

AAZ-TYPENBESCHREIBUNG:

Triumph BD 250

Unsere Leser werden schon bemerkt haben, daß wir uns in unseren Berichten über Motorräder auf solche Erzeugnisse beschränken, die aus irgendwelchen Gründen eine Sonderstellung einnehmen. So wird es nicht überraschen, wenn wir uns jetzt in einer ausführlicheren Form der Doppelkolben-Triumph widmen, die ja schon bei der Automobilausstellung mit Recht als ein stark aus dem Rahmen fallendes und besonders fortschrittliches Fahrzeug angesprochen wurde. Man muß sich darüber klar sein, daß die Maschine ihre Sonderstellung allein dem Motor verdankt; was den Rahmen, das Getriebe, die Kraftübertragung und sonstige allgemeine Merkmale anbelangt, so unterscheidet sie sich nicht grundsätzlich und nicht einmal wesentlich von ihresgleichen. Daß naturgemäß eine Viertelliter-Maschine, deren Motor 12 PS abzugeben vermag, in allen Teilen sehr sorgfältig konstruiert sein und vor allem über eine dieser hohen Motorleistung angemessene Straßenlage verfügen muß, versteht sich beinahe am Rande. Wir können vorab feststellen, daß die Maschine einen in fast jeder Hinsicht harmonischen und ausgeglichenen Eindruck hinterläßt, daß also allen jenen Anforderungen Genüge geleistet worden ist, die man an eine Hochleistungsmaschine der Viertelliterklasse stellt.

Der Motor ist ein Doppelkolben-Zweitaktmotor, der sich allerdings von den üblichen und bekannten Ausführungen da-

durch unterscheidet, daß die beiden Kolben nicht auf eine gemeinsame Pleuelstange wirken, sondern je eine Pleuelstange für sich aufweisen. Bohrung und Hub des einzelnen Kolbens stellen sich auf 45×78 mm. Die Verwendung je einer Pleuelstange für jeden Kolben erlaubt nun, daß man dem Auslaßkolben eine gewisse Voreilung gibt, so daß dieser die Auslaßschlitze zu anderen Zeiten öffnet und schließt als der Einlaßkolben die Überström-schlitze. Man gewinnt auf diese Weise eine besonders gute Zylinderfüllung und vermeidet die bei den meisten Zweitaktmotoren zwangsläufig auftretenden Spülverluste.

Zur Steuerung der Frischgase dient ein Drehschieber, dessen Antrieb von der Pleuelstange erfolgt, und der mit der gleichen Drehzahl wie diese läuft. Der Drehschieber befindet sich zwischen Vergaser und Pleuelstange und ist in Rollen- bzw. Kugellagern gelagert. Alle diese Maßnahmen bezwecken, tunlichst jene Nachteile zu vermeiden, die dem normalen Zweitakter anhaften, und die in hohen Spülverlusten, ungleichmäßigem Leerlauf und hoher Rückstandsbildung liegen.

Weiterhin ist zu erwähnen, daß man bei diesem Motor nicht die sonst übliche Mischungsschmierung vorfindet, sondern getrennte Schmierung durch Frischölpumpe. Die Fördermenge der Ölpumpe läßt sich nach den jeweiligen Erfordernissen einstellen; diese Zusatzregulierung erfolgt in Abhängigkeit von der Gas-

schieberstellung, erinnert also an das bei den Puch-Maschinen seit langem bekannte Verfahren.

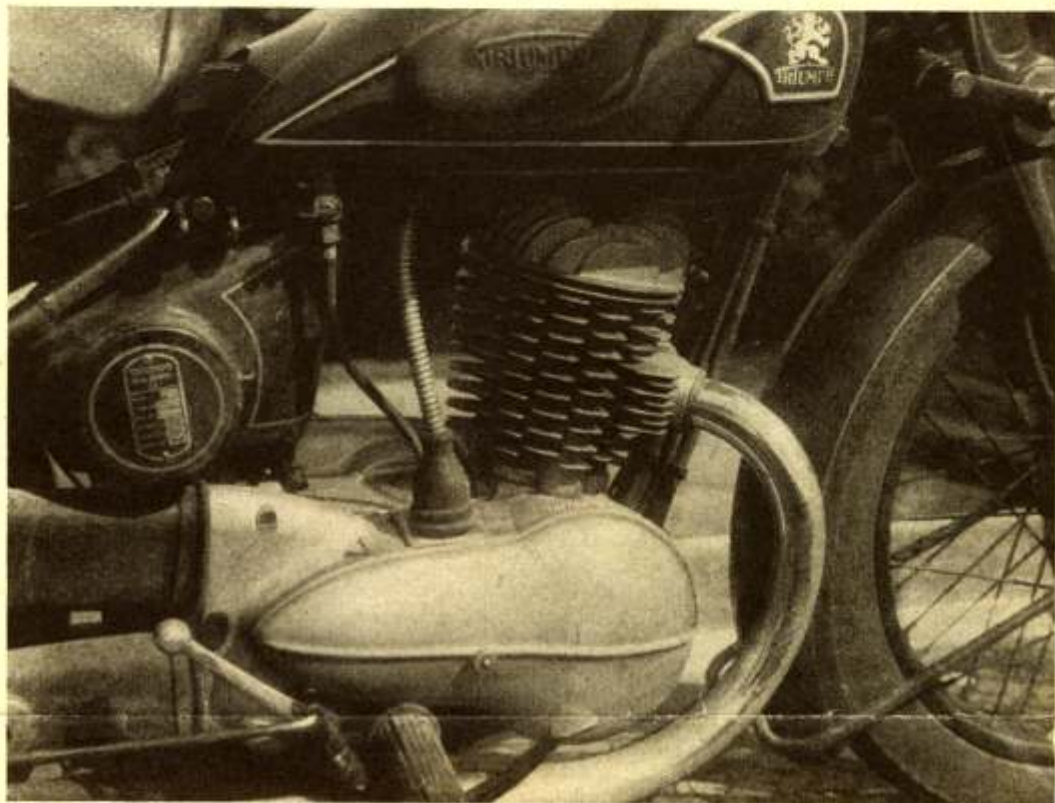
Und schließlich verlangt ein Motor, dessen Leistung sich auf immerhin 12 PS stellt (Liter-Leistung demnach 48 PS!), eine besonders sorgfältige Kühlung. Man hat sich nicht damit zufrieden gegeben, daß das Doppelkolbenprinzip schon von selber eine größere Zylinderwandfläche und damit bessere Kühlmöglichkeiten bietet. Vielmehr hat man als Zylindermaterial Leichtmetall mit eingezogener Graugußbuchse verwendet, dessen dem Grauguß überlegene Wärmeleitfähigkeit allgemein bekannt ist, hat zur Vergrößerung der Kühlfläche die Kühlrippen nach dem Seldprinzip ausgebildet. Die Form der Kühlstacheln verhindert Luftstauungen am Zylinder und erlaubt eine bequemere Sauberhaltung der Zwischenräume.

Schon diese Hinweise zeigen, daß es sich hier um einen in allen Einzelheiten sorgfältig durchdachten Motor handelt. Was weiter für ihn einnimmt, ist sein glattes Äußere. Man sieht keine Lichtmaschine, keinen Vergaser, kein Gewirr von Drahtzügen und Kabeln. Der Vergaser liegt zwischen Motorgehäuse bzw. Lichtmaschine und Getriebe und ist völlig verschalt. Ein kleiner, nach oben aus der Verschalung herausragender Tipper erlaubt das Überfluten der Schwimmerkammer, wenn man die kalte Maschine in Betrieb setzen will.

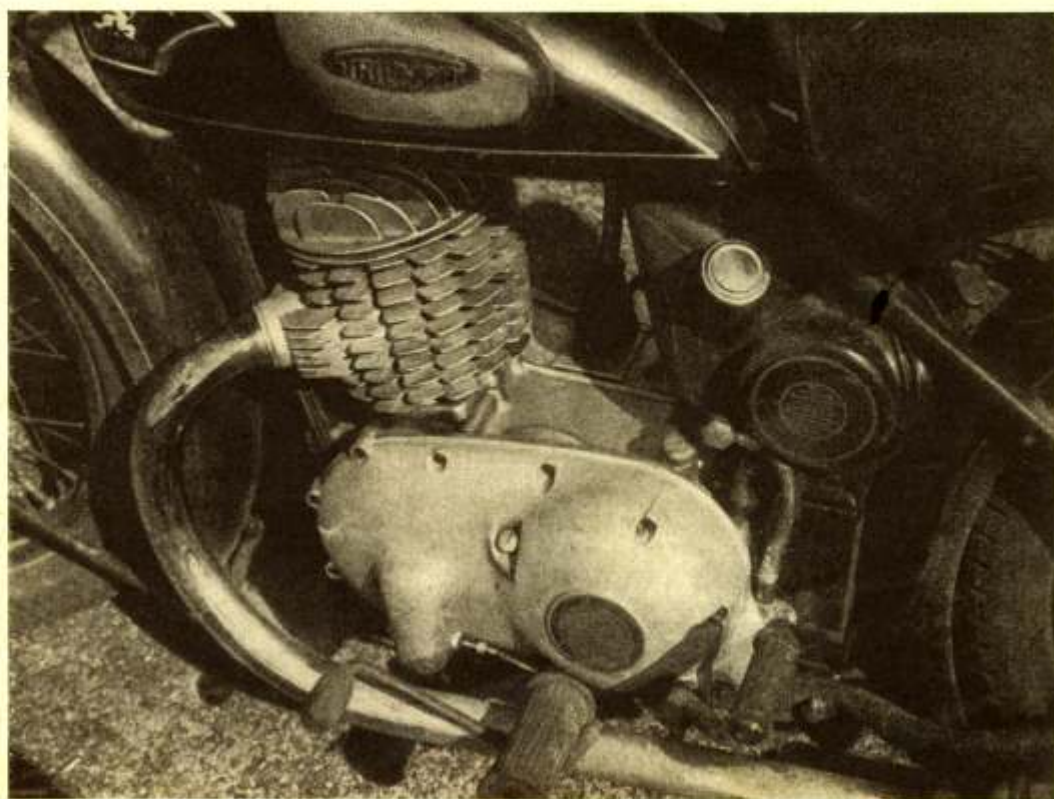
Im praktischen Fahrbetrieb hält der Motor durchaus was er verspricht. Er verfügt über eine Rundheit des Laufes, wie man sie sonst bei Zweitaktmotoren nicht antrifft. Nimmt man z. B. aus hoher Geschwindigkeit Gas weg, so fehlen die üblichen unregelmäßigen Verbrennungen vollständig; sein Leerlauf ist von hervorragender Gleichmäßigkeit, und vom Viertaktlaufen kann kaum die Rede sein. Diese Eigentümlichkeiten des Motors machen es möglich, daß man trotz relativ niedriger Unteretzung im großen Gang bis auf eine Geschwindigkeit von etwa 30 Benz heruntergehen kann, ohne sich über Stöße in der Kraftübertragung, viertakten oder ähnliche Unarten ärgern zu müssen. Der einzige Punkt, in dem der Motor sehr empfindlich ist, liegt in der Zündung. Hier ist der Zündhebel keineswegs nur zur Bereicherung der Lenkerausstattung da, sondern muß ständig und aufmerksam bedient werden. Volle Frühzündung vertrug der Motor

nur, wenn man ihn rollen ließ; bei Beschleunigung wie überhaupt bei Fahrten unter gewisser Belastung (Gegenwind, Steigungen u. dgl.) mußte man die Zündung zurücknehmen. Inwieweit es sich hier um eine Eigentümlichkeit des Motors oder eine Eigentümlichkeit des Kraftstoffes handelt, läßt sich bei der bis heute nicht sonderlich stabilen Qualität der Treibstoffe schwer entscheiden.

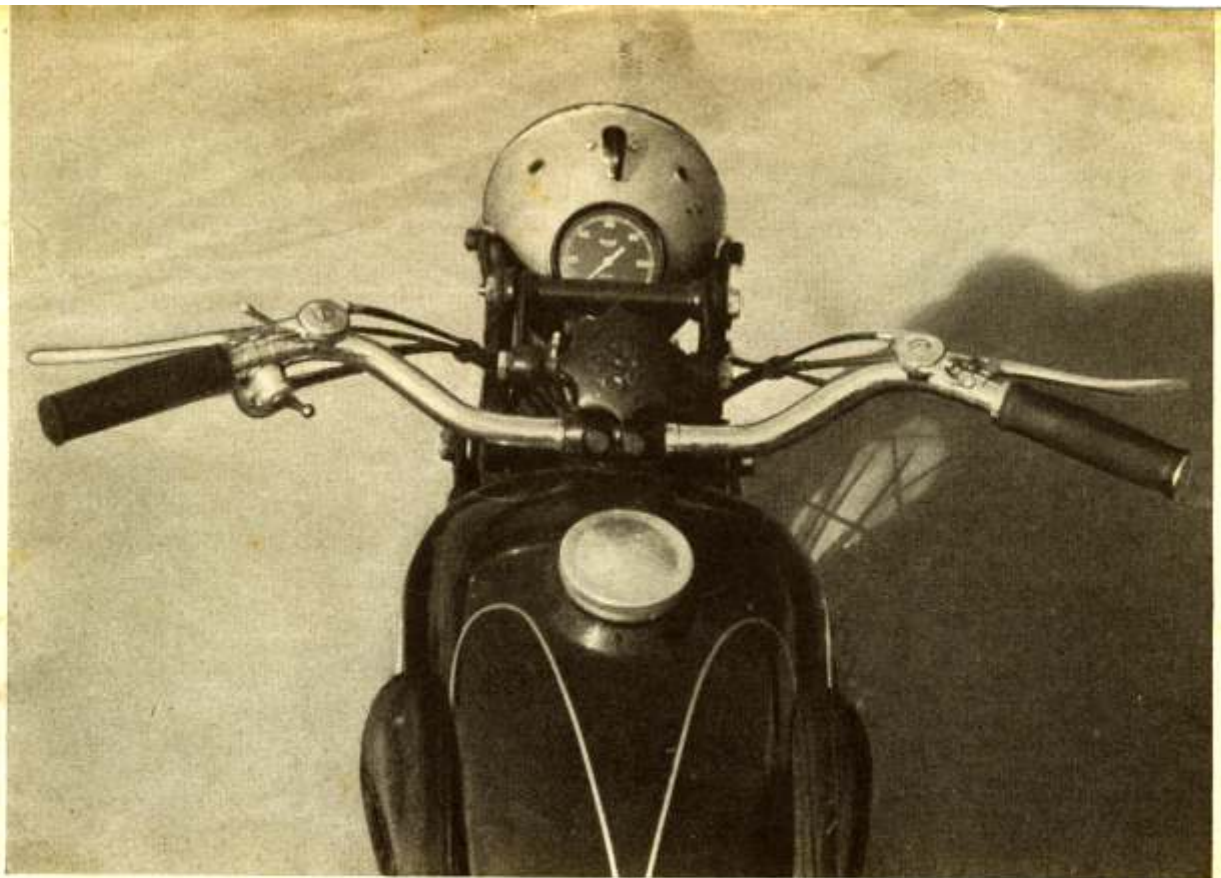
Die Höchstgeschwindigkeit liegt erheblich über 100 Benz, die Beschleunigung ist ganz hervorragend, nicht zuletzt wegen des gut abgestuften Getriebes. Der Schalthebel liegt, der heutigen



Hinter dem durch eine Kordelmutter abnehmbaren Deckel sitzt der Vergaser der Triumph BD 250. Durch den kleinen Tipper, der am oberen Deckelrand herausragt, kann man den Schwimmer betätigen.



Die Seld-Verrippung des Zylinders schafft besonders günstige Kühlbedingungen



A. N. OTHER (2)

Der Lenker der Triumph BD 250 weist innengelegerte Kuppelungs- und Bremshebel auf. Der Tank faßt 11,3 Liter und hat doppelte Reservestellung

Norm entsprechend, links; der erste Gang wird nach unten getreten, die übrigen nach oben gezogen. Das Getriebe schaltet sich wunderbar leicht, und die Lage des Schalthebels ist ideal. Der Fahrer braucht nicht, wie es leider bei sehr vielen Maschinen erforderlich ist, den Fuß von der Raste zu nehmen, wenn er schalten will.

Wie die vordere Kette, so ist auch die Kette vom Getriebe zum Hinterrad völlig gekapselt, und zwar jedes Trumm für sich. Beide Ketten laufen in Öl, so daß ihr Verschleiß minimal ist.

Am allgemeinen Drum und Dran merkt man, daß bei den Triumph-Werken offenbar auch die Konstrukteure selber Motorrad fahren. Der weiche, einstellbare und schwimmfreie Schwingsattel ist ausgezeichnet; mit Freuden begrüßt man eine leicht bedienbare Abstellstütze, die den Fahrer gewisser leichtathletischer Übungen beim Abstellen des Rades enthebt. An den Bowdenzügen findet man Schmiernippel. Die Ausbildung des Lenkers ist ebenfalls wohlüberlegt und gut; Handbremshebel und Kuppelungshebel sind nicht außen, sondern innen gelagert, sind griffig und erlauben einen langen Bedienungsweg.

Die Straßenlage der Triumph-BD 250 ist ausgezeichnet. Sie neigt trotz fehlender Hinterradfederung nicht zum Springen, läßt sich in prächtigster Weise durch die Kurven nehmen und verlangt eigentlich nur in Ausnahmefällen ein leichtes Anziehen des Steuerungsdämpfers.

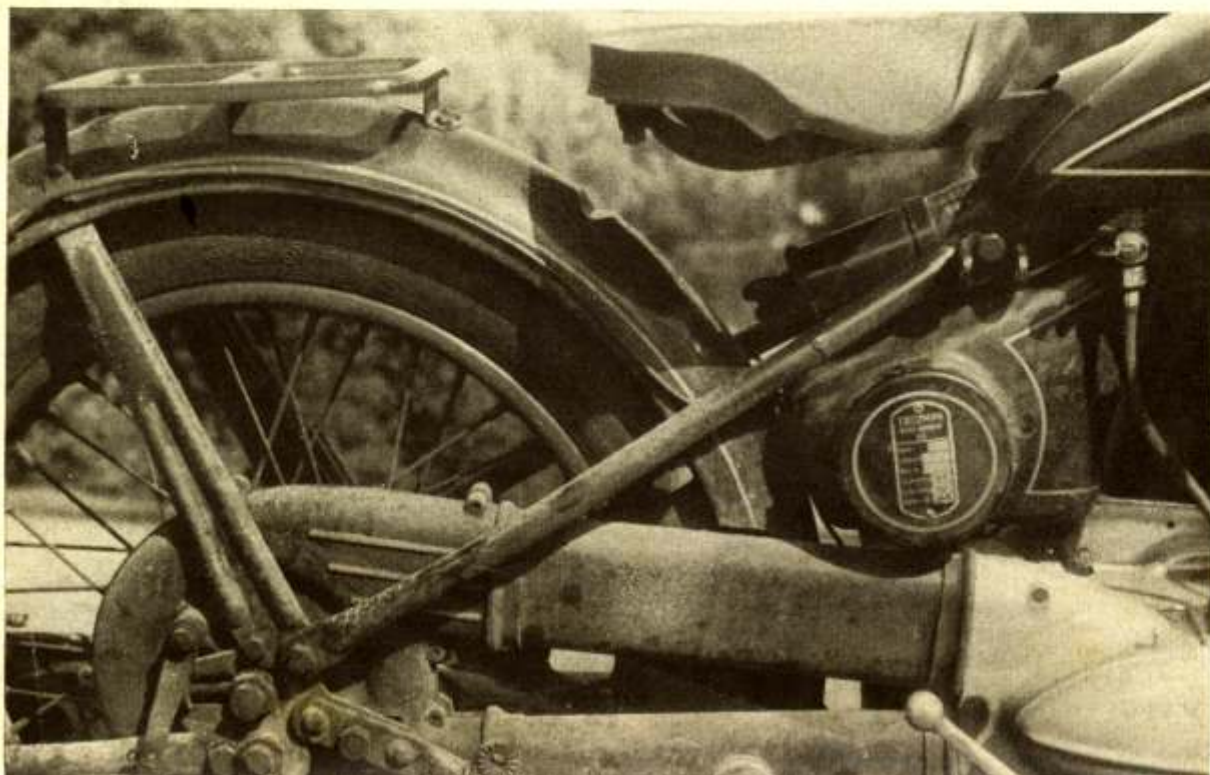
Zwei Punkte sind es, die uns nicht völlig zufriedengestellt haben: Der Motor entwickelt gewisse, leicht störende Vibrationen bei höheren Drehzahlen, und der Gabel würde ein während der Fahrt einstellbarer Stoßdämpfer gut bekommen. Sonst aber nimmt die Maschine zweifellos eine Sonderstellung in ihrer Kategorie ein. Sie vereinigt die Vorzüge des Zweitakters mit denen des Viertakters, ist überaus lebendig und schnell, hat eine ausgezeichnete Straßenlage und ganz vorzügliche Bremsen, und dies alles trägt dazu bei, daß es Freude macht, sie zu fahren.

Gewicht: fahrfertig 151 kg.

Kraftstoffnormverbrauch: 3 Liter/100 km.

Ölverbrauch: 0,2 Liter/100 km.

Preis: 825 RM.



Interessant an der Drehschieber-Doppelkolben-Triumph: Der voll-elastische und einstellbare Schwingsattel, ferner die Kapselung beider Trumms der Hinterradkette