

TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Einzylinder-Doppelkolben-Zweitakter, Bohrung 2x45 mm, Hub 78 mm. Dauerleistung 10,5 ps bei 3 600 U/Min. Mischungsschmierung 1 : 25 Noris Scheibendynamo MLZ 6/45/60 für Zündung und Licht. Kerze: Bosch W 175 für Normalfahrt und 225 für Schnellfahrt. Vergaser: Bing AJ 2/24. Kraftstoffbehälter 11,8 Liter.

GETRIEBE: Triumph-Hurth Vierganggetriebe mit elektrischer Leerlaufanzeige. Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch Hülsenkette. Im Ölbad, vom Getriebe zum Hinterrad in vollkommen geschlossenem Kettenkasten. Gesamt-Übersetzung Solo 1:4,96, für Gespannbetrieb 1:5,52.

FAHRGESTELL: Radstand 1 300 mm. Sattelhöhe 748 mm, Bodenfreiheit 122 mm. Gesamtbreite 785 mm, Gewicht fahrfertig getankt 137 kg. Teleskop-Vordergabel, Schwingsattel.

BEREIFUNG: 3,25 — 19.

Erster starker Eindruck: der Leerlauf! So etwas hat es noch nicht gegeben und das kann man eben nur mit einem Doppelkolben-Motor erreichen. Viele Zuschauer wollten mir immer nicht glauben, daß das tatsächlich ein Zweitakter sei.

Und dann die Beschleunigung. Ich gebe hier ausdrücklich keine Zahlen, denn man bekommt völlig andere Werte, wenn man den Gasgriff schlagartig aufreißt oder den Motor mit Gefühl im Drehgriff gewissermaßen an das Gas heranführt, also ist auch die Beschleunigung sehr stark von der Fahrweise und dem Gefühl abhängig. Bezeichnend dafür, mit Aufreißen der Drossel brauchte ich von 20 auf 60 im dritten Gang genau die gleiche Zeit wie bei zügigem Gasgeben im Vierten! Wenn man das einmal heraus hat und das wunderbare Getriebe auszunutzen versteht, hat man wenig Maschinen auch wesentlich größerer Klassen in der Beschleunigung zu fürchten. Genau so wie mit der Beschleunigung ist es auch im Verbrauch. Wir bringen weiter hinten im Text eine Verbrauchskurve des Werkes, die sich im wesentlichen auch mit meinen Erfahrungen deckt. Ich habe Solo zwischen 3,1 und 3,7 Liter je hundert km verbraucht, und habe sie meist sehr scharf herangenommen, denn das ist ja unsere Aufgabe, zu sehen, was die Maschine verträgt und wann oder was verreckt. Dabei habe ich mehrere ganz interessante Beobachtungen gemacht, einmal, daß die Qualität des Brennstoffs sich doch auch ganz erheblich im Verbrauch widerspiegelt, besonders, wenn man die Maschine mit Seitenwagen fährt, und dann, daß man absolut falsch handelt, wenn man in den Steigungen zu lange mit dem Umschalten wartet. Die BDG verführt durch ihr ausgezeichnetes Drehmoment in den unteren Drehzahlen leicht dazu, zu lange im Großen oder je nach der Steigung auch im

9000 km auf TRIUMPH BDG 250

mit und ohne Seitenwagen

Dritten zu hängen. Ganz bezeichnend war hier eine Fahrt mit Beiwagen ohne Passagier, aber mit Solo-Übersetzung von Karlsruhe nach Freiburg, bei der ich nicht unerheblich länger brauchte als mit einem ausgewachsenen Passagier und Beiwagen-übersetzung von Freiburg nach Karlsruhe, und der Brennstoffverbrauch war mit Soloübersetzung trotz fehlender Belastung im Boot über 10% höher. Zeit Freiburg (Stadtmitte) bis Karlsruhe (Stadtmitte), genau 140 km in 143 Minuten, Verbrauch 5,2 Liter je 100 km. Reisedurchschnittsverbrauch bei zügiger Fahrt im Schwarzwald, die zum Abkochen von fast allen Wagen bis auf die schnellen Zweiliter BMW's reichte, mit Beiwagen 4,6—4,8 l/100 km. Im Flachland muß man also mit etwa 4 l/100 km auskommen, im Gespannbetrieb (Wechsel der Übersetzung dauert bei einiger Übung 15—20 Minuten!)

Wie alle Hochleistungsmotoren ist die Triumph sehr dankbar für guten Stoff, aber woher nehmen, wenn man auf schwarzes Benzin angewiesen ist? Dazu einen kleinen Tip: Erfahrungsgemäß sind Dieselöltanks, die neben Benzintanks liegen, nie ganz dicht und der Dieselschnaps sickert gern in die Benzintanks, merkwürdigerweise nie umgekehrt!! Selbstverständlich können die armen Tankstellenverwalter für diese Untugend des Dieselöl nichts, das geschieht nur nachts, wenn sie schlafen. Wenn man also gezwungen ist, an unbekannt Tankstellen zu tanken, dann möglichst nur da, wo nicht auch Dieselöl ausgeschenkt wird!

Ausgezeichnet das Anspringen des Motors. Hahn aufmachen, ganz wenig tippen (wer immer eine Pfütze in der kleinen Mulde unter dem Vergaser stehen hat, machts falsch!), volle Spätzündung, das ist sehr

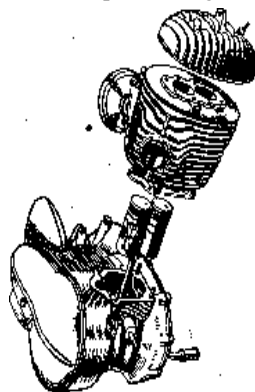
öffneter Luft antreten, bei kaltem Motor Luft ganz zu. Beim Losfahren gleich volle Frühzündung.

Absolut ausschlaggebend dafür, ob man von dem BDG-Motor Freude haben will oder nicht, ist das Einfahren. Zweitakt-Kolben werden nicht so blank ringsherum wie Kolben von Viertaktern, aber ein richtig eingefahrener BDG-Kolben muß über fast die gesamte Länge des Kolbenhemdes tragen. Also unbedingt sorgfältig sauber einfahren und ich unterstreiche hier ausdrücklich die Vorschrift der Betriebsanweisung, den Motor noch vor Beendigung der Einfahrzeit beim Vertreter aufmachen zu lassen. Ist eine Kleinigkeit und dann sieht man genau, ob es irgendwo fehlt. Ausgerechnet der Motor unserer Prüfungsmaschine (das zum Kapitel besonders hergerichtete Prüfungsmaschinen!!) war im Pleuel nicht ganz korrekt ausgerichtet und klemmte anfangs. Nach Korrektur konnte man ihm alles abverlangen. Aber trotz des Klemmens waren alle Kolbenringe frei und nicht die geringste Spur am Zylinder zu sehen. Das für die, bei denen es mal knarrt. Wenn man dann gleich die Kupplung zieht, ist das kein Beinbruch, besonders, wenn es beim Einfahren passiert.

Und noch eins. Ausdrücklich und sehr richtig weist die Betriebsanweisung darauf hin, daß der gemischgeschmierte Zweitakter in seiner Schmierung vom Brennstoffzufluß abhängig ist. Also beim Tanken aufpassen, nicht ohne Sieb tanken, möglichst alle 5 000 km mal das Sieb über dem Brennstoffhahn aus dem Tank herausnehmen und säubern und rechtzeitig auf Reserve schalten. „Dieseln“ gibt es bei diesem Motor praktisch nicht, nur wenn das Gemisch durch verlegte Düse oder zu geringen Brennstoffzufluß unter die zulässige Grenze abgemagert ist.

An Kerzen wird vorgeschrieben Bosch 175 T (oder entsprechend andere gleichen Wärmewertes) für ruhige Fahrt und 225 für scharfe Beanspruchung. Ich habe durchweg 225 und sogar 240 gefahren, da ich gern auf Nummer sicher gehe.

Bei dieser Gelegenheit muß ein ganz großes Lob für den Tankverschluß ausgesprochen werden; der von Triumph verwendete Tankdeckel ist der erste Tankverschluß, den ich erlebt habe, der auch bei bis zum Stehkragen gefülltem Tank nicht eine Spur von Brennstoff austreten läßt und alle Eselsbrücken, die wir sonst bei Maschinen mit Mischungsschmierung anzuwenden gezwungen sind, um den lästigen Austritt von Öl zu vermeiden, sind hier unnötig. Während der gesamten Prüfungsfahrt hatte ich auch nicht einmal die leiseste Ölspur auf dem Tank! Fassungsvermögen 11,8 Liter, man tut daher gut, nach dem Umschalten auf Reserve noch ein paar km zu fahren, damit man seine 10



Der neue BDG-Motor hat zwei Kolben auf einem gemeinsamen Pleuel. 1 Auslaßrohr und

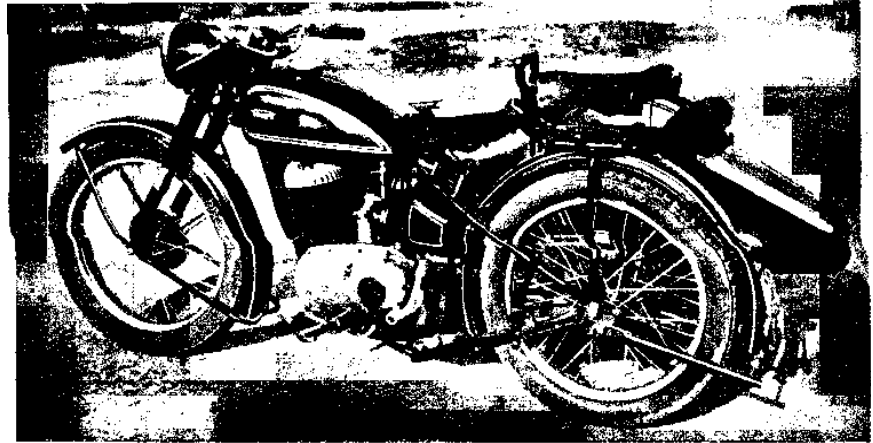
wichtig, sonst wächst er mächtig zurück. Verstellung der Zündung von früh auf spät genügt bei eingeschalteter Zündung schon oft, um ein „Bluff“ aus dem Motor herauszuholen. Bei warmem Motor mit vollge-

Liter 1 : 25 auch bequem reinbekommt. Reserve Solo etwa 32—35 km, mit Beiwagen etwa 26—28 km. Dann hat man noch eine weitere Notreserve von ungefähr 3—4 km, die man durch Schräglegen der Maschine zur Wirkung bringt.

Wirklich schwer fällt es mir, Dinge zu finden, die im Sinne des Leitartikel-Briefschreibers „angeprangert“ gehören. Da wäre der kleine Montagefehler des Pleuels vielleicht zu nennen, der aber mit der Konstruktion gar nichts zu tun hat und der sofort beim Aufmachen zu sehen war. Dann schob sich zweimal der Kupplungshebel aus seiner Fassung, der hier nur mit einer Schraube gehalten ist. Behebung dieses Schadens etwa 3 Min. da man ja bei der BDG so wunderbar leicht an die ganzen Innereien herkam. Vorher hatte ich allerdings in Verkennung der Ursache die Stellschraube für den Kupplungszug überdreht, sodaß das Gewinde im Leichtmetall dem bekannten Begriff „amerikanisches Steckgewinde mit leichtem Wurfsitz“ entsprach. Und schließlich war die Dichtung am Austritt der Getriebewelle nicht ganz dicht. Über Nacht war meist eine kleine Ölspur unter der Maschine zu sehen. Sonst hat es während der ganzen Zeit der Prüfung keinen Ärger sondern wirklich nur eitel Freude an der BDG gegeben.

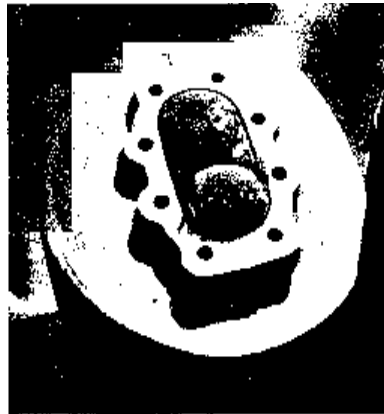
Bald hätte ich vergessen vom Fahrgestell zu sprechen, weil mir das bei Triumph so selbstverständlich ist, daß es gut ist. Da setzen sich nämlich die Männer, die am Reißbrett stehen, auch auf die Maschinen und fahren sie. .

Das merkt man an jedem Handgriff, der sitzt, wo man ihn braucht, der gummi-federte Schwingsattel mit verstellbarer Vorspannung und Pagusa-Satteldecke ist ausgezeichnet, und Tank und Kniekissen sind genau so, wie man sie haben möchte. Ganz hervorragend die Vorderradbremse, weich und sehr wirkungsvoll. Die Hinterradbremse war auch recht gut, hatte aber anscheinend einen anderen Belag und mußte öfter nachgestellt werden, obwohl sie viel weniger beansprucht wurde. Ge-



Von dieser Seite sieht der BDG-Motor doch wuchtig wie ein Halbliter Seltengesteuerter aus. Die Tauchgabel ist trotz eleganter schlanker Linie vertrauener-

rade hier kann man so recht die liebevolle Detailarbeit des Triumph-Konstruktionsbüros sehen. Die Lasche, die den Brems-



Nach 5000 km nur wenig und ganz weiche Ölkohle und sämtliche Kolbenringe frei!

hebel mit dem Gestänge verbindet, greift über die Gestängemutter und wirkt so gleich als Verstellknebel und der Splint ist ein federnder Drahtsplint, den man ohne Zange ein- und ausbauen kann und der doch einwandfrei fest sitzt. Kleinigkeiten, die die Freundschaft erhöhen und gerade bei dunkler Nacht ein Geschenk des Him-

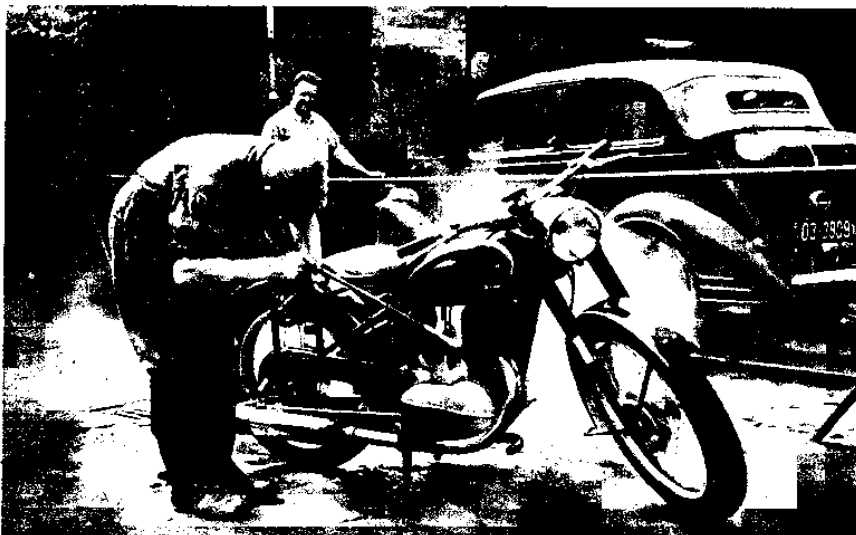
mels sein können.

Über das Getriebe kann es nur ein Urteil geben: Famos! Es liegt beinahe eine gewisse Tragik drin, daß dies Getriebe, das sich so ausgezeichnet schaltet und bei dem es dank der hervorragenden Kupplung nun einmal wirklich kein Lotteriespiel ist, ob man den Leerlauf findet oder nicht, das einzige ist, das den Vorzug einer elektrischen Leerlauf anzeige genießt!

Die Straßenlage der Triumph war schon mit der bisherigen Trapezgabel recht gut, obwohl ich dabei immer wieder die Möglichkeit, die Stoßdämpfer von Hand während der Fahrt nachzustellen, vermißte. Wir sind doch nun einmal viel zu bequem, bei jeder Gelegenheit das Werkzeug herauszunehmen. Man fährt also entweder mit zu hart oder zu weich eingestellten Stoßdämpfern, denn Reibscheiben nutzen sich bekanntlich ab. Das ist nun durch die neue Tauchgabel mit Ölstoßdämpfung beseitigt, ganz abgesehen davon, daß einem jetzt nicht mehr „vom Winde verweht“ das aus den Gabellagern austretende überflüssige Fett auf die Hosen fliegt. Es liegt auch so etwas unbedingt Beruhigendes in so einer Tauchgabel. Man weiß, daß einem kein Gabelbolzen mehr brechen kann.

Und die neue Gabel schluckt die Straßenstöße in kaum vorstellbarem Maße, es gibt einfach keine Ermüdung mehr in den Handgelenken und auch in stark welligen Kurven kann man sie unbesorgt drücken, sie weicht nicht um den geringsten Betrag aus. Besonders überzeugend war hier gerade das Verhalten am Beiwagen, erst mit dieser Gabel konnte man die hohen Durchschnitte fahren. Nach über 3 000 km war die Gabel noch ohne meßbaren Ölverlust, nur ein ganz leichter Ölhauch zeigte sich auf dem oberen Teil der Federbeine.

Nebenstehend: Wette mit Tankwart, trotz Einsprühen und Abspritzen mit 30 atü Wasserstrahl anspringen auf den ersten Tritt. Wette natürlich gewonnen!



„Opp-opp-opperörn sollt i mi lassen, daß i

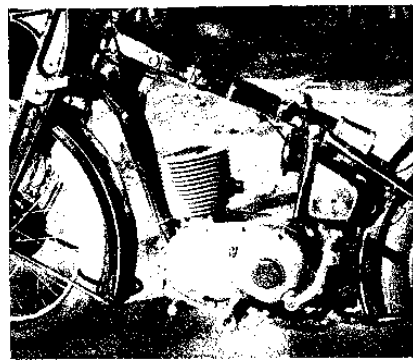
nachher ausschau als wia a Preiß" sagte einst ein alter Münchner, dem man wegen seiner Atembeschwerden geraten hatte, sich seinen Kropf wegsäbeln zu lassen. Ich will nun nicht behaupten, daß der Stachelzylinder und der Drehschieber der bisherigen BD ein Kropf gewesen sei, obwohl ich glaube, daß die Triumph-Konstrukteure sich damit ein bißchen in eine Sackgasse verrannt hatten, und erst mit dem heutigen Typ ihre wirkliche Zukunftslinie gefunden haben. Ob die Maschine heute „Preißisch" ausschaut — sie wird von vielen mit ihrem wuchtigen Zylinder und dem dicken Auspuffrohr für eine 500er sv. gehalten — überlasse ich lieber Herrn Hundhammer zuständigerweise. Aber das steht für mich fest, die zweifellos, ursprünglich aus Ersparnisgründen geplante „Rückentwicklung" ist eine absolute Verbesserung. Wenn vielleicht auch eine kaum merkbare Kleinigkeit in der Spitze verloren ging, die jetzige Leistung ist konstant auch unter den heutigen Verhältnissen mit „Räuberschnaps", der der Oktanzahl des Motors nicht entspricht. Vielleicht könnte man von der früheren „Kompliziertheit" allerdings die getrennte Schmierung wieder aufnehmen, um dadurch noch größere Sicherheit zu erreichen?

Gustav Mueller

Technisch wäre noch zu sagen...

Die Abwandlung der schnellen BD 250 in die robuste Tourensportmaschine BDG 250 erscheint als klare Rückentwicklung, mit Rücksicht auf den Gestehungspreis. Untersuchen wir einmal in einem nüchternen Zahlenvergleich, ob die erhebliche bauliche Vereinfachung - der Übergang zur Schlitzsteuerung für den Einlaß, der Gleichlauf der Kolben mit gemeinsamem Gabelpleuel und die Rückkehr zum Graugußzylinder - durch merkliche Leistungseinbußen erkauft werden mußten: Die Überlegenheit der Gleichstromspülung gegenüber dem Einkolbenmotor besteht im Wesentlichen in dem sehr langen, eindeutig wandgeführten Spülweg von den Spül - zu den Auslaßschlitzen und in den kleinen Berührungsfrenen zwischen Frischgas und Abgas und der dadurch verminderten Mischungsgefahr. Der gleichstromgespülte Zweitakter ist in der Güte seiner Spülung weitgehend unabhängig von der Drehzahl — und der Motor der BDG 250 läuft auch bei Bummeldrehzahlen, noch einwandfrei im Zweitakt. Ein Spiegelbild hierfür ist die Verbrauchskurve: Sie zeigt bis hinunter zu 30 km/std. im direkten Gang — und der ist 1: 4,86 (!) übersetzt — noch eindeutig eine fallende Tendenz und erreicht mit unter 2 1/100 km Werte, die selbst für einen kopfgesteuerten Viertaktmotor als hervorragend zu bezeichnen wären. Bei diesen Werten ist auch durch die bei der BD 250 als Optimum ermittelte Kurbelversetzung von 18 ° keine wesentliche Verbesserung mehr zu erwarten. Das Gabelpleuel ergibt gegenüber dem

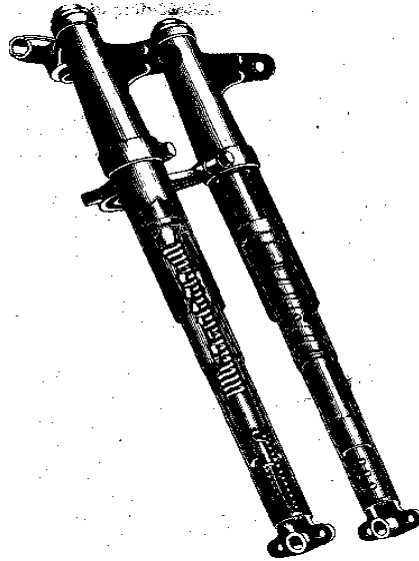
Zweipleuelmotor eine ganz wesentliche Verstärkung der Kurbelwelle, die sich vor allem in einer völligen Schwingungsfreiheit über den ganzen Drehzahlbereich, auswirkt. Ich habe in meiner doch immerhin recht vielseitigen Fahrpraxis kaum einen Einzylinder gefahren, der so wundervoll ruhig, ohne jede „kritische" lief. Hierbei ist interessant, daß die Gegengewichte unverhältnismäßig leicht gehalten sind. Die Möglichkeit, das Kurbelhaus beim Gabelpleuel sehr viel kleiner zu halten und dadurch mit höherem Spüldruck zu arbeiten, den der U-Zweitakter grundsätzlich besser verträgt als jeder Einkolbenmotor, wurde bei der BDG 250 bewußt nicht ausgenutzt, und auch das Verdichtungsverhältnis hält sich mit 1: 6:15 in so bescheidenen Grenzen, daß auch bei Verwendung unterschiedlicher Kraftstoffe nur ganz gelegentlich leichtes Klingeln auftrat, das in allen Fällen durch geringes Zurückstellen der Zündung zu beheben war. (Der von uns gefahrene Motor klingelte häufig und gern, aber es machte ihm nichts. Die Redaktion.) Der Motor reagiert übrigens auf Zündverstellung wohl wegen des langen Brennraumes stärker als übliche Zweitakter, ja, er erinnert überhaupt in der Fahrweise etwas an einen sehr gut ausgebildeten OHV mit extrem weichem Lauf. Der Schaufelkopf hat auf Leistung und Spülung keinen oder nur geringen Einfluß, entlastet aber die thermisch immer besonders hoch beanspruchte Trennwand. Der Leichtmetallzylinder mit hingegossener Gußbuchse wurde schon während des Krieges durch einen Graugußzylinder mit Stachelrippen abgelöst. Es hatte sich herausgestellt, daß bei niedriger Fahrgeschwindigkeit und hoher Last am Berg oder im Gelände der Wärmeübergang zwischen eingegossener Graugußbuchse und Leichtmetallkühlmantel zu wünschen übrigließ und die an sich bessere Wärmeleitung des Leichtmetallzylinders in Frage stellte. Der jetzt mit durchgehenden Kühlrippen versehene Graugußzylinder ist allerdings rund 4 kg schwerer, aber eben doch sehr viel unempfindlicher als der Verbundgußzylinder. Sehr wesentlich für die thermische Entlastung des Motors erscheint mir der Übergang zu einem Auspuffrohr und der Fortfall der bisherigen Abgasführung vor dem Zylinder, ohne daß hierdurch die geringste Einbuße an Auslaßquerschnitt erforderlich wurde. Der Drehschieber brachte bei hohen Drehzahlen gegenüber der Schlitzsteuerung für den Einlaß einen Gewinn von rund 1 PS, war aber bei niedrigen und mittleren Drehzahlen nicht merklich überlegen. Es darf bei der Beurteilung der Zeitquerschnitte von Drehschiebersteuerungen nicht übersehen werden, daß entscheidend für die Füllung ja der Zeitquerschnitt zusammen mit dem jeweiligen Druckunterschied ist. So ergeben systematische Untersuchungen an Drehschieber-



Das sehr steife Rahmenrückgrat ist nicht zuletzt für die gute Straßelage — Aufnahme wurde zu Beginn der Prüfung noch mit Trapezgabel gemacht — maßgebend. Aufnahmen: Verfasser

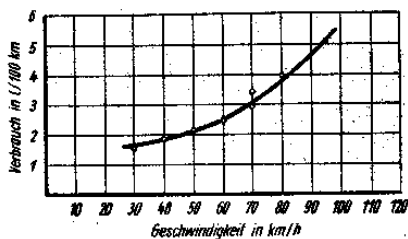
Einlaßsteuerungen immer wieder, daß man mit den Öffnungszeiten gegenüber dem zunächst theoretisch günstigsten Wert mit Öffnungsbeginn im u. T. immer weiter zurückgehen muß und sich bedenklich den Zeiten der Schlitzsteuerung nähert. Bei der Entwicklung der BDG 250 wurde von vornherein nicht die hohe Spitzenleistung, sondern vor allem eine gute Leistung im Beschleunigungsbereich angestrebt — mit dem 24er Vergaser als äußerem Kennzeichen. Die Beschleunigungswerte können sich aber auch sehen lassen:

Der Kilometer mit stehendem Start wurde aufrecht sitzend mit einem Durchschnitt von 76 km/std., lang liegend mit 81 km/std. durchfahren. Dabei ist die Maschine mit 1 : 4,96 knapper übersetzt als alle 350er und als viele 500er. Das sehr leicht zu schaltende und laufruhige Vierganggetriebe bietet allerdings ein Schulbeispiel für eine theoretisch richtige Gangabstufung. Als Höchstgeschwindigkeit wurden aufrecht sitzend 93 km/std., lang liegend 106 km/std. ermittelt.



Die sehr stabile Tauchfabel der neuen BDG ist so gebaut, daß sie später auch für die bisherigen BD- und BDG-Modelle als Ersatz geliefert werden kann.

Dem ausgezeichneten Motor ebenbürtig ist das Fahrwerk der Maschine, dem jetzt durch den Ersatz der in ihrer Art sehr guten Trapezgabel durch eine neuentwickelte Teleskopgabel eine bisher bei Starrrahmenmaschinen kaum erreichte Straßenlage gegeben wurde. Die Gabel arbeitet mit teststehenden Innenrohren, die im Bereich zwischen den Jochen durch eingeschobene Verstärkungsrohre zusätzlich versteift wurden. Es sei am Rande erwähnt, daß zwei ineinandergeschobene Rohre durch die bessere Werkstoffdämpfung ein gegen Schwingungsbeanspruchungen festeres Bauteil ergeben als ein einzelnes Rohr gleicher Wandstärke. Die über 400 mm langen Schraubenfedern haben wechselnde Steigung und wirken bei einer mittleren Federkennung von etwa 14 kg/cm stark progressiv. Beim Aufwärtsgang der Gabel wird das Dämpferöl aus dem Ringraum zwischen Außenrohr und Tauchrohr durch die Bohrungen des Tauchrohres in den Federraum gedrückt und schiebt sich zwischen Federwindungen und Dämpfungskolben nach oben, wo es durch eine zweite Bohrung zwischen Innen- und Außenrohr



Die vom Werk ermittelte Verbrauchskurve entspricht dem während der Prüfung testgestellten Verbrauch.

9

gepreßt wird. Mit zunehmender Durchfederung wird der Durchgangsquerschnitt durch die Windungen ständig verringert - so wird auch die Dämpfung progressiv. Beim Abwärtsgang wiederholt sich der Vorgang in der umgekehrten Reihenfolge. Die schwache Rechteckfeder hat keine Federfunktion zu erfüllen, sondern dient nur als Sicherung gegen ein unbeabsichtigtes Herausschieben der Stoßrohre.

Schon bei der mit Trapezgabel ausgerüsteten Maschine fiel die außergewöhnlich feste Geradführung auf, sichtlich eine Folge des sehr kurzen Hinterbaues. Der Sattel ist so weit nach hinten verlegt, daß zur Vergrößerung des freien Federweges sogar der Kotflügel eine Delle erhalten mußte. Ich habe die BDG beim absichtlich herbeigeführten Wegrutschen auf losem Boden aus Schräglagen herausziehen können, die ich bis dahin lediglich mit der Rudge für möglich gehalten habe — und ich hatte nicht das Gefühl, etwas Besonderes riskiert zu haben. Die Gewichtsverteilung weist keine Besonderheiten auf: Von den 127kg der leeren Maschine liegen 48 % auf dem Vorderrad, und dieses Verhältnis verschiebt sich mit einem 75 kg schweren Fahrer auf 42 % für das Vorderrad. Es

war zu erwarten, daß mit der Telegabel die Geradführung noch weiter verbessert und die Federung mit dem sehr großen Gesamtfederweg von 120 mm unvergleichlich weicher werden würde. Erfreulich ist, daß ich mich bei diesem Vergleich nicht auf gefühlsmäßige Eindrücke stützen muß, sondern Zahlen bringen kann: Triumph hat mit dem von Dipl.-Ing. Mühlfeld entwickelten Stoßzähler auf einer etwa 5 km langen Kopfsteinpflasterstrecke zwischen Erlenstegen und Behringersdorf umfangreiche Vergleichsfahrten durchgeführt. Bei diesen Fahrten wurde die Zahl der Stöße mit festeingestellter Stoßbeschleunigung einmal am Lenker und einmal mit dem auf den Rücken des Fahrers geschnallten Gerät bestimmt. Die Zahl der Stöße gleicher Beschleunigung

50 km/std. 70 km/std.

Meßgerät am

Lenker

Meßgerät auf 1 :1,4 1:1,6

dem Rücken

zugunsten der Teleskopgabel. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß die Überlegenheit der Teleskopgabel bei höheren Fahrgeschwindigkeiten immer stärker in Erscheinung tritt, wenn die ungefederte Masse der Trapezgabel sehr hohe Stoßbeschleunigungen auf den Steuerkopf überträgt. Das ungefederte Gewicht der Teleskopgabel beträgt einschließlich Rad, Reifen, Bremse, Stoßrohre mit Feder und Ölfüllung knapp 17 kg. Ich werde über die interessante Meßmethode demnächst auf Grund eigener Versuche noch ausführlich berichten. Für heute nur die erfreuliche Feststellung, daß endlich die Straßenlage unserer Maschinen der exakten Messung erschlossen wird. Daß Triumph auf diesem Gebiet Pionierarbeit leistet, entspricht durchaus der Vorstellung, die man schon immer von der zielstrebigen Entwicklungsarbeit dieses Werkes hatte.

H. W. Bönsch.