

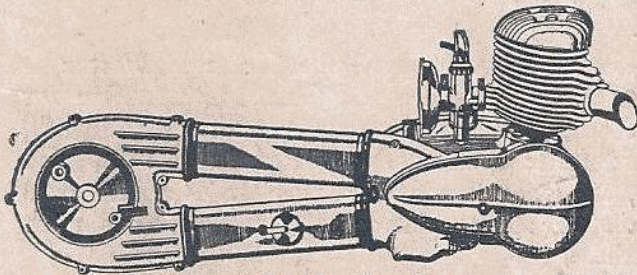
T.W.N. BDG 250

Testfahrt

Die BDG 250

Ein Tag vor der Alpenfahrt: Kussin kommt mit seiner BDG in die Rennleitung. Gleich einmal anschauen den Apparat. Leerlauf prima, Ton dumpf und nicht gequetscht, Sitzhaltung wie „zu Hause“, alles sehr sauber gemacht. Und dann der Motor: Zu einer Zeit wo alle den Spitzen PS nachjagen hat ihn Direktor Reitz vereinfacht und friedlicher gestaltet. Bravo Nürnberg! Alle Berichte von der Fahrt hatten einen Ausklang: Spitzentempo nicht so wild, aber dort wo die Straßen ganz schlecht wurden, wo es Sand noch und noch gab, dort war Kussin nicht zu halten. Kussin war ja allen ein Begriff, aber das war nicht Kussin allein! Wir in Österreich sind mit dem Doppelköbller alle mehr oder weniger verschwägert, um so größer war mein Interesse an der BDG. Die Dinge kamen ins Rollen...

Der neue Triumph-Motor (Die Triumph-Werke Nürnberg nennen sich im Ausland T.W.N!) unterscheidet sich wesentlich von seinem Vorgänger dem BD. Der Drehschieber und die Frischölschmierung sind weggefallen, an Stelle der beiden Pleuel ist ein gegabeltes getreten, so daß beide Kolben — ohne Voreilung — parallel auf und abgehen. Also alles in allem eine wesentliche Vereinfachung die allerdings ein PS gekostet hat. Die BDG kann aber darauf verzichten. Denn sie stellt keine Sportmaschine dar, sondern ein eher friedliches und doch leistungsfähiges Alltagsfahrzeug mit weichem Gang und — allen Vorteilen des Doppelkolbens: Saubere Arbeitsweise ohne Viertakten (schon vom Leerlauf an!) und sehr, sehr niedrigen Verbrauch. Typisch Reitz finden wir Dutzende von kleinen Nettigkeiten, ob das nun die Schmiernippel an den Bowdenzügen sind, ob das ein Lenkungsschloß ist, ob das die elegante Kettenverschaltung bedeutet, ob das ein Peilstab im Getriebe oder absolut die beste Abstellstütze ist. Aber da hätte ich meine zwei Seiten bald voll... Schnell noch etwas: Getriebeteile und Kurbelwelle lassen sich



Der BDG-Block mit der absolut elegantesten Kettenkapselung, Lichtmaschine und Zündspule ohne Wärmeschwierigkeiten unter doppelter Haube. Daneben der beste Fahrersattel.

Geschwindigkeiten:

6-38; 13-64; 22-82; 35-102 km/h

Beschleunigung:

400 Meter stehend in 24 Sekunden

Verbrauch:

Min. 2.0, Norm. 2.6, Max. 3.2 l/100 km

ausbauen ohne das Gehäuse herauszunehmen. Bastler, euer Fall!!!

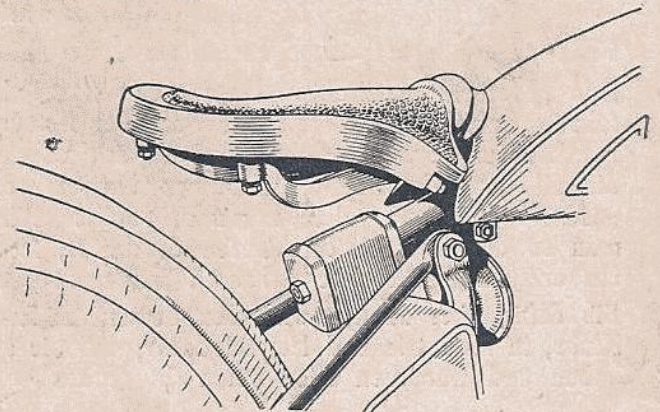
Der erste Eindruck:

Es war im Schneeregen anfangs November als ich die neueste BDG mit Telegabel zwischen die Schenkel nahm. Anspringen hervorragend, Leerlauf wie sonst nur beim Viertakter. Man sitzt sehr kurz, Füße verhältnismäßig weit vorne, ausgesprochen bequem, alles ist so „bei der Hand“ aber auch bei Fuß, denn besonders der Schalthebel liegt so wie es nicht mehr besser sein könnte. Überhaupt die Schalterei: Kurze Wege, exakte Arbeitsweise und — eine elektrische Leerlaufanzeige! Einfach mustergültig! Bei hohen Drehzahlen verlangt das Getriebe viel Zwischengas zum Zurückschalten.

Das waren fünf Kilometer vom Grenzposten bis zur Werkstätte in Salzburg. Dort wurden mir meine Probenummern montiert und der Luftdruck kontrolliert.

2000 Kilometer

Auf gehts, Richtung Wien. Im dichten Regen, auf den höheren Stellen über Schneematsch — und es wurde nicht besser. Da, schon nach einer Viertelstunde, ich wollte gerade ein bißchen herumtasten, großes Pfiu: Ein Fünftonner mit Anhänger aus der Gegenrichtung, ein bis in die Gehirnwindungen durchweichter Radfahrer, na ja, es ist sich noch einmal ausgegangen. Aber wie, ich konnte es nicht glauben, ich saß noch im Sattel? Dann wurde ich frech und das wollte die BDG so haben: Man kann sie auf feuchtem Untergrund herunterdrücken, bis das Hinterrad weggeht (vorne kommt es erst viel, viel später), macht leise rutsch, und wo die anderen hinfallen, da lächelt man und fährt einfach weiter. Die T.W.N. ist überhaupt das Richtige zum Herumschmeißen: Rechts drücken, links drücken, im Geländeschlamm aufziehen bis das Hinterrad weggeht, wie bei einer 125er.



Wenn nur das scheußliche Gehopse des Hinterrades und der damit verbundene längere Bremsweg nicht wären. (Dabei sind die Bremsen ganz hervorragend!) So eine Hinterradfederung wäre schon eine Sache, und wenn es nur vier Zentimeter Federweg sind. Die Springerei wurde mir in Sankt Pölten zu dumm, ein Rad, das sooo liegt und dann diese Springneigung. Luftdruckkontrolle, na also da liegt der Hund begraben: Kollege Artmeier, eiche deinen Luftdruckmesser, mit 2.5 atü kann es ja nicht besser sein! Dann war alles O. K. und ich glaube daß man ohne Hinterradfederung nicht mehr erreichen kann als bei der BDG. Und wenn sich die Nürnberger Zeit lassen — sie wollen lieber eine gute Hinterradfederung haben als eine miese — dann ist es schon recht. So eine Federung fängt nämlich beim Rahmen an, und zwar muß er sehr seitensteif sein, dann dürfen die beiden rückwärtigen Rahmendreiecke nicht wie bei manchen Teleskoplern, deren Fäuste und Achsen einwandfrei steif sind, zu Verwindungen neigen. Aber wieder zur BDG. Ich habe sie bei der Querfeldeinfahrt um das Kögel einem guten Freund geliehen und der gab sie mit zwei Worten zurück: „Ein Sandbahngestell.“ Und dabei bleibe ich: Sehr gute Straßenlage auf glatten Straßen unerreichte Eigenschaften wenn es „seitwärts“ geht. Und wenn die Hirafe da ist, dann bitte, bitte: Nur wenn man nicht ein bißchen davon hergeben muß!

Der Fahrersattel ist eine Klasse für sich. Doppelschichtgummidecke und Gummifederung. Erspart es mir vom Soziussitz zu sprechen, er war „im ersten Stock“. Schwingsattel — meine Frau war begeistert — ich habe gezittert. Die beiden Leutchen gehören auf einer Solomaschine ganz eng aneinander!

Zu Zweit mag die BDG 85—90 km/h auch auf längsten Strecken sehr gerne. Die Erste ist nicht so extrem reichlich, gerade daß man ohne Beschwernisse zu Zweit mit Gepäck 30 Prozent Steigung schafft. Wozu haben andere so kleine Erste, ist doch gar nicht nötig?

Der Verbrauch ist erstaunlich niedrig, allerdings war mein Pferdchen auch recht knapp reguliert. Zu Zweit bei aller Mäßigung 2.0 Liter ist wenig, aber bei richtiger flüssiger Überlandfahrt mit 60er Schnitten 2.5 bis 2.7 Liter ist mir zu wenig. Mit Gewalt bin ich auf den Durchzugsstraßen über drei Liter gekommen. Dann wurde es kälter ich mußte

vom Ami-Sprit auf Tankstellenbenzin (gerade im Dezember etwas schlechter!) überwechseln und ein Loch war da. Nicht im Kolben, sondern im unteren Drehzahlbereich. Ich hätte so gerne einen kleineren Schieberausschnitt oder ähnliches gehabt, aber wo ist Nürnberg! Also Leerlaufluft bis auf $\frac{1}{2}$ U zu, aber ganz weg war das Löchlein nicht.

Für beherzten Umgang würde ich also eine Kleinigkeit im Verbrauch zulegen, auch wenn es der Motor so nicht übel nimmt. Dann würde die Klingelneigung nur mehr weniger in Erscheinung treten. (Allerdings kann man sich mit dem Zündhebel sehr gut helfen!) Ich vermute auch, daß man dann in der Elastizität noch gewinnen würde, denn Anfangs mit dem guten Sprit konnte ich leicht von 30 km/h im großen Gang hochziehen.

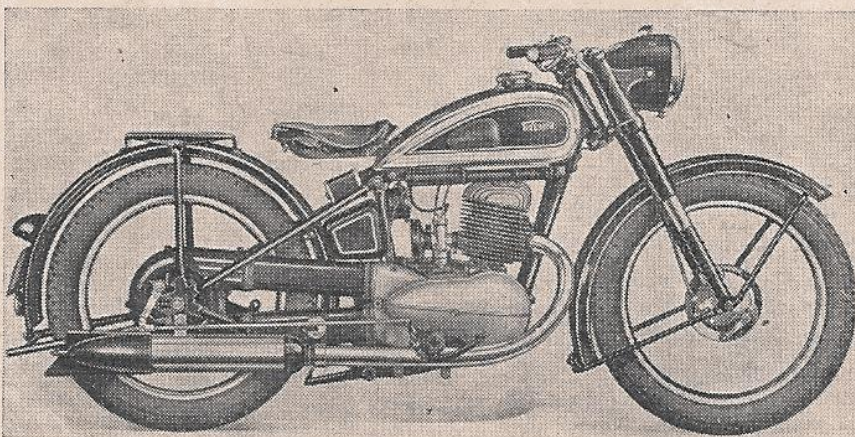
Und meine Wünsche:

Zuerst eine Frechheit und ganz gegen die moderne Richtung, aber Direktor Reitz fährt ja selbst Motorrad: Oben noch ein PS weg und dafür unten noch ein dickes PS dazu. Der jetzt schon lebenswerte Charakter der BDG soll noch weiter hervorgehoben werden. Wo steht eigentlich geschrieben, daß ein Doppelkolbenmotor mehr leisten muß als ein Einkolbenzweitakter? Angenehmer ist ein größerer Vorteil! Aber damit spreche ich ja nur in die Richtung, die man in Nürnberg eingeschlagen hat.

Für meine langen Ausläufer hätte ich den Lenker gerne etwas weiter vorne, da könnte man auch im Einschlag etwas zulegen. Den Schwimmer möchte ich auf der anderen Seite (die Bing-Leute können so herum und so herum) von wegen Schräglage mit der Abstellstütze auf bombierter Straßendecke. Und bitte einen Drehschieber am Filter an Stelle des Luftschiebers. Mein Handschuh paßt zwar auch schön hin, aber warum soll man, wenn es unter Nullgrad hat?

Die Eignung

stempelt die BDG zur Maschine für jenen Fahrer, der die kleinen Nettigkeiten, die saubere Ausführung, die gute Zugänglichkeit sucht und der einen Zweitakter ohne Unarten haben möchte. Für den Alltag: sparsam, leistungsfähig, straßensicher, für das Touring angenehm, bequem und ausdauernd. Für den Wertungssport, dort wo es beginnt sandig zu werden. Dazu ein Auspuffton, wie man ihn tiefer bei Zweitaktern nicht bekommt. Ein Maschinchen, das man lieb gewinnen muß.



$2 \times 45 \times 78 = 248$ ccm, 2 T-DK; Verd. 5.5; 11 PS/3800 U; Batteriezdg.; Mischungsschm.

Kette (Ölbad) 4.96—6.61—8.95—16.15, Fußsch.; Kette (gekaps.)

Stahlblech- und Rohrrahmen geschweißt und geschraubt, geschlossen; Telegabel; 3.25—19; Schwingsattel; Tank 11.8 l, Inzugdrehgriff, Außenzughebel.

Radst. 132, Länge 206, Breite 74, Sattelh. 72, Bodenfr. 11 cm.

142 kg, 102 km/h, 2.7 l/100 km.