

# TWN

Atomp. Werkstatt  
**Alfons Bloching**  
Fahrräder-Motorräder  
Radio - Ölmaschinen  
Heufelden-Ehingen (Donau)



Behringstr

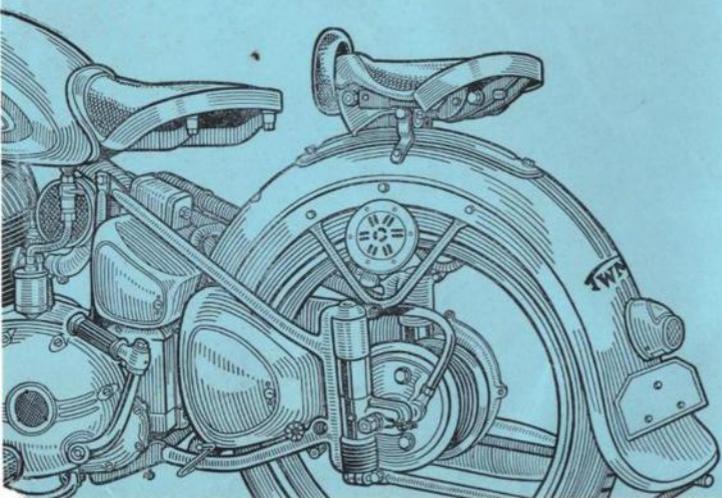
## BDG 250 L





#### Serienmäßige Ausstattung:

Noris-Lichtbatterie-Zündanlage 60 Watt mit 35 Watt Bilux-Lampe, Ablendschalter mit Signal-Hornknopf am Lenker, Scheinwerfer mit beleuchtbarem Tachometer, Schlußkennzeichenleuchte mit Rückstrahler, Bremslichtanlage, Diebstahlsicherung. Reichhaltiger Werkzeugsatz in verschließbarem Behälter unter dem Sattel, dazu ein zweiter, seitlich angeordneter und ebenfalls verschließbarer Werkzeugkasten, (gleicher Schlüssel für Diebstahlsicherung und Werkzeugkasten). Auf Wunsch: Praktischer Tankgepäckträger und Sozius-Spezialsattel. Seitenwagen links- oder rechtslaufend mit Anbauteilen.

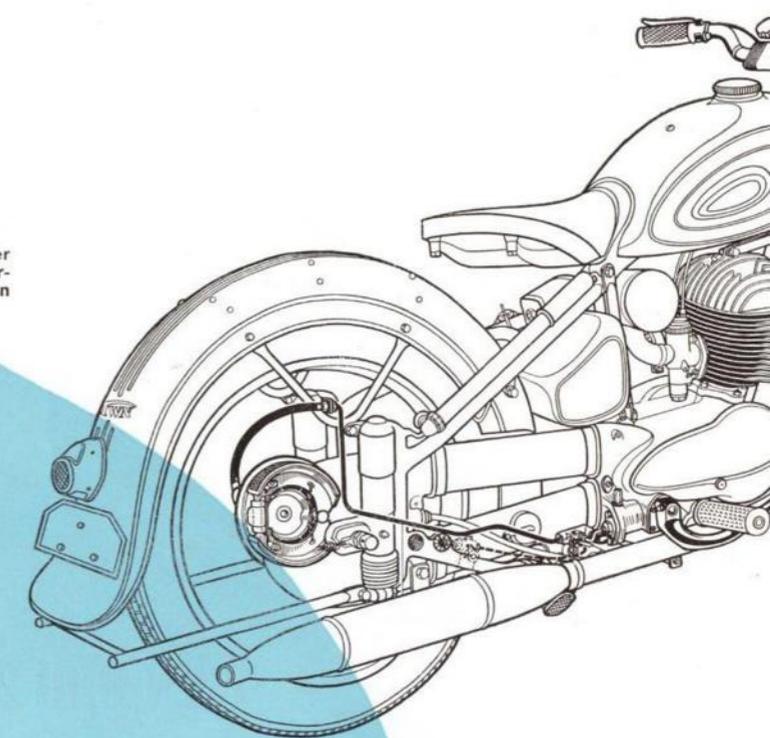


Dank des neuartigen TWN-Spezial-Soziustiefsitzes sitzt die Sozia fast in gleicher Höhe wie der Fahrer. Der Soziussitz wird direkt auf das verstärkte Schutzblech montiert.

## Technische Beschreibung der BDG 250 L

- Motor:** Zweitakt-Doppelkolben-Blockmotor mit Gleichstromspülung, Doppel-(U)-Zylinder mit  $2 \times 45$  mm Bohrung, 78 mm Hub und 248 ccm Hubraum, mit stark verripptem Grauguß-Zylinder und abnehmbarem Leichtmetall-Zylinderkopf: 10,5 PS Bremsleistung bei 3600 U/min. \*  
Ideale Zerlegbarkeit des Motors bzw. Getriebes ohne Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell.
- Getriebe:** Viergang-Getriebe mit Ratschen-Fußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige im Scheinwerfer, Fußschalthebel linksseitig bequem angeordnet, umlegbarer Fußstarter links, Mehrscheibenkupplung.
- Vergaser:** Bing-Vergaser 2/24/15 mit Naßluftfilter im Ansauggeräuschkämpfer.
- Zündung:** Noris-Lichtbatterie-Zündanlage MLZa 60/6/1600/1 L mit 35 Watt Biluxlampe. Automatische Zündverstellung.
- Schmierung:** Kraftstoff-Ölgemisch 20:1.
- Kraftübertragung:** Vom Motor zum Getriebe durch Zweifachhülsen-Kette  $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{16}'' \times 6$  mm Hülsen- $\emptyset$ , im Ölbad laufend. Leicht nachstellbare Hinterradkette  $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}'' \times 8,5$  mm Rollen- $\emptyset$  (verstärkt), vollständig in formschönem Kettenkasten gekapselt und gut zugänglich.
- Rahmen:** Profilerter Stahlblechrahmen mit besonders verstärktem Hinterrahmen. Geschlossen, verschweißt und verschraubt. Abstellstütze in der Mitte, Vorder- und Hinterradständer.
- Lenkung:** Sportlenker mit neuartiger und eleganter Befestigung aus Leichtmetall-Schmiedeteilen. Die Diebstahlsicherung ist organisch in die Lenkerbefestigung eingebaut.
- Federung:** Mechanisch-hydraulische Teleskop-Vorderradgabel mit langen, angenehm weich wirkenden Schraubendruckfedern und Stoßdämpfern, Teleskop-Hinterradfederung mit progressiv wirkenden Schraubendruckfedern und Gummidurchschlagdämpfung.
- Bremsen:** Groß bemessene Leichtmetallvollnaben-Bremsen mit Kühlrippen und hoher Dauerbremsleistung. Hinterradbremse hydraulisch betätigt mit Anschlußmöglichkeit für die Seitenwagenbremse. Beide Bremsen werden durch einen Fußbremshebel betätigt, welcher auf einen organisch im Motorgetriebeblock eingebauten Bremshauptzylinder wirkt und gleichzeitig die Stopplichtlampe aufleuchten läßt. Die Vorderradbremse wird mechanisch betätigt.
- Kraftstoffbehälter:** Eleganter Kraftstoffbehälter mit sportlicher Note. Inhalt: ca. 14 Liter, davon ca. 2 Liter Reserve.
- Laufräder:** Tiefbettfelgen  $2,15 B \times 19$  mit 3,25-19 Stahlseilreifen, Steckachse für Vorder- und Hinterrad. Räder untereinander austauschbar, auch als Seitenwagenlaufgrad.
- Schutzbleche:** Tief heruntergezogene, weitgehend gegen Schmutz schützende Bleche.
- Sattel:** Elastischer Pagusa-Sattel mit großer Sitzfläche und doppelter Schlauchdecke, mittels Vollgummifeder dem jeweiligen Fahrergewicht entsprechend einstellbar.
- Gewicht:** 157 kg fahrbereit, vollgetankt.

Schematische Darstellung der TWN BDG 250 L unter Her-ausstellung der hydraulischen Hinterradbrem-sanlage.



#### Geschwindigkeit:

aufrecht sitzend: 94 km/std.\*  
in gebückter Fahrerhaltung: über 100 km/std.\*

#### Kraftstoff-Normverbrauch:

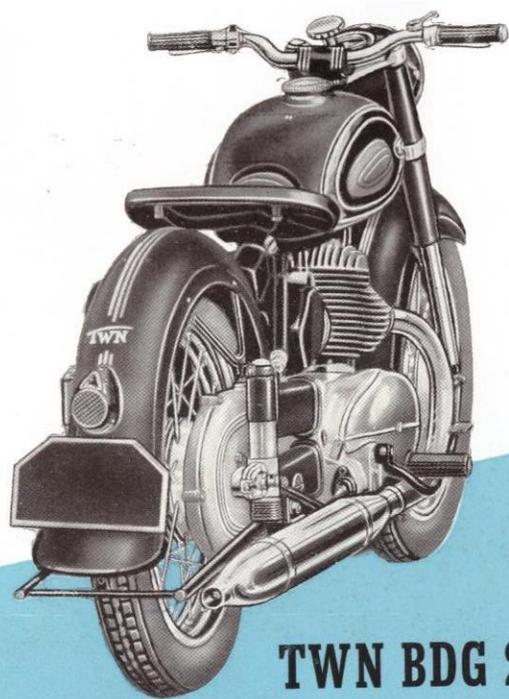
nach DIN 70020 bei  $\frac{2}{3}$  der gestoppten Höchstgeschwindigkeit und möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit auf ebener Fahrbahn.

Solo: = 2,75 Liter/100 km\*  
mit besetztem Seitenwagen = 3,5 Liter/100 km\*

\* lt. VFM-Typwertung geprüft durch den vereidigten Sachverständigen des VFM.

Die groß bemessenen Leichtmetallvollnaben-Bremsen mit 160 mm Bremsstrommel- $\emptyset$  und 30 mm Backenbreite garantieren eine hohe Dauerbremsleistung und dadurch große Fahrersicherheit.

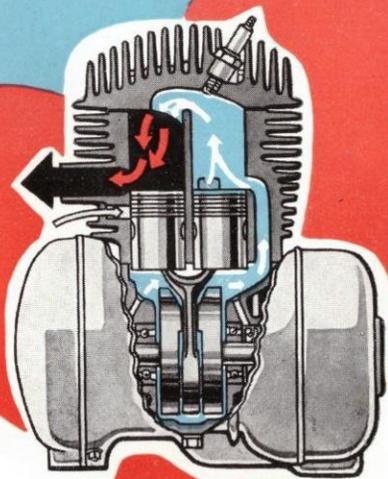




**TWN BDG 250 L**

*ein Triumph der Technik*

Im praktischen Fahrbetrieb zeigen sich die Vorteile der Gleichstromspülung immer wieder. Die einströmenden Frischgase bilden keine Wirbel, sie schieben vielmehr die verbrannten Gase vor sich her, so daß zum Zeitpunkt der Verbrennung sich beachtlich mehr Frischgase im Zylinderkopf befinden, als beim Einkolbenmotor gleichen Hubvolumens. Diese disziplinierte Gasführung bringt eine hohe spezifische Leistung und einen spezifisch geringeren Kraftstoffverbrauch.



Hohe Leistung, geringer Verbrauch, absolute Zuverlässigkeit und eine bis in die letzten Feinheiten ausgefeilte Konstruktion sind die wesentlichen Merkmale der TWN BDG 250 L. Sie wurde aus der tausendfach bewährten und überall beliebten BDG 250 H weiterentwickelt. Der hochelastische Doppelkolben-Zweitaktmotor mit seiner vorzüglichen Leistungscharakteristik in den für den praktischen Fahrgebrauch wichtigen unteren und mittleren Drehzahlbereichen ist derselbe geblieben. Sein hervorragendes Anzugsvermögen und seine ausgezeichnete Bergfreudigkeit ergeben sich aus dem günstigen Drehmoment. Diese guten motorischen Eigenschaften machen im Verein mit dem robusten, verstärkten Fahrgestell und dem leicht zu schaltenden, günstig abgestuften Vierganggetriebe die BDG 250 L zu einer Maschine, die bedenkenlos in jedem Gelände gefahren werden kann. Schwierige Geländefahrten neben Langstreckenprüfungen, die unter denkbar ungünstigen Voraussetzungen durchgeführt wurden, haben das immer wieder bewiesen. Tiefer gezogene Schutzbleche, die neue Tankform und der schmale sportliche Lenker geben der Maschine ein besonders elegantes und zugleich gediegenes Aussehen.

Auch dem ständig wachsenden Streben nach lärmfreiem Fahren wurde bei der BDG 250 L durch einen wirkungsvollen Ansauggeräuschdämpfer Rechnung getragen.

Dank der gut arbeitenden Teleskop-Vorderradgabel mit ihren langen, weichwirkenden Schraubendruckfedern und hydraulischen Stoßdämpfern und der auf langen Versuchsfahrten rücksichtslos erprobten TWN-Teleskop-Hinterradfederung erfüllt die BDG 250 L alle Anforderungen, die an Fahrkomfort und Fahrsicherheit gestellt werden können. Die Bremsstrommeln sind der Schnelligkeit des Fahrzeuges entsprechend groß dimensioniert, so daß auch bei hohen Geschwindigkeiten immer das Gefühl unbedingter Sicherheit besteht.

Einen entscheidenden Fortschritt stellt die hydraulische Bremsanlage dar. Sichere Beherrschung des Fahrzeuges, günstiger Wirkungsgrad und progressive, d. h. stetig zunehmende Wirkung, Unempfindlichkeit gegen Verschmutzung, denkbar einfache Wartung, sind die markantesten Vorteile dieses Bremssystems, das zudem auch Anschlußmöglichkeit für den Seitenwagen besitzt. Im übrigen sind sämtliche Räder, auch das Seitenwagenrad, untereinander austauschbar.

Diese nach dem heutigen Stand der Technik bis zur Vollendung ausgereifte Maschine ist mit ihrem hohen Drehmoment, ihrem geringen Verschleiß, ihrer anspruchslosen Wartung und ihrer Wirtschaftlichkeit die ideale Maschine für den sportlich eingestellten Tourenfahrer.

**Triumph Werke Nürnberg A. G., Nürnberg**

