

Die ADAC-MOTORWELT

testet:

TRIUMPH BDG 250 H

Mit vollgekapselter Hinterradkette ist die BDG 250 H anspruchlos in Wartung und Pflege. Bremsbewertung: Guter Durchschnitt. Finish, Ausstattung und Zubehör dem hohen Qualitätsstandard der Maschine angepaßt. Vorzüglich die rechtsseitige Abstellstütze.

Unsere Zeit der motorisierten Hast stellt an ein Motorradtriebwerk keine bescheidenen Forderungen: Aus einem gegebenen Zylinderinhalt soll die PS-Ausbeute möglichst hoch sein, die Frage nach der Spitzengeschwindigkeit drängt sich oft ungebührlich weit in den Vordergrund. Der Motor soll bergfreudig im direkten Gang, soll dabei sparsam, langlebig und mechanisch leise sein und obendrein vom Standlauf aus durch seinen ganzen Drehzahlbereich bis zur stundenlangen Vollgasjagd als einer der jüngsten aber ebenso unabhängigen Forderungen der modernen Motortechnik eine Laufkultur zeigen, wie sie dem guten Wagetriebwerk eigen ist und die das Fahren erst zur reinen, ungetrübten Freude macht. Bei allen schönen Entwicklungserfolgen der letzten Jahre wäre es jedoch vermessen, die restlose Erfüllung aller aufgezählten Forderungen zur Regel zu erheben. So zählt die TRIUMPH BDG 250 H gewiß nicht zu den schnellsten Maschinen der Viertelliterklasse. Wohl aber ist ihr Motor eines der kultiviertesten Triebwerke überhaupt, das mit sehr gepflegten Doppelkolbeneigenschaften nicht mehr einfach zwischen Einzylinder-Zweitaktmotor in Einkolbenbauweise und Viertaktmotor einzustufen ist, sondern sich mit seiner Laufcharakteristik der Viertaktmanier schon sehr deutlich angleicht.

Der Tacho der getesteten Maschine zeigte 8200 km an, gewiß keine überwältigende Kilometerleistung, auf den Prüfling bezogen aber insofern interessant, als 6000 km davon vom Spätsommer bis in den Winter vorigen Jahres hinein auf österreichischen Alpenstraßen gefahren wurden. Und das nicht etwa von sorgsamem Privathand, sondern von Testfahrern mit dem üblichen großzügigen Freibrief für jede nur erdenkliche, im praktischen Straßenbetrieb mögliche Überbeanspruchung. Lack und Chrom waren dabei makellos geblieben, der Hinterradreifen gebot für schnelle Kurvenfahrt schon einige Vorsicht und die Hinterradkette war durch die vielen Bergprüfungen natürlich mehr als nur gerade eingelaufen. Gabel-Gleitrohr und Führungen der Hinterradfederung waren ohne von außen feststellbares Spiel geblieben. Daß der Motor ausgezeichnet intakt war, sollte die Prüfung erweisen.

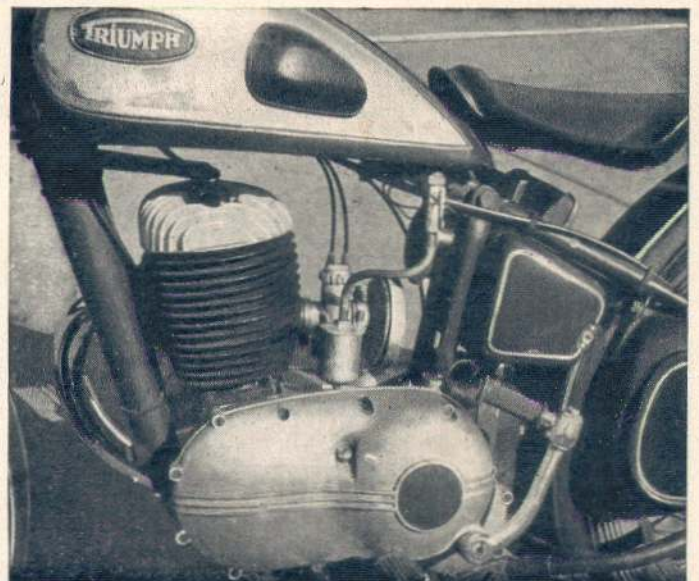
Unter allen Einzylindern gibt es wohl kaum einen verlässlicher startenden Motor als den der BDG 250 H. Als Doppelkolbenmotor aufgebaut und mit Gleichstromspülung arbeitend, ist jene Diszipliniertheit der Gasführung gegeben, die eine Vermischung von Frisch- und Restgasen weitgehend ausschaltet, und daraus resultiert zunächst ein absolut verlässlicher, runder, viertaktmäßiger Standlauf. Hier bleibt das Ohr des Fahrers — und die Antriebsketten! — ein für allemal verschont von den Unregelmäßigkeiten des Einkolben-Zweitakters im unteren Drehzahlbereich, hier bei diesem Doppelkolbentriebwerk gibt es kein Stottern, kein Rucken, gleichgültig ob die Maschine im Bummeltempo gefahren wird oder mit geschlossenem Gasschieber ausrollt. Auch der Kräfteinsatz beim Beschleunigen aus langsamster Fahrt erfolgt weich und flüssig.

Die Betätigung der Kupplung könnte man sich gewiß etwas leichtgängiger denken, es wäre aber grundfalsch, hieraus zu schließen, daß sich der Eingriff der Kupplung nicht haargenau dosieren ließe. Im Eingriff sehr schön weich, einwandfrei progressiv fassend und ohne jede Neigung zum Rutschen, trennt die Kupplung auch exakt. Nur muß bei Kaltstart der Kupplungshebel am Lenker vor dem Einrücken des ersten Ganges etwas länger als üblich ausgehoben werden,

um dem kalten Öl Gelegenheit zur klaren Trennung der Kuppelungsscheiben zu geben.

Bei den gegebenen kurzen Wegen — richtige Hebellänge und möglichst tiefe Hebellposition vorausgesetzt — dann bei den markanten und festen Arretierungen der einzelnen Gänge, die das Auffinden des Leerlaufs im Stand bei laufendem Motor allerdings oft erschweren, wird die Gangschaltung zur wahren Freude. An der vorhandenen Getriebestufung der einzelnen Gänge etwas verbessern zu wollen, wäre angesichts der gegebenen Leistungscharakteristik ein hoffnungsloses Unterfangen. Das Getriebe ist mechanisch so leise, daß das Laufgeräusch der Primärkette vor allen anderen mechanischen Geräuschen des ganzen Triebwerks wahrnehmbar bleibt, eine Begleitmusik, die ich vorlautem Kolbenklappern und lästigem Zahnradgesang gerne vorziehe. Der Auspuffton könnte ruhig etwas tiefer gedämpft klingen, ohne daß aber der für diese Doppelkolbenmaschine so charakteristische hohle und dennoch markante Spruch als lästig empfunden werden könnte.

Mit 30 km/st liegt die ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im direkten Gang genügend tief, nur ein gleichstarker Twin kann diesen Wert knapp unterbieten. Aus ihrer ruckfreien Mindestgeschwindigkeit im vierten Gang heraus zeigt die BDG 250 H eine hervorragende Elastizität und ein ganz ausgezeichnetes Durchzugsvermögen am Berg. Gegebenheiten, die diese Maschine erwiesenermaßen auch noch bei Spannungsbetrieb ausspielt. Der gegebene Drehmomentverlauf ist für die 250-ccm-Klasse einmalig, und einmalig auch der Drehzahlwert, bei dem die Maschine 10,5 PS abgibt: 3600 U/min sind es. Legt man



Kurbeltrieb und Getriebe können gesondert aus dem Motorblock demontiert werden, ohne daß dieser aus dem Fahrwerk ausgebaut werden müßte. Kupplungs- wie auch Auspuffseite klar, übersichtlich und daher alles gut zugänglich. Ein Bild letzter Einfachheit wie die ganze Konstruktion selbst.

die jederzeit erreichbaren 95 km/st Spitzengeschwindigkeit zugrunde, dann dreht der Motor nicht über 4000 U/min hinaus. Über einen bewußt so knapp gehaltenen Drehzahlbereich, in dem auf der Basis der Doppelkolbenbauweise Füllung und damit Drehmomentverlauf weit sorgfältigere Pflege fanden als hohe Spitzenleistung, ist auch das Problem der Auswuchtung leichter beherrschbar als bei einem hochdrehenden Motor. Lediglich im oberen Drehzahlbereich registriert der Lenker über eine ungewöhnlich knappe Drehzahlspanne eine leichte Unruhe. Von Vibrationen sprechen, hieße übertreiben.

Die Verdichtung ist so gewählt, daß auch für härteste Beanspruchung normales Tankstellenbenzin gefahren werden kann. Wird einmal das volle Beschleunigungsvermögen eingesetzt, dann — und nur dann — registriert das empfindliche Ohr ein Kolbenkippen, das aber durch die Zündzeitpunkt-Verstellung vom Lenker aus sofort ausgeschaltet werden kann. Müßig zu sagen, daß der Motor der BDG 250 H absolut vollgasfest ist und bei der knapp gehaltenen Höchst-drehzahl Kerzensorgen unbekannt bleiben. Zur besonderen Beachtung: Mischungsschmierung nicht 1 : 25, sondern 1 : 20!

Die Sitzposition der BDG 250 H erfordert keine Gewöhnung. Schon beim ersten Start fühlt man sich wie auf längst vertrauter Maschine. Hier wiederholt sich der Unsinn weit zurückliegender Fußrasten nicht. Das schafft gelockerte Beinhaltung und der Lenker liegt genügend hoch über dem Sattel. So lange breite Tanktunnels allzuviel Volumen beanspruchen und das Fassungsvermögen des Tanks ohnehin schon stark beschneiden, ist mit noch schmaleren Kniebreiten nicht zu rechnen. Gleichviel wäre die Lenkerbreite einer Revision zu unterziehen, denn die heute noch allgemein übliche ist für Solofahrt nicht mehr begründet. Zumal bei der BDG 250 H, wo saubere Lenkeigenschaften vom Fußgängertempo bis zur Höchstgeschwindigkeit hinauf vorliegen, ist der Lenker nicht mehr als nur „Raste“ für die Hände. Damit ist eine einwandfreie Geradeaushaltung über den ganzen Geschwindigkeitsbereich gekennzeichnet und sie paart sich mit ebenso einwandfreier Kurvenhaltung. Wir haben hier eines jener wenigen Motorräder vor uns, die am Einlauf einer Kurve zentimetergenau in Schräglage gestellt werden können, ohne danach noch die kleinste Korrektur zu fordern. Fest wie auf einer Schiene zieht dieses Motorrad seine Bahn, ein Zeichen guter Fahrwerks-Stabilität und korrekter Lenkgeometrie.

Es ist wichtig, die Gummifederung des Sattels genügend weich einzustellen, nicht allein des besten Sitzkomforts wegen, sondern auch um den harten Anschlag des Sattels beim Zurückfedern nicht zu fühlen und damit dem Sattel das Hämmern auf dem Hosenboden abzugewöhnen. Ähnlich geartete Neigungen des Hinterrades auf schlechten Straßen steht man durch entsprechenden Reifendruck gleichfalls nicht machtlos gegenüber. Der vom Werk empfohlene Wert von 1,6 atü läßt sich bei betont kleinem Fahrergewicht und vorwiegend Solofahrt nach unten um etwa 0,2 atü variieren, ohne daß in der Hinterradpartie eine Weichheit fühlbar würde. Es empfiehlt sich dann aber, die Rändelschraube des Ventils ein paar mm von der Felge hochzudrehen, um etwaiges Reifenwandern durch ständige Kontrolle sofort zu erkennen.

Die Teleskopgabel der BDG 250 H gehört zu den besten Exemplaren ihrer Gattung. Die „ruhende Reibung“ der Führungsstellen ist klein genug gehalten, um gutes Ansprechen der Federung über kleine Unebenheiten zu gestatten. Im mittleren Federungsbereich ist immer noch genügend Arbeitsvermögen vorhanden, und im oberen Endteil des Federweges wird das Dämpferöl mit zur Stoßaufnahme herangezogen. Dergestalt werden durch progressive Verkleinerung des Oldurchlasses zwischen Federwindungen und Dämpferzylinder metallische Aufschläge beim vollständigen Durchfedern sicher vermieden.

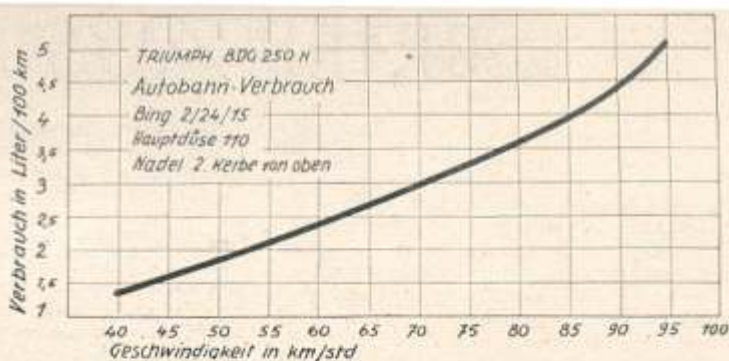
In meinem Gesamturteil: Hochwertige und daher besonders wertbeständige Qualitätsmaschine tourenmäßiger Prägung mit bemerkenswert guten Führungs- und Lenkeigenschaften, eigener Note und sorgfältigem Finish. Kultiviertes, standfestes Doppelkolben-Zweitakttriebwerk von uhrwerksmäßigem Gleichlauf, letzter Einfachheit und ansprechender Endleistung bei ungewöhnlich kleiner Höchst-drehzahl. Hervorragende Bergmaschine, dabei wirtschaftlich. jfd

Technische Daten

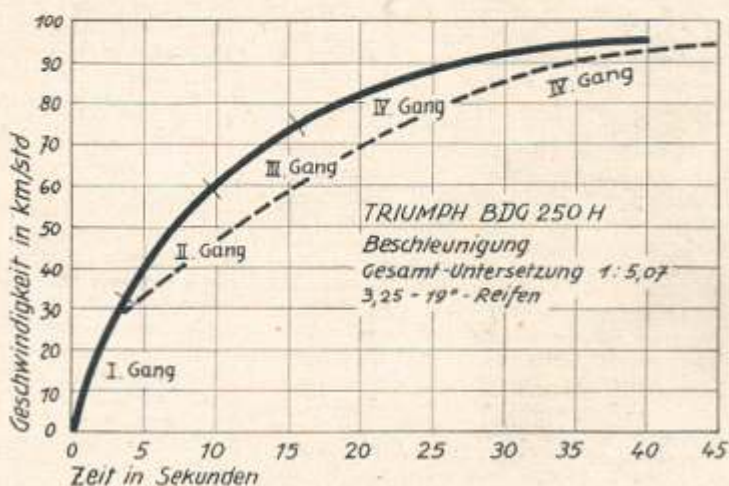
Motor: Doppelkolben-Zweitaktmotor mit Gleichstromspülung, 45/45 mm Bohrung, 78 mm Hub, 248 ccm Hubvolumen, 10,5 PS bei 3600 U/min, Noris Scheibendynamo MLZ 6/45/60 Ll. Bing-Vergaser 2/24/15, Hauptdüse 110, Nadelpos. 2. Mischungsschmierung 1:20.

Getriebe: Triumph-Hurt-Vierganggetriebe, Kraftübertragung Kette/Kette, Mehrscheibenkupplung.

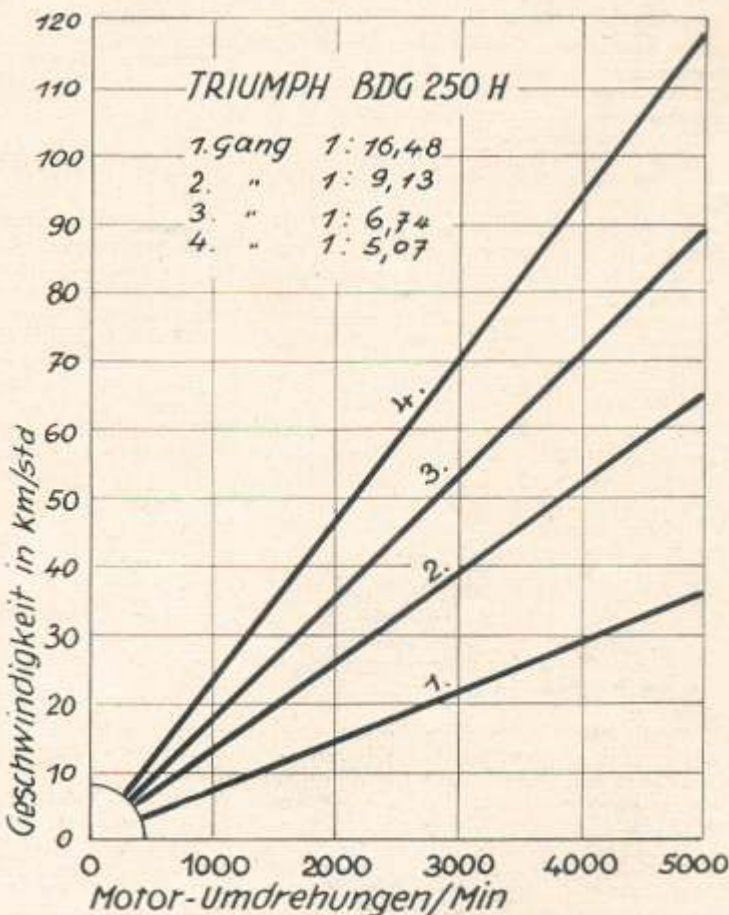
Fahrwerk: Kombiniertes Pressblech/Rohr-Rahmen, Ölgedämpfte Teleskopgabel, Geradweg-Hinterradfederung, Tankinhalt 11,8 Liter, Zwei Werkzeugkästen, Gewicht 147 kg fahrfertig aufgetankt, Radstand 1330 mm, Sattelhöhe 748 mm, Bodenfreiheit 135 mm.



Bei Vollgas wurde noch keinem Motor etwas geschenkt, hier übersteigt der Anspruch dennoch kaum die 5-Litermarke. Von 85 km/st abwärts läßt sich eine echte Wirtschaftlichkeit ablesen.



Ohne großen Ehrgeiz, zu den schnellsten Maschinen ihrer Klasse zu zählen, verfügt die BDG 250 H über ein außerordentlich gutes Durchzugsvermögen, wie aus der gestrichelten Kurve, der Beschleunigung im vierten Gang, hervorgeht.



Das Drehzahl-Geschwindigkeits-Diagramm gibt untrüglich Aufschluß über die Möglichkeiten in den einzelnen Gängen. Bei 90 km/st dreht der Motor noch keine 4000 U/min! jfd-Illustrationen