen. Den Motor kann ich noch nicht voll herannehmen, er ist erst ein paar hundert km .alt, aber das fällt auch nicht schwer, denn der Regen sticht wie mit Nadeln, und der Gesichtsschutz irisiert nach kurzer Fahrt so stark, daß ich reumütig wieder zu meiner alten Schlitzbrille greife. So wird der erste starke Eindruck die ausgezeichnete Seitenführung der Maschine, die sich durch die heftigen Böen nicht im geringsten von ihrem Kurs abbringen läßt. Ein sehr gewichtiges Wort dürfte hier das sehr steife Rahmenrückgrat, das mit Steuerknopf und Vorderrohr aus Blechschalen zu einem äußerst formstiefen Hauptträger zusammengeschweißt ist, mitsprechen, und auch die auffallend weiche Tonnenfeder, deren Arbeitsraum übrigens sehr knapp bemessen ist, mag durch gute Bodenführung einen erheblichen Anteil haben. Aber das allein erklärt noch nicht die — nennen wir es einmal: — „allround-Begabung“ der BDG, die sich sowohl in schnellen Kurven bis auf die sehr hoch liegenden Fußruten herunterwinkeln läßt und trotzdem bei großer Wendigkeit eine überraschende Rutschfestigkeit aufweist. Ich hatte bei dem Nachlauf von 80 mm bei meinen Fahrten kreuz und quer durch den Hochschwarzwald erst einige Bedenken, denn die steilen Gefällestrecken

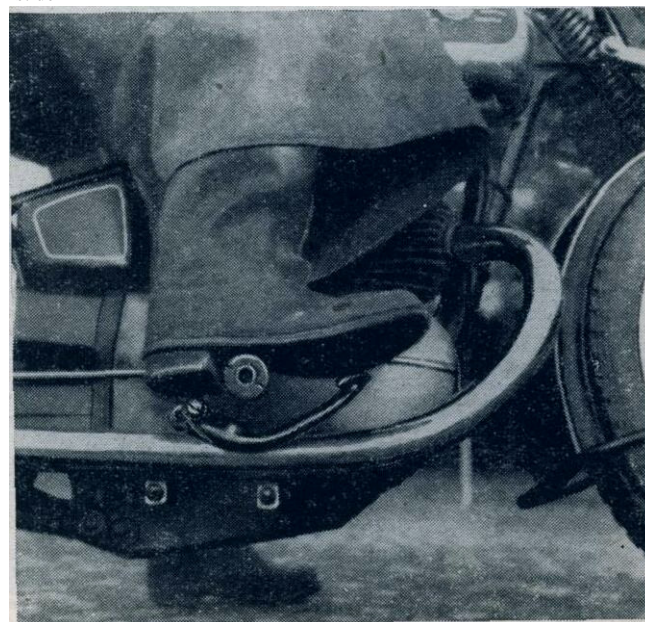
Auch bei diesem Triumphmodell merkt man wieder die jahrzehntelange Erfahrung: Jeder Griff und jeder Hebel liegt genau da, wo man ihn haben will

waren nach der Schneeschmelze durch den Streusand, der ja nicht bindet, zu regelrechten Kugellagerteppichen geworden — warum man zum Streuen mit konstanter Bosheit Kieselsteine von Hasel- bis Walnußgröße nimmt, wird mir immer ein Rätsel bleiben —, aber die Maschine blieb lammfromm, ja, ich habe sie auch beim scharfen Bremsen (und die Bremsen sind gut!) nicht ein einziges Mal zum Wegrutschen vorn gebracht. Ich glaube, das Geheimnis liegt in der sehr guten Gewichtsverteilung:

Der Hinterrahmen ist auffallend kurz gehalten, so kurz, daß man sogar eine Delle im hinteren Schutzblech vorgesehen hat, um genügend Federweg für den weichen, für jedes Gewicht und jeden Geschmack nachstellbaren gummigefederten Schwingsattel vorsehen mußte. Hier zeigt sich eine Tendenz, die ja auch im Rennmaschinenbau der letzten Jahre eindeutig hervortritt.

Sitzhaltung, Lage der Griffe und Hebel sind so einwandfrei, wie man das bei einem Fahrwerk, das nun seit 12 Jahren gebaut wird, erwarten kann. Eine Sattelhöhe von 748 mm wird vor allem der Geländefahrer zu schätzen wissen. Sehr erfreulich der bequeme Abstellständer und der dichte Tankverschluß. Die Fußschaltung ist wunderbar leichtgängig, auch mit schweren Gummistiefeln einwandfrei zu bedienen, und rastet sicher ein. Auch der Leerlauf ist jederzeit einwandfrei zu finden, aber man empfindet es doch als recht angenehm, wenn die Kontroll-Lampe im Scheinwerfer es auch noch bestätigt. Nur die Kupplung scheint mir ein bißchen schwergängig, und ich könnte mir vorstellen, daß durch eine Aenderung des Uebersetzungsverhältnisses hier noch etwas getan werden könnte. Vielleicht verleiten die klammen Finger in dieser Jahreszeit auch zu einem Fehlurteil, und ich fuhr in letzter Zeit nur sehr leichte Maschinen oder Modelle, bei denen die Kupplung mit Motordrehzahl lief. Denn diese in Oelbad laufende Vierlamellenkupplung muß schon etwas aushallen — der starke U-Zweitakter dreht sehr niedrig und hat ein famoses Drehmoment.

Auf das Anspringen können Sie Wetten abschließen: Ich habe den Motor verschiedentlich bei 3—5° C unter Null 12 Stunden draußen stehen lassen. Luft zu, kurz getippt — er kam mit Sicherheit auf den ersten Kick und lief gleichmäßig durch, reagiert dann aber auf Luft und Zündung wie ein Viertakter. Ja, in seinen Laufeigenschaften und in seinem sonoren Auspuffton erinnert der Motor fast eher an einen hochgezüchteten Viertakter als an einen Zweitakter, und er bremst beim Gaswegnehmen auch ungleich stärker ab als der übliche Einkolbenzweitakter. Sehr überzeugend ist die Auswuchtung: Auch ohne Gummiaufhängung des Triebwerkblockes ist der



Motor über den ganzen Drehzahlbereich völlig frei von störenden Resonanzen, und hinzu kommt eine erfreuliche Laufruhe des Getriebes. Nur die Vorderkette war reichlich lang und schlug bei niederen Drehzahlen am Gehäuse an.

Zum Messen der Höchstgeschwindigkeit wurde bei dem kaum 600 km alten Motor eine 110er Hauptdüse eingesetzt. Die übrige Einstellung des Bingvergaser AJ 2/24 blieb mit Nadel in der 2. Kerbe von oben und Nadeldüse 2,70 normal. Eine erste Messung ergab als Mittel über 500 m in beiden Richtungen „aufrecht sitzend“ einen Durchschnitt von 91,35 km/h. Dann stieg Reichenberger in den Sattel, schmaler und drahtiger als ich, mit enganliegendem Lederzeug, legte sich flach auf den Tank, behielt die Füße aber auf dem Rasten — Durchschnitt:

106 km/h! Ich führe bewußt diesen Unterschied an, um einmal zu zeigen, wie relativ Meßwerte sein können und wie vorsichtig man mit der Angabe der Höchstgeschwindigkeit sein muß. Temperatur etwas über 0° C, leicht windig und trocken.

Für die Beschleunigungs- und Verbrauchsmessungen wurde die normale Düse 105 verwendet. Als Mittel aus vielen Messungen ergibt sich von 30 auf 60 km/h eine Beschleunigungszeit von 10,4 Sekunden. Das ist für die knappe Uebersetzung von 1:4,94 im direkten Gang ein ganz famoser Wert.

Der außerordentlich flache Verlauf der Drehmomenten-Kurve, deren Höchstwert zwischen 2800 und 3000 U/min liegt, macht sich in einer ungewöhnlichen Elastizität bemerkbar, und dazu kommt ein Getriebe, dessen Abstufungen in den oberen drei Gängen genau den theoretischen Bestwerten entsprechen: Der Sprung beträgt 1:1,33, ist also genau so groß wie der Drehzahlunterschied zwischen höchster Leistung und höchstem Drehmoment. Für den Fahrer: Der Motor braucht in den unteren Gängen nie über seine Höchstleistungsdrehzahl hinausgetrieben zu werden, um im nächsthöheren Gang mit dem größten Drehmoment einzusetzen. Die robuste Kurbelwelle, die im Deckel der Vorderkettenkapselung in einem Gleitlager ein drittes Mal abgestützt ist, wäre sicher auch gegen Ueberdrehzahlen unempfindlich, aber der Motor hat eine bemerkenswerte Eigenschaft — er läßt sich gar nicht bis in die Puppen hochdrehen, sondern drosselt dann schon von selbst ab.

Motor und Fahrwerk sind so robust gehalten, daß Beiwagenbetrieb unbedenklich empfohlen werden kann. Die folgenden Messungen wurden mit der 50 000-km-Ver-suchsmaschine Reichenbergers durchgeführt, wobei wieder für die Messung der Höchstgeschwindigkeit die 110er Düse, für die Messung der Beschleunigung die normale 105er Düse verwendet wurden. Mit dem schweren Stoye-Beiwagen — Leergewicht des Beiwagens 78 kg, Beiwagenbelastung 80 kg und hochgestellte Windschutzscheibe wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 64 km/h ermittelt. Ueber 500 m mit stehendem Start ergab sich ein Durch-

schnitt von 48,4 km/h. Mit dem leichten Steib wurde werkseitig eine Geschwindigkeit von 72 km/h gemessen. Gesamtübersetzung bei Gespannbetrieb: 1:5,52.

Die Verbrauchswerte bei gleichmäßig eingehaltener Geschwindigkeit gehen aus dem Schaubild hervor. Sie halten bis 70 km/h den Vergleich mit jedem kopfgesteuerten Viertakter gleicher Leistung aus und beweisen erneut die spültechnische Ueberlegenheit des gleichstromgespülten U-Zweitakters, der auch ohne Voreilung des Auslaßkolbens durch den sehr langen Spülweg und die saubere Führung der Spülgase auch im mittleren Drehzahlbereich sehr geringe Spülgasverluste hat. Erst bei 80 zeigt sich dann der gesunde Appetit, der einem Motor dieser Leistung schon zugestanden werden muß.

Ob der sehr günstige Verbrauch und die sympathische „Selbstregelung“ bei Ueberdrehzahl auf die Schaufelform des Kopfes zurückgeführt werden kann? Leistungsmäßig ergab sich kein merklicher Unterschied zwischen Dach- und Schaufelkopf, aber der Schaufelkopf leitet den kühlenden Spülgasstrom gegen die thermisch ja besonders belastete Zwischenwand. Der Graugußzylinder blieb übrigens auch bei sehr scharfen Langstreckenfahrten bemerkenswert kühl, ist allerdings auch famos verrippt und stellt m. E. in der Ausbildung der Auspuffgengend einen Fortschritt gegenüber dem Doppelauspuff der BD dar. Ein gutes Zeichen: Die Bosch M 175 war auch bei langen Hetzfahrten nicht zum Glühen zu bringen.

Die Bremsversuche wurden auf trockener Betonstraße ausgeführt. Obwohl die 150-mm-Bremsen bei der kurzen Gesamtlaufzeit der Maschine sicher noch nicht voll „eingelaufen“ waren, ergab sich bei 60

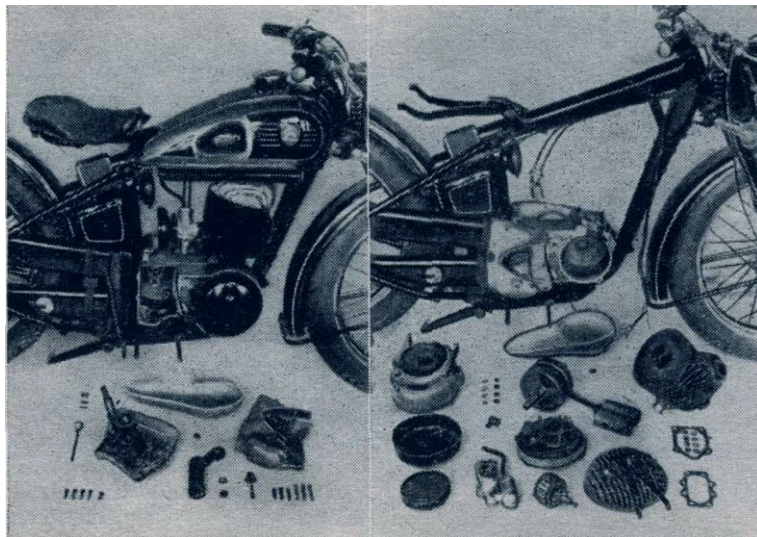
km/h ein Bremsweg von 22 m, bei 40 km/h ein Weg von 11 m. Die mittlere Bremsverzögerung beträgt also, 6,28 m/sek² für die höhere und 5,6 m/sek² für die niedere Geschwindigkeit. Die Bremsen greifen weich und zügig und die Maschine zeigt auch bei blockierten Rädern — wobei sich natürlich längere Bremswege ergeben — keinerlei Neigung zum seitlichen Ausbrechen.

Nicht ganz so erfreulich ist der Ausbau des Hinterrades, bei dem trotz sehr kräftig ausgebildeter Steckachse die Maschine auf die Seite gelegt werden muß, ein kleiner Schönheitsfehler, der sehr leicht durch geringfügige Kürzung des hinteren Kotflügels behoben werden kann und dabei gleichzeitig durch horizontale Lage des Hinterständers eine verbesserte Linienführung ergibt.

Und weil ich gerade beim Kritisieren bin: Das sehr

ruhig und genau zeigende VDO-Tachometer — es wird grundsätzlich ohne „Vorzündung“ eingebaut — wird durch die seitliche Beleuchtung nur ungenügend erhellt!

Die BDG 250 ist eine robuste Gebrauchsmaschine mit sehr beachtlicher Spitzenleistung und einem besonders im mittleren Drehzahlbereich überraschend niedrigen Verbrauch. Für die Qualität der Arbeit bürgt eine Geburtsstätte mit einem im Nachkriegsdeutschland leider sehr selten gewordenen Besitz — einer lebendigen Tradition.



Das ist "auch nur bei Triumph zu haben, man kann das gesamte Triebwerk und den Inhalt des Getriebes ausbauen, ohne den Motor aus dem Rahmen nehmen zu müssen. Auch das liegt in der Linie des Konstruierens auf Sparsamkeit Im Betrieb, viele Arbeitsstunden bei Reparaturen lassen sich so ersparen

3 Werkbikter 3 Fotos: Peregrin