

BEWERTUNG

Ein auf äußerste Zweckmäßigkeit gebautes **Gebrauchsrads**, mit guter Leistung, vollgasfest (!). — Trotz normaler Trapezgabel und Starr-Rahmen gute Federungseigenschaften und **hervorragende Kurvenlage**. Dadurch sind mühelos höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu fahren, als die reinen Testwerte erwarten lassen. **Hohes Drehmoment** in weitem Drehzahlbereich sichert gute Beschleunigung. Die Bremsen „stehen“ sogar beim Gespann! —

Die Triumph-Tradition „Der Chefkonstrukteur ist der erste Versuchsfahrer“ geht aus zahlreichen konstruktiven Feinheiten hervor! Der **Motor ist überraschend elastisch**, läßt sich im großen Gang unter 30 km/h fahren und beschleunigt weich und „lochfrei“; er viertaktet nie! Bei sehr **wirksamer Auspuffdämpfung** (Spülung erfordert hohen Gegendruck!) völlige mechanische Geräuschlosigkeit! Gelegentliche Neigung zu leichtem Klingeln bei hoher Belastung und schlechtem Brennstoff verschwindet kaum durch geringere Spätzündung (Lenkerhebel), sofort aber bei Gemischanreicherung mittels Lufthebel. Der Motor bleibt auch bei scharfer Fahrweise völlig sauber und ölfrei. **Tankdeckel** ist auch bei vollem Tank dicht! Durch den **glattflächigen Block** und vollkommene Kapselung des Antriebs ist die Maschine leicht und schnell zu reinigen. **Bremsen** gegen Regen und Spritzwasser sorgfältig abgedeckt. —

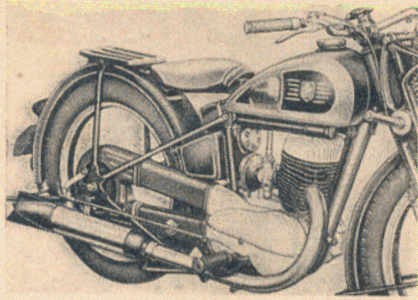
Der **Tachometer** zeigt ganz genau. — **Schwenkstütze** sehr angenehm. — **Getriebe** günstig gestuft und spielend zu schalten. Die **Kupplung** könnte gemäß dem sonstigen Format der BDG etwas leichter gehen.

Mit **Seitenwagen** erbrachte die Triumph-BDG den einwandfreien Beweis, daß Gespannbetrieb mit 2 Personen bei nur 250 ccm durchaus keine Notlösung mehr ist. Bei den gemessenen Leistungen kann entgegen dem früher berechtigten Urteil von einem reinen „Fortbewegungsmittel“ keine Rede sein: Dem robusten Motor entspricht ein Fahrgestell, das selbst sportliche Fahrweise aushält und hinterher — solo gefahren — einwandfrei spurt. — Es ist ein Gespann auch für Anspruchsvolle. — Der Steib-Seitenwagen ist preiswert und sorgfältig gestaltet, Schwingrad zusätzlich empfehlenswert!

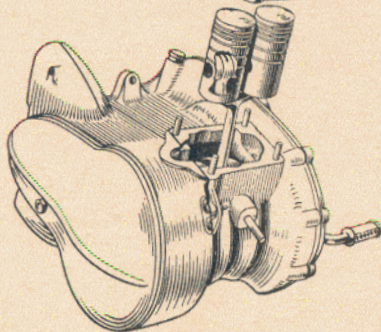
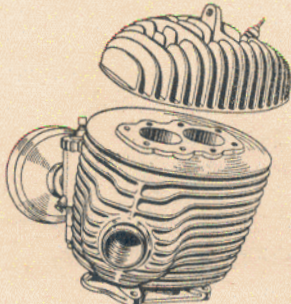
PRÜFUNG

(Die Werte mit Seitenwagenbetrieb wurden mit besetztem Seitenwagen, aber ohne Windschutzscheibe ermittelt!)

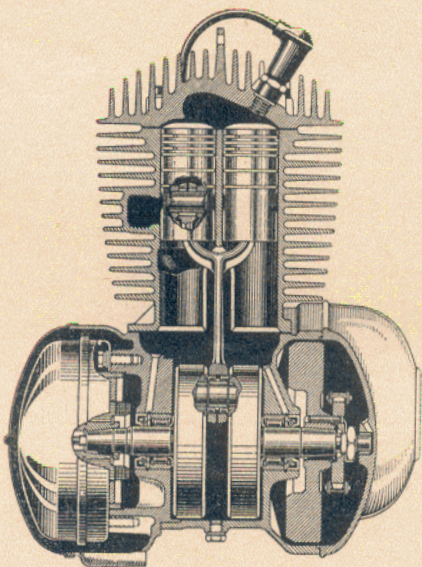
	Solo	mit Sw
Gewicht:		
Fahrfertig mit vollem Tank	137 kg	197 kg
Leistungsgewicht		
leer, fahrfertig 12,4 kg/PS mit einer Person = 75 kg	19,2 kg/PS	
mit zwei Personen besetzt		31,5 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit		
aufrecht sitzend im Mittel	93 km/h	—
(lang liegend 104 km/h)	—	78 km/h
Beschleunigungszeit:		
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	6,5 sec	12 sec
im 4. Gang	10 sec	18,5 sec
Kraftstoffverbrauch bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten		
50 km/h	2,65 L/100km	4,5 L/100km
70 km/h	3,6 L/100km	5,8 L/100km
Vollgas	5,5 L/100km	6,5 L/100km
über 480 km Non-stop mit		
69 km/h Durchschnitt (!)	4,1 L/100km	—
Bremsweg aus 50 km/h auf trockenem Asphalt		
Vorderrad	16 m	33 m
Hinterrad	19 m	33 m
beide Räder	11,5 m	16 m
Abmessungen: Radstand	130 cm	
Länge	205 cm	
Höhe	97,5 cm	
Breite	76 cm (Gespann 158 cm)	
Sattelhöhe	74 cm	
Spurweite des Gespanns	104 cm	
Bereifung: 3.20—19		
Erprobter Luftdruck: vorn	1,2 atü	
hinten	1,5 atü	
Prüfzustand: km 5100 bis km 6700		
Aachen, Mai 1949		
Tester: Dipl.-Ing. Helmut Hütten		



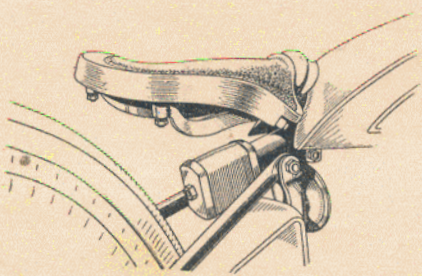
Beide Ketten voll gekapselt



Der neue Doppelkolben-Motor



Gabelpleuel längslaufend



Schwingsattel mit Gummi-Druckfeder

KENNZEICHNUNG

TRIUMPH BDG 250 (STEIB LS 200)

Motor:

Luftgekühlter Einzylinder-Doppelkolben-Zweitakter mit Gleichstromspülung. Bohrung 2×45 mm, Hub 78 mm, **Hubraum** 248 ccm. Leistung **11 PS bei 4000 U/min.** Verdichtungsverhältnis 5,5 : 1. — Einlaß-Steuerung vom Vergaser im Kurbelgehäuse durch den Auslaß-Kolben. Stark verrippter Grauguß-Doppelzylinder mit abnehmbarem Leichtmetall-Zylinderkopf. Schaufelförmig ausgebildeter Verbrennungsraum. — **Mischungs-Schmierung.** — Kräftig dimensionierte Kurbelwelle mit nur einem (quer gegabelten!) Pleuel, das gegenüber früheren Ausführungen mit zwei Pleueln jetzt auf zwei Rollenreihen mit Zwischenring gelagert ist. — (Symmetrisches Steuerdiagramm.) — Sämtliche Motorteile lassen sich ausbauen, ohne den Block aus dem Rahmen zu entfernen oder das Getriebe zu öffnen!

Zündung:

Noris-Lichtbatterie-Zünder auf Kurbelwelle MLZ 6/45/60/1. — Frühzündung 10 mm; Handverstellung am Lenker! **Zündkerze:** Bosch W 175 T 1.

Vergaser:

Bing AJ/2/24 mit Hauptdüse 110, Nadel 2. Rille, Nadeldüse 2,70, Leerlaufdüse 0,55, Leerlaufschraube 1,5 Umdr. Mischkammereinsatz 5. — „Luft“regelung durch Lenkerhebel!

Schmierung:

Durch Kraftstoff-Ölmischung 1 : 25.

Kupplung:

Mehrscheiben-Juridlamellen.

Getriebe:

Block-Getriebe mit Hurth-Radsatz, **Viergang-Fußschaltung** (Normschaltung). Stufen: 1 — 1,83 — 1,80 — 3,25.

Antrieb:

Vom Motor zum Getriebe über **Hülisenkette** $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$, 70 Hülisen endlos, in Ölbad. — Übersetzung: 24/45 Zähne = 1 : 1,88. — Von Getriebe zu Hinterrad über vollgekapselte **Rollenkette** $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$, 120 Rollen. — Übersetzung: 17/45 Zähne = 1 : 2,65. — **Gesamtübersetzung** im 4. Gang 1 : 4,96. **Bei Seitenwagenbetrieb:** 17/50 Zähne = 1 : 2,94. — **Gesamtübersetzung** im 4. Gang 1 : 5,5.

Fahrwerk:

Geschlossener Mittelrahmen als geschweißtes Preßteil; Hinterrahmen geschraubt. — Vorn **Preßgabel** mit zentraler Druckfeder. Einstellbare **Stoß- und Steuerungsdämpfer** (ersterer leider nur mit Werkzeug).

Räder:

Tiefbettfelgen $2\frac{1}{2} \times 19$. Hinterrad mit Steckachse. — **Empfohlener Reifendruck:** vorn 1,0 atü, hinten 1,6 atü, bei Sozibusbetrieb 2,2 atü.

Tank:

Satteltank mit zentraler Einfüllöffnung, 12 Liter Inhalt. Doppelte Reserve durch fehlende U-Leitung: Beim Legen der Maschine auf die linke Seite fließt erst Rest aus rechter Tankhälfte ab! — Verstellbare weiche (etwas kleine) Kniekissen.

Bremsen:

Innenbackenbremsen 150 mm ϕ , 25 mm breit, hinten von Hand, vorne mit Werkzeug nachstellbar.

Ausstattung:

Vorder- und Hinterradständer; außerdem **Schwenkstütze**; **Schwingsattel** mit Doppel-Gummidecke weich und progressiv durch Gummi-Druckelement gefedert; **Tacho im Scheinwerfer**; **Lenkschloß** im Steuerkopf. Erstklassiges Finish in Lack und Chrom. **Bowdenzug-Schmiernippel!** Kickstarter-Pedal einklappbar. — **Leerlauf-Anzeigelampe** im Scheinwerfer!

Hersteller:

Triumph-Werke Nürnberg AG, Nürnberg, Fürther Str.

Preis:

DM 1525.—

Bauart:

Seitenwagen: Steib LS 200

Rahmen aus nahtlos gezogenem Stahlrohr, teils gemufft, teils geschweißt. Stahlblechkarosse durch Zugfedern in Silentbloc-Lagerung gefedert. Neuerdings eire von Steib entwickelte Leichtmetall-Nabe!

Gewicht:

60 kg.

Preis:

DM 285.— mit Anschlüssen, aber ohne Bereifung und Zubehör (Windschutzscheibe, Staubdecke).

Anschlußart:

Dreipunkt-Kugelananschluß; in kürzester Zeit ist der Seitenwagen ohne jegliches Werkzeug an- oder abzubauen! —

Hersteller:

Josef Steib, Seitenwagenbau, Nürnberg, Zerkabelhofstr. 23.