

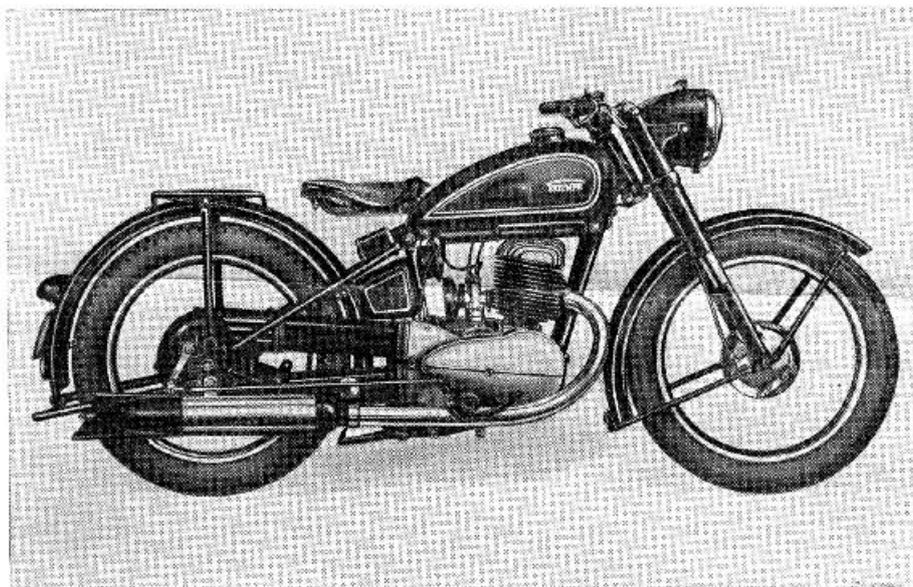
Testbericht TRIUMPH BDG 250

Die Triumph-Werke-Nürnberg, im Ausland »TWN« genannt, sind alte Spezialisten im Zweitaktbau. An ihre erste Maschine nach dem ersten Weltkrieg kann ich mich noch gut erinnern, die auch bereits ein reizender kleiner Zweitakter war. In der Folge traten die Werke in enge Verbindung mit der Schweiz, indem sie lange Jahre unsere bewährten Motosacoche-Motoren in ihre großen Maschinen einbauten. Auch unter den Rennmaschinen spielte so die »Triumph-MAG« eine bedeutende Rolle, besonders unter Fahrern wie Ley-Nürnberg u. a. m.

Bei den kleinen Maschinen bis zirka 300 ccm blieb Triumph stets dem Zweitaktmotorenbau treu und entwickelte ihn zu anerkannter Reife und insbesondere für Triumph sprichwörtlicher Zuverlässigkeit. Seit langen Jahren amtiert dort Chefkonstrukteur Reitz, dessen größte Leistung zweifellos die 1938 herausgekommene 250er Triumph-Zweitakt, Modell BD 250 ist, aus der die jetzige Maschine BDG 250 entwickelt worden ist.

verlorenen Weltkrieg zu teuer und in allerdings sehr geistreicher Abwandlung durch das neue Modell BDG 250 ersetzt.

Geblieden ist die wundervolle äußere Form und Linie der Maschine, die nebst ihrer Farbgebung in Rot und Chrom geradezu begeistert und typisch für Triumph und Otto Reitz ist. Geblieden ist ferner der Doppelkolbenmotor mit quer zur Fahrtrichtung liegenden Kolben, die nunmehr allerdings streng »Twin-artig« gleichlaufen, und nur zum Unterschied vom »Twin« an gegabelter Pleuelstange geführt sind. Das Ganze ergibt die von Garelli aus dem Jahre 1923 her bekannte »Gleichstromspülung«, die schon dieser Maschine damals beachtliche Erfolge sicherte. Der Graugußzylinder mit abnehmbarem Leichtmetallkopf mit besonders ausgebildetem Verbrennungsraum, der für eine gute Spülung mitverantwortlich ist, gibt der Maschine mit seinem einen wichtigen Auspuffrohransatz ein fast »viertakterähnliches« Gepräge. Interessant ist, daß sich dieser Motor auch »viertakter-



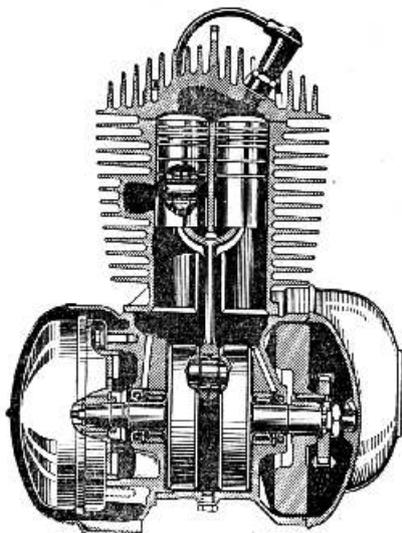
Die schöne Linie der Triumph

Die »1938er BD 250« ist als Doppelkolbenmaschine mit voreilendem Auslaß-Kolben entwickelt worden, die aber im Gegensatz zu Puch eine zur Fahrtrichtung querliegende Kurbelwelle hat, deren zwei Pleuel »Twin-artig«, aber eben im Winkel des Vor- bzw. Nacheilens der beiden Kolben versetzt sind. Das sieht insbesondere im Triebwerk sehr eigenartig aus, und die quer zur Fahrtrichtung nebeneinanderliegenden Kolben geben dem Zylinder seine eigentümliche Form, zumal derselbe aus Leichtmetall mit stachelartig abgesetzten Kühlrippen und eingegossener Graugußbüchse, sowie mit abnehmbarem Leichtmetall-Zylinderkopf ausgebildet war. Hinzu kam der durch einen Walzendrehschieber gesteuerte Einlaß ins Kurbelgehäuse, der nebst dem unsymmetrischen Steuerungsverlauf die hohe Leistung von 12 PS gleich 48 PS Literleistung zu verbürgen schien. Charakteristisch für die Maschine war der durch die tiefe Lage des Drehschiebers vollkommen verschaltete und daher unsichtbare Vergaser, sowie die ausgezeichnete, aus einzelnen O-Röhren getrennte Kapselung der hinteren Kette — etwas, was wir uns seit Sunbeams- und BSA.s-Tagen immer gewünscht und doch in dieser eleganten Form nie erhalten haben. Diese Maschine mit ihrer getrennten Frischölschmierung, die vom Gashebel mit gesteuert wurde, wurde leider nach dem

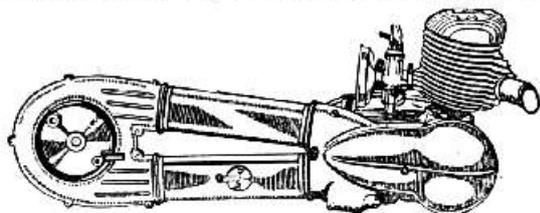
ähnlich« benimmt, und zwar nicht nur durch seine gleichmäßige Drehmomentcharakteristik über einen an sich nach oben bei 3800 bis 4000 Umdrehungen pro Minute begrenzten Drehzahlbereich, sondern insbesondere auch durch sein genaues Ansprechen auf eine — geistreicherweise eben gerade darum — von Hand zu betätigende Zündmomentverstellung (typisch Viertakt, für einen Zweitakter fast nie ausgeführt!) und durch sein gleichmäßiges Bremsverhalten im Gefälle. Alle drei Eigenschaften machen den Motor und damit die Maschine in höchstem Maße geeignet für unsere Berge. Diese Eignung wirkt sich gerade in seiner Schleppleistung am Berg durch sein über den ganzen Bereich fast gleichmäßiges Drehmoment, weiterhin durch sein Schleppen unter auf Spätzündung zurückgestellten Handhebel und insbesondere durch sein gleichmäßiges Bremsen ohne jedes dem Zweitakter sonst eigene Stoßen, das speziell in unseren Bergen auf Talfahrten so unangenehm ist, aus. Daran ist in erster Linie die Gleichstromspülung schuld, die offensichtlich ausgezeichnete Verhältnisse für das saubere Arbeiten eines Zweitaktlers schafft. Geblieden ist ferner die wunderschöne Kapselung der hinteren Kette und der saubere, glatt verschaltete Block, der das Reinigen der Maschine zu einem Vergnügen macht. Geblieden ist weiterhin die so geistreicherweise

auf dem Auspuffrohr in richtiger Nähe von der Fußraste vorgenommene Bremshebel-lagerung, ferner die richtige Lage des Fußschalthebels, der bei der von mir geprüften Maschine etwas schwer ging, und die kräftige, in Öl laufende Mehrscheibenkupplung, die nebst dem sehr richtig abgestuften Vierganggetriebe den Anschluß eines Seitenwagens erlaubt.

»Meine« Maschine hatte einen Seitenwagen angeschlossen, und zwar links. Es war der leichte Steibwagen, der der ca. 137 kg schweren Maschine zu einem Totalgewicht von ca. 195 kg, alles in allem, verhalf. Das war nebst meiner allerdings »leichten« Frau und mir (totale Zuladung ca. 70 und 55 kg) eine ordentliche Last für die Schweizer Berge. Im Mittelland erreichten wir damit mühelos 40 km/h Durchschnitt — das ist für unser kurvenreiches und »hügeliges« und zudem mit Ortschaften reichlich gesegnetes



Schnitt durch den Motor mit den zwei Kolben und dem gegabelten Pleuell



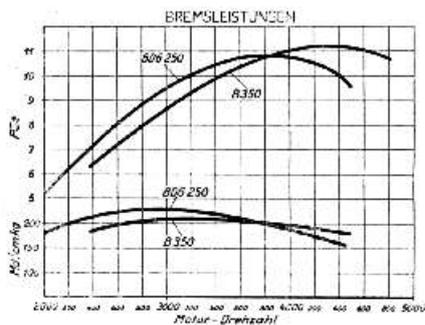
Das Gesamttriebwerk von außen mit der gekapselten hinteren Kette

Terrain allerhand. Am Kerenzberg ging die Maschine glatt hinauf, wenn auch die letzte »Sauerlachsteigung« — meine Prüfstrecke — im dritten Gang mit Mühe durch Glühzündungen und nicht fett genug eingestellten Vergaser. Für so etwas muß natürlich die 110er Hauptdüse (Nadel in der 2. Rast) und die KLG 70 her, entsprechend Bosch W 225/T 1. So wirkte sich die für den Berg etwas zu knappe Einstellung in dem ausgezeichneten Verbrauch von nur 3,6 l/100 km aus, und das für ein 250er Gespann dieser Belastung! Der Motor, der bei ca. 3800 Touren knapp 11 PS abgibt, »zog« das Gespann tadellos. Man konnte auch langsam damit fahren, im vierten Gang bis zu 40 km/h herunter... dann eine Kleinigkeit Spätzündung mit dem Handhebel an der Lenkstange, und er ging willig mit etwas tieferem Brummen aus der Kurve heraus... Der Rahmen ist stark und kräftig, man kann ihm Gespannbetrieb in vernünftigen Maße zumuten. Die Noris-Lichtbatteriezündungsanlage arbeitet völlig einwandfrei, das Anlassen des Motors war durch gelegentliches Zurückschlagen manchmal etwas beschwerlich; es ist gut, die Zündung hierfür seltenerweise nicht auf zu spät zu stellen. Der Motor hat im Gegensatz zur BD 250 die übliche Gemischschmierung; es konnte auch bei dieser hohen Literleistung von 44 PS nichts Nachteiliges festgestellt werden. Wunderschön ist das Tunnelgehäuse für Motor und Getriebe ausgebildet, das die Demontage des gesamten Triebwerks gestattet, ohne das Gehäuse des Motors und Getriebes aus dem Rahmen ausbauen zu müssen. Man merkt überall und an jedem Detail, daß viel gedacht und mit viel Liebe zur Sache gearbeitet worden ist. Das sieht man z. B. auch an der überlegten Ausbildung der Ständer und insbesondere an der Anlehnstütze. Auch das Auffinden des Leerlaufes, stets ein Problem bei der Fußschaltung, ist hier erleichtert durch eine elektrisch vom Getriebe gesteuerte Anzeigevorrichtung, die im Scheinwerfer eine grüne (aber dann wirklich »sichtbar grün!«) Lampe aufleuchten läßt.

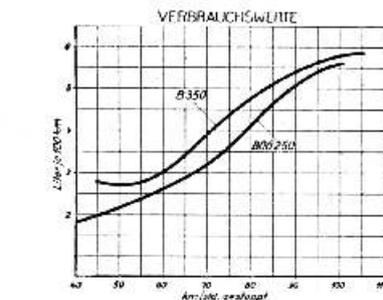
Ohne Seitenwagen kommen die hervorragenden Eigenschaften der Maschine noch besser zutage. Besonders fällt beim Solofahren die große Laufruhe des Motors und des Triebwerkes auf: man fährt sozusagen »geräuschlos«. Daran wird auch viel die saubere Kettenverschaltung schuld sein. Natürlich stört bei dieser Ruhe nun jedes Geräusch, und so bedarf der mittels eines nachstellbaren Gummiblockes gefederte Sattel in seiner Aufhängung offensichtlich einer Schmiermöglichkeit durch die Fettpresse.

Die Fahreigenschaften der Maschine sind ausgezeichnet, sowohl was die Straßenlage als auch was die Fahrbequemlichkeit betrifft. Die Seitensteifigkeit des Rahmens ist bis in hohe Geschwindigkeiten gut und das »niedrige Drehen« des Motors fällt bei diesen besonders auf. Die neuerdings zur Anwendung gekommene vordere Teleskopgabel eigener Konstruktion mit feststehenden Innenrohren und hydraulischer Dämpfung verleiht auch ohne Hinterradfederung eine Festigkeit der Maschine auf der Fahrbahn, die überraschend ist und zum Besten gehört, was wir gefahren haben. Die Bremsen erwiesen sich als gut. Die Maschine kann für unser Terrain außerordentlich empfohlen werden: sie ist nicht zu schwer, genügend stark und kräftig, bei vernünftiger Fahrweise sehr sparsam und in Anschaffung und Unterhalt, nicht zuletzt durch die hervorragende Demontagemöglichkeit und die niedrige Steuer für 250 cm, preiswert. Es ist sehr anzuerkennen, daß aus einer ursprünglichen Hochleistungsmaschine mit Drehschiebersteuerung, der BD 250, hier durch viel Fleiß und Nachdenken eine einfache Doppelkolbenmaschine mit Gemischschmierung entstanden ist, die an Leistungsfähigkeit fast nichts eingebüßt hat.

Dr.-Ing. Rudolf Meyer



Die Leistung erreicht fast den Wert der letzten 350-ccm-Zweitakt-Maschine von Triumph, das Drehmoment ist sogar höher.



Der Verbrauch ist wesentlich niedriger als der der 350-ccm-Maschine und zeigt bei 67 km/h den erstaunlich niedrigen Wert von 3,1 pro 100 km

Technische Daten

- Motor:** Zweitakt-Doppelkolbenmotor, Steuerung des Frischgaseinlasses vom Vergaser ins Kurbelgehäuse durch den Auslaßkolben. Doppel-U-Zylinder mit je 45 mm Bohrung und 78 mm Hub. Kurbelwelle und Gabelpleuel auf Rollen gelagert. Ausbaumöglichkeit aller Motorerteile aus dem im Rahmen verbleibenden Blockgehäuse, sowohl des Motors als auch des Getriebes einzeln oder zusammen.
- Getriebe:** Viergang-Fußschaltungsgetriebe, Bauart Hurth. Gesamtübersetzung für Solobetrieb: 1:16,15, 0,95, 0,61, 4,96 und für Seitenwagenbetrieb: 1:17,9, 0,92, 7,32, 5,52.
- Vergaser:** Bing AJ 2/24 Doppelschiebervergaser. Hauptdüse 110, Nadelstellung in 2. Rille für Normalfahrt, Luftregulierschraube 1,5 Umdrehungen, offen, Leerlaufdüse 0,55, Nadeldüse 2,70.
- Benzintank:** 11,8 l Fassungsvermögen.
- Zündung:** Noris-Lichtbatterie-Zünder, 50 Watt, bei 1800 U/min. Bosch-Zündkerze W 175/T1 für normale und W 225/T1 für schnelle Fahrt.
- Schmierung:** Benzin-Ölgemisch 25:1.
- Kraftübertragung:** Kette/Kette, beide im Ölbad. Vordere Kette 3/8 x 3/8, hintere Kette 1/2 x 5/16".
- Rahmen:** Profilierter Stahlblech- und Rohrrahmen, geschlossen.
- Bremsen:** Weich und kräftig wirkende Innenbackenbremsen.
- Bereifung:** 3,25/3,50 x 19.
- Abmessungen der Maschine:** Radstand 1300 mm, Gesamtlänge 2050 mm, Sattelhöhe 748 mm, Bodenfreiheit 123 mm.
- Gewicht der Maschine:** 137 kg inkl. Benzin und Öl.
- Höchstgeschwindigkeit:** 105 km/h.