

TRIUMPH BDG 250 S

Testbericht

Geschwindigkeiten:

6-46; 12-71; 20-90; 32-111 km/h

Beschleunigung:

400 Meter stehend in 22 Sekunden

Verbrauch:

Min. 2,3; Norm. 3,4;

Max. 4,9 l/100 km

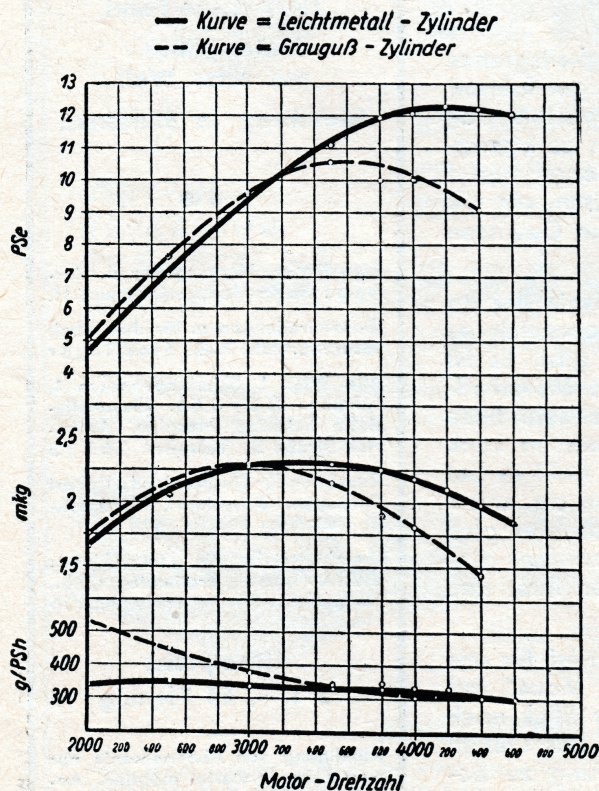
Im Herbst 1949 hatte ich für sechs Wochen die BDG 250 von Triumph-Nürnberg in der Hand. Mein Bericht wurde im MOTORRAD, Heft 46, 1949, veröffentlicht. Fast genau drei Jahre später schickte uns das Werk wieder eine Testmaschine, die sich beim ersten Ansehen gar nicht so sehr von der alten BDG unterschied. Man hatte in den drei Jahren eine Reihe von kleineren und größeren Verbesserungen vorgenommen, ohne eigentlich am Grundsätzlichen zu rütteln. Das stellt den typischen Fall ruhiger, überlegter und vorsichtiger Entwicklung dar, eine Art, die dem Fahrer und Käufer in erster Linie zugute kommt. Was hätte er auch von revolutionierenden neuen Typen, wenn er dafür immer wieder kleine Kinderkrankheiten in Kauf nehmen müßte. Und in der Tat, die neue TWN ist ein „fertiges“ Modell, welches noch mehr hält, als es mit seinem blitzsauberen Äußeren verspricht.

Uns interessieren in erster Linie die wesentlichen Veränderungen des neuen Modells BDG

250 S gegenüber der BDG 250. Da muß man zuerst die Tatsache erwähnen, daß eine Teleskophinterradfederung geschaffen wurde, und zwar bei Triumph selbst, es handelt sich also nicht wie bei vielen deutschen Firmen um ein gekauftes Zusatzaggregat. Diese Federung ist durchaus normal, gut abgestimmt und hat einen durchaus alltäglichen Federweg, der keineswegs groß ist. Aber doch zeichnet sie etwas Besonderes aus. Sie hat, wie beim starren TWN-Rahmen, die vollverkapselte mitschwingende Haube für die Sekundärkette mit zwei ovalen Öffnungen vorne. Solche korrespondierende Öffnungen trägt auch der Deckel über dem Getrieberitzel. Nun liegt der obere und der untere Kettenzug in je einer Röhre, die mit Gummimanschetten an den beiden Kettenradabdeckungen liegt.

An sich ist dieses System von Triumph seit fünfzehn Jahren bekannt, neu ist, daß die Gummimanschetten nicht nur dichten, sondern auch gleich die beiden Kästen gelenkig verbinden. Und das tun sie, wie man es nicht einfacher und besser verlangen könnte. Ich wage zu behaupten, daß hier die schönste und zugleich eine sehr dichte Abdeckung der Sekundärkette im Zusammenhang mit einer Hinterradfederung gefunden wurde. Bei den meisten anderen Systemen schwingt ein großer Kasten mit, der vorne einen Drehpunkt und hinten eine Führung benötigt. Nicht nur, daß also der Aufwand hier bei TWN wesentlich geringer ist, wirken die beiden verschalteten Kettenzüge lange nicht so plump und klobig wie ein geschlossener Kasten, noch dazu wenn man ihn in Gegensatz zu den immerhin zarten Rohren der Rahmenhinterhand zieht. Außerdem ist dieser Kasten denkbar dröhnfrei! Die veränderte BDG 250, mit Hinterradfederung BDG 250 H bezeichnet, wurde schon längere Zeit geliefert und hat sich in Deutschland wie im Ausland eine große Zahl von Liebhabern erobert.

Unsere jetzige Test-TWN stellte aber den letzten Schrei dar, sie hat einen Leichtmetallzylinder mit verchromter Lauffläche. Man war sich in Nürnberg über den Weg der BDG 250 H vollkommen im klaren. Sie stellt die möglichst einfache, aber doch leistungsfähige Tourenmaschine dar. Zweifellos hätte man auch hier mit einem Drehschieber oder versetzten Pleuelzapfen mit Voreilung eines Kolbens (wie bei der BD 250 der Vorkriegs- und Kriegszeit) einige Pferdchen dazuzaubern können. Doch der



Vergleich zwischen der Triumph BDG und Triumph BDG-S

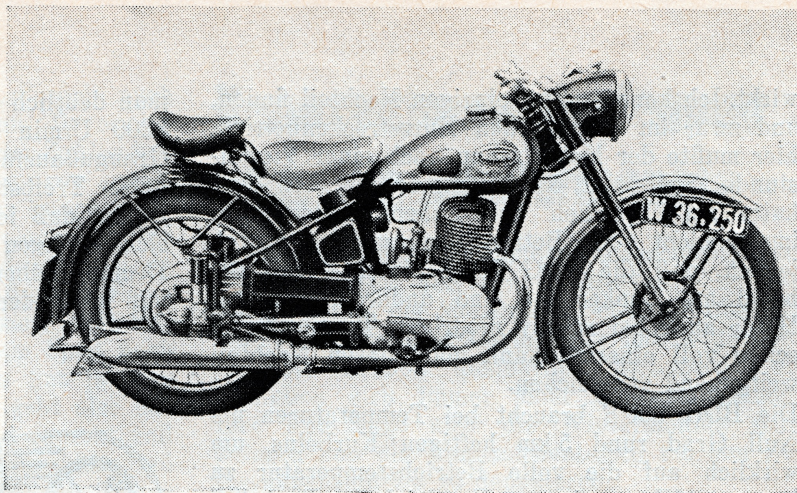
2 × 45 × 78 = 248 ccm; 2 T-DK;
Verd. 6,2; 12,3 PS bei 4200 U/min;
Batteriezdg., Mischungschmierung.

Kette (Ölbad); 4,96 — 6,61 — 8,95
— 16,15; Fußsch., Kette (staubd.).

Stahlblech und Rohrrahmen ge-
schweißt und geschraubt, ge-
schlossen, Telegabel (hydr. ge-
dämpft), Tele-Hinterrad-Federung.
3,25 — 19, Schwingsattel, Tank
11,8 l, Innenzugdrehgriff, Außen-
zughebel.

Radst. 132, Länge 206, Breite
(Lenker) 67, Sattelhöhe 73, Boden
fr. 11 cm.

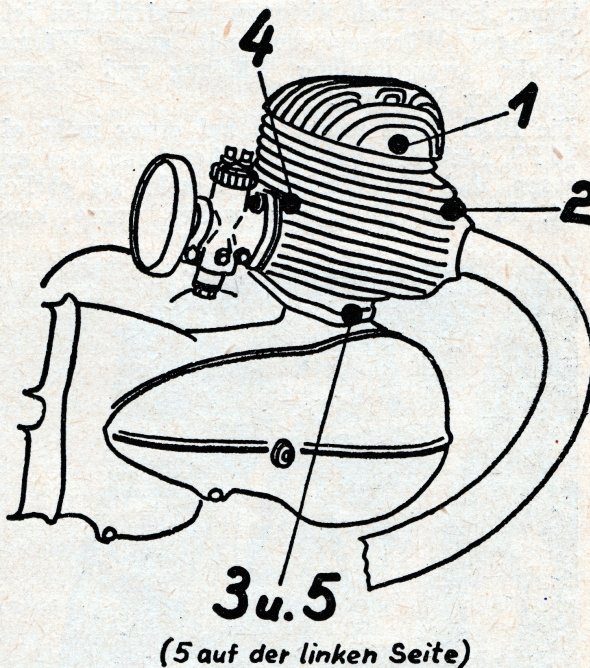
140 kg, 111 km/h, 3,4 l/100 km.



Aufwand wäre gestiegen, wobei vielleicht der Fertigungsaufwand nicht so sehr ins Gewicht gefallen wäre als vielmehr der Aufwand, den man dem Kunden aufgehalst hätte. Es ist klar, daß Wartung und Reparaturen und damit die Empfindlichkeit nur ungünstig zu beeinflussen wären. Aus diesem Grunde lehnte man auch zwei Vergaser in Registeranordnung ab, der Fahrer hätte nicht nur einen Bowdenzug mit Ausgleich mehr zu betreuen, es wären vielmehr auch zwei Vergaser zu reinigen, mit mehr als der doppelten Empfindlichkeit gegenüber Verunreinigungen (kleinere Vergaser „verlegen“ sich viel leichter als große!). So hat man nach zäher Entwicklungsarbeit zum Leichtmetallzylinder gegriffen. Wohl ist er herstellungsmäßig etwas teurer, das interessiert das Werk, aber dafür bleibt alles andere beim alten, in Lebensdauer und Wartung ergibt sich zweifellos eher ein Plus als ein Minus.

Wenn man nun einen Graugußzylinder einfach durch einen Leichtmetallzylinder gleicher Dimension ersetzen würde, so hätte der Motor weniger Leistung und höheren Verbrauch, wäre aber fester gegen Überbeanspruchung. Das kommt daher, weil der Leichtmetallzylinder die Wärme besser abtransportiert und daher kälter — zu kalt — bleibt. Man hätte also praktisch der Gewichtersparung und der Sicherheit gegen Verrosten — Nachteile gegenübergestellt. Es gibt zwei Wege, dies zu bekämpfen. Der erste wäre die Verkleinerung der Kühlfläche, so weit, bis man wieder auf die ursprüngliche Motortemperatur kommt und damit wieder Leistung und Verbrauch einstellt. Es bliebe auch bei dieser Konstruktionsrichtung noch der Vorteil einer besseren Wärmeverteilung, weil die Wärme von den Hitzekernen schneller abgeleitet wird. Aber schließlich kostet der Leichtmetallzylinder Geld, und zwar mehr, als man für eventuelles Verrosten und 5 kg Gewichtseinsparung verantworten könnte. Daher hat man bei Triumph den zweiten Weg gewählt und die Kühlfläche gleich gelassen, vielleicht sogar etwas vergrößert, aber dafür den Motor thermisch etwas höher belastet. Das heißt, man ist mit der Leistung hinaufgegangen. Wir finden also einen größeren Vergaser, höhere Vorverdichtung und veränderte Schlitze. Trotz dieser Forcierung bleiben Zylinder und Kopf kälter als bei der

Graugußausführung, zusätzlich ist auch die Wärmeverteilung günstiger. Diese Tatsache fällt beim Fahren bzw. beim Abstellen sofort auf, ebenso wie das rasche Abkühlen und relativ rasche Anwärmen (der Zylinder hat bessere Wärmeabfuhr, aber weniger Wärmespeicherung)! Um diesen empirischen Eindruck durch Zahlen zu erhärten, führe ich die Versuchsergebnisse an, die H. W. Bönsch herausgeknobelt hat:



Temperaturstellen an den beiden Zylindern:
1. Zylinderkopf, 2. Auspuffstutzen, 3. Zylinderfuß
rechts, 4. Ansaugstutzen. 5. Zylinderfuß links.
Temperaturmessungen
an Triumph BDG 250 und BDG 250 S

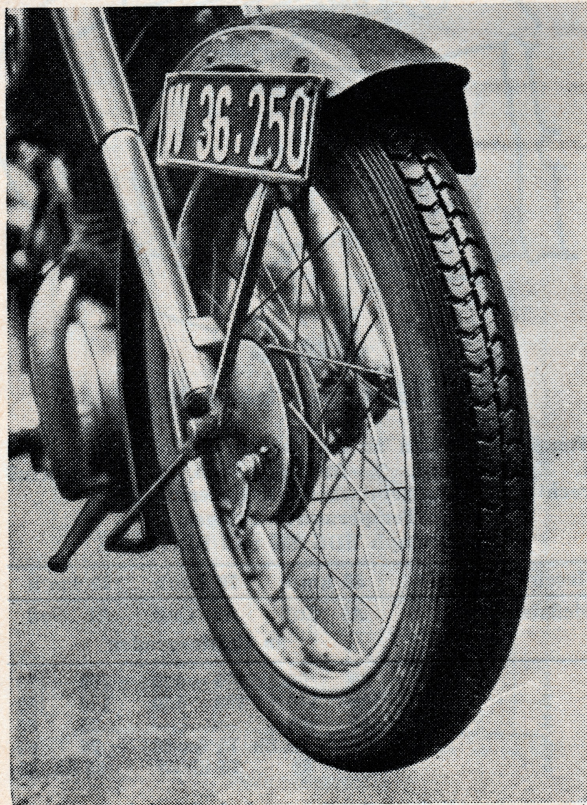
Geschwindigkeit	50 km/h		70 km/h		90 km/h	
	Al	Guß	Al	Guß	Al	Guß
Meßstelle	in Celsiusgraden					
1	90	90	100	120	120	120
2	100	110	120	150	150	150
3	65	65	—	—	70	65
4	65	65	üb. 75	u. 65	75	65
5	65	65	75	üb. 65	65	üb. 65

Ein wesentliches Augenmerk habe ich bei meinen Fahrten darauf gelegt, wieweit sich das geringere Speichervermögen des Zylinders aus-

wirkt. Ich konnte einen einzigen Nachteil finden, und zwar im winterlichen Kurzstreckenbetrieb, hier mußte der Motor schon nach einer Viertelstunde Stillstand kalt gestartet werden und hatte bei Erreichen des nahen Zieles noch immer nicht volle Betriebstemperatur. Dadurch jedoch, daß die BDG 250 S einen Zusatzlufthebel am Lenker hat und dadurch, daß der Motor auch bei relativ niedrigen Temperaturen schon voll einsetzt, kann man diesen Nachteil weitgehend ausgleichen.

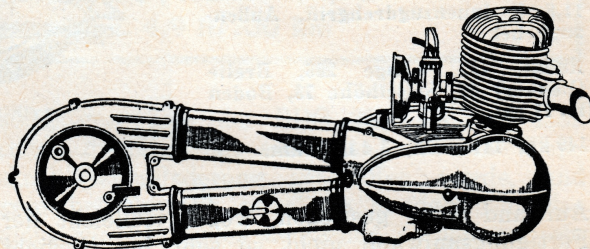
Die BDG 250 S braucht bei Temperaturen um Null Grad rund 5 km heftigen Kurbelns, um wirklich auf die volle Betriebstemperatur zu kommen. Wenn wir zum Vergleich die Puch TF heranziehen, so braucht diese gleich lang, wenn nicht noch länger. Aber wie anders liegt der Grund hierfür: Bei TWN bremst die gute Wärmeabgabe, bei Puch das große Speichervermögen des schweren Graugußzylinders. Beides hat seine Vorteile, es soll auch gar nicht darüber diskutiert werden, lediglich die Tatsache war mir so interessant, daß ich es mir nicht vorenthalten konnte, sie zu erwähnen. Ich für meine Person, weiß, was ich will, ich weiß aber genau so, daß mein thermischer Wunschtraum heute noch nicht zu verwirklichen ist: Geringer Wärmespeicher mit guter Wärmeabfuhr, zwangsläufiger Kühlung und thermostatischer Regelung.

Die BDG 250 S bringt es auf etwas mehr als 12 PS, nach den Fahreindrücken kann man nur sagen, daß die Werkangabe mehr als ehrlich ist. In dem Diagramm weiter vorne kann



Der neue Conti-Reifen mit dem erstaunlich günstigen Profil

man deutlich sehen, daß das Drehmoment unter 3200 U/min etwas niedriger ist als bei der Graugußausführung. Es wird wohl der mangelhafte Treibstoff seinen Anteil daran gehabt haben, daß ich mir einbildete, den an und für sich geringen Unterschied deutlich zu merken. Demgegenüber waren die Stoppungen über 400 m mit stehendem Start beachtlich besser als bei



Motorgetriebeblock und Sekundärkettenkasten der Triumph

der alten Ausführung, woran aber die größere Drehzahlfreudigkeit und vor allem das geringere Absinken der Leistung in den Überdrehzahlen einen wesentlichen Anteil haben. Als Beispiel: BDG 250 im Jahre 1949 24 Sekunden für die 400 m — stehend, im Jahre 1952 die 250 S mit 22 Sekunden, trotzdem ich an Körpergewicht und Kleidung sicherlich 15 kg mehr in den Sattel brachte.

Obwohl sich demnach der Charakter in Richtung Sportmaschine verlagert hat, mußte ich erstaunt feststellen, daß man die Leichtmetallausführung ruckfrei bis auf 32 km/h, ja sogar auf knapp unter 30 km/h herunternehmen und wieder zart beschleunigen kann. Vielleicht ist dieser Vorteil aber auch einer besonders günstigen Regulierung zu verdanken, aber ich glaube es doch nicht ganz. Wenn ich nur die Verbrauchskurve betrachte, dann stelle ich fest, daß sie auch im untersten Bereich niedrig gehalten werden konnte. Da kann weder der Leichtmetallzylinder noch die Vergasereinstellung dafür, da ist „innen“ etwas getan worden und besonders glückliche Abstimmung der einzelnen Komponenten dazugekommen. Ein Verbrauch von 330 bis 340 g/PS/h ist im Leerlaufgebiet sensationell! Diese ingenieurmäßige Leistung wird wohl nirgends so richtig beachtet und keinesfalls richtig gewürdigt. Das will ich nachholen und sage: Bravo Triumph!

Der Unterschied in der Verbrauchskurve des unteren Bereiches wirkt sich sehr weit hinauf aus, es tut mir nur leid, daß keine Teillastverbrauche bekannt sind, dort müßte sich meiner Meinung nach noch allherhand erkennen lassen. Angeblich ist bei zirka 75 km/h (weniger als ein Drittel Schieberweg!) noch immer eine Differenz gegenüber dem Graugußzylinder herauszumessen. Die Verbrauchskurve der BDG 250 S ist demnach wesentlich weiter auseinandergezogen: Der ruhige Fahrer braucht weniger als auf einer BDG, der flotte verbraucht zwar mehr, aber er hat auch mehr drinnen. Ein sel-

tener Fall, daß eine „Motorfrisur“ sich auch verbrauchssenkend auswirken kann. Bevor ich jedoch auf eine Gegenüberstellung der Zahlen losgehe, muß ich etwas zu den Messungen sagen. Die BDG aus 1949 war sehr, sehr knapp reguliert, das heißt, unser Klingelwasser hat sie dann noch knapper gemacht. Dadurch war sie auch klingelnervös und verlangte flüssige Fahrweise. Die jetzige BDG S ist wesentlich fetter reguliert, klingelt aber mit unserem Sprit noch merklich. Macht nichts, denn sie hat ja eine Zündverstellung am Lenker, man geht also mit der Zündung nur etwas zurück und rauscht voll ab — ohne zu klingeln. Es ist ganz klar, daß auch das den Verbrauch ungünstig beeinflussen muß.

Bei sehr zarter, gleichbleibender Fahrweise hat die „S“ gerade 2,3 Liter/100 km (gegen 2 Liter der BDG) genommen. Bei normaler, friedfertiger Überlandfahrt mit Pendeln um die 70 km/h waren es um 2,8 Liter/100 km (gegen 2,6), und wenn man ihr die Sporen recht fest in den Leib rannte, dann gab es immerhin rund 4,5 Liter im Überlandverkehr. Wenn ich nun gestehe, daß die TWN bei uns im Mittel eines ganzen Tausenders an Kilometern 4,9 Liter je 100 km und einmal über 300 km im Mittel 5,5 Liter je 100 km geschluckt hat, dann erwähne ich das nicht als praktisch verwendbare Verbrauchsziffer, sondern als Beweis, wo und wie wir dort gefahren sind.

Und damit sind wir beim richtigen Punkt angelangt. Es macht nur Vergnügen, der TWN schlechten Untergrund vorzusetzen. Wenn sie schon auf schnellen Straßen hervorragend und bequem und sicher zu jagen ist, so verblaßt das alles, wenn man mit ihr Seitensprünge macht. Durch Feld und Au, über Schlamm und Geröll.

Aber auch auf nassen Straßenbahnschienen und vereisten Feldwegen, dort zeigt sich erst, was die Triumph ist. Die Tauglichkeit auf schlechtem Untergrund wäre aber erst ein Teil der Eigenschaften, komplett wird das Bild erst, wenn man weiß, daß man auf dieser Maschine fast nicht ermüdet. Man kurvt wie ein Cowboy um die Büsche in der Steppe und sitzt trotzdem völlig entspannt und fast gemütlich. Man hat den Eindruck, der Sattel sei tief, wenn man nachmißt, ist er es nicht. Genau so mit der Lenkerbreite; er fühlt sich so schmal an, und dann sind es doch 67 cm. Es ist vielmehr das ganze Ensemble, vom Sitzdreieck (Rasten—Sattel—Lenkergriffe) bis zur Anpassung der Hebel und Rasten alles dafür verantwortlich, daß man schon beim ersten Draufsetzen wie zu Hause sitzt und sich dann immer auch wie „zu Hause“ fühlt. Die steile Gabel und der kurze Vorlauf mischen dazu die Geländegängigkeit und die Conti-Reifen mit dem neuesten Profil die sichere Haftung. In der Tat läßt sich dieses Mischprofil aus Stollen, Feinprofil und Rillen alles gefallen und reicht dazu noch bis in mittleres Gelände aus. Es steht jedenfalls dafür, über den neuen Conti-Reifen nachzudenken und deshalb füge ich auch davon noch ein Bildchen an. (Fortsetzung folgt) Dr.-Ing. Gerhard Seidel

Kennzeichenhinterlegung über die Wintermonate

Dank der kraftfahrfeindlichen Steuerpolitik unserer Regierung und der unverständlichen Benachteiligung der Motorräder bei der Aufteilung der Versicherungsprämien (wir haben darüber in Heft 24/1952 ausführlich berichtet) entschließen sich immer mehr Motorradbesitzer, ihre Fahrzeuge über die Wintermonate stillzulegen und die Kennzeichentafeln bei den Zulassungsbehörden zu deponieren.

Die gesetzliche Regelung dieser vorübergehenden Zurücklegung der Kennzeichen enthält der § 48 der Kraftfahrverordnung; er besagt etwa folgendes: Soll ein Kraftfahrzeug nur für eine bestimmte, sechs Monate nicht überschreitende Zeit, zum Verkehr auf Straßen nicht benützt werden, so kann der Fahrzeugbesitzer unter Vorlage des Zulassungsscheines um Hinterlegung der Kennzeichentafeln bei der Behörde und um Freihaltung der Kennzeichennummer ersuchen. Die vorübergehende Zurücklegung der Kennzeichentafeln berührt die Zulassung des Fahrzeuges zum Verkehr nicht, sie wird lediglich im behördlichen Vormerk eingetragen. Bei Wiederinbetriebsetzung des Fahrzeuges sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln, sofern gegen deren Wiederverwendung kein Anstand obwaltet (!), dem Fahrzeugbesitzer wieder auszufolgen. Wird um die Wiederausfolgung der Kennzeichentafeln nach Ablauf der angegebenen Zeit, längstens aber nach Ablauf von sechs Monaten nach der Hinterlegung der Tafeln, nicht angesucht, so ist das Fahrzeug als endgültig abgemeldet zu behandeln.

Ob sich die Zurücklegung der Kennzeichen rentiert, wird in jedem Einzelfall von der Art des Fahrzeuges und vom Ausmaß seiner Benützung sowie von der Dauer der Stilllegung abhängen, weil die dazu notwendigen Verwaltungsabgaben verhältnismäßig hoch sind. Beim Wiener Verkehrsamt ist derzeit eine Depotgebühr von S 15,—, zuzüglich Abmeldegebühr S 12,—, zu entrichten. Für die Wiederausfolgung sind weitere S 6,— in Stempelmarken beizubringen. Außerdem wären zwei verlorene Vormittage für die Wege zu Polizei, Finanzamt und Versicherung mit einzukalkulieren.

Das Verkehrsamt ersucht uns auch noch hierbei darauf hinzuweisen, daß nur solche Kennzeichentafeln zur Deponierung übernommen werden, die sich noch in unveränderten Ausgabezustand befinden. Sind die Tafeln abgeändert worden, worunter insbesondere das Abschneiden der Ränder, Teilen der beiden vorderen Kennzeichentafeln (die unbegründeterweise verbunden ausgegeben werden) usw. verstanden wird, hat der Besitzer eine Bestrafung wegen § 39 Kfz.-Vdg. zu gewärtigen. Sodann müßte er sich erst neue Kennzeichentafeln lösen, die er deponieren lassen kann.

Oswald

Motorrad

INTERNATIONALE FACHZEITSCHRIFT

29. 11. 1952

48

DM -,60

S 3,-

