

Die Stachelsau - TWN Triumph BD 250 1939



Ganz hatte Siegfried Bettmann Deutschland nicht vergessen können, nachdem er nach Coventry ausgewandert war und dort die erfolgreiche Fahrradfabrik „Triumph Cycle Company“ gegründet hatte. 1896 initiierte er in seiner Heimat Nürnberg eine Niederlassung, wobei ein Teil des notwendigen Stammkapitals und die Konstruktionspläne aus Coventry kamen, dafür aber ein Gewinnanteil dorthin geliefert werden musste.

Ab 1903 wurden in Nürnberg auch die baugleichen Motorräder gebaut wie in Coventry, allerdings erzwang geringer Absatz schon 1907 wieder eine Einstellung dieser Sparte. Stattdessen kamen Schreibmaschinen ins Programm. Einen Neuanfang gab es 1919 mit der „Knirps“, einem

Lizenzbau der englischen Triumph „Junior“. Ab da wurde wieder ein Großteil der englischen Produktpalette übernommen, bevor es 1930 zum großen Krach kam: in Nürnberg wurde eine neue Modellreihe mit Schweizer MAG Motoren vorgestellt! Ein Affront für das englische Mutterwerk – die Klage kam prompt, bis zur Urteilsfindung sollte es aber längere Zeit dauern – und bedeutete letztlich für die Nürnberger, dass sie zwar weiterhin den Markennamen „Triumph“ verwenden durften, aber ausschließlich für den Inlandsmarkt. Für den Export musste in Folge zuerst „Oriol“ auf den Tank gemalt werden, dieser Name wurde später gegen „TWN“ (die Abkürzung für Triumph Werke Nürnberg“) eingetauscht.





Neue Besen kehren gut und der „Neue Besen“, den sich die Nürnberger 1932 als Chefkonstrukteur ins Haus geholt hatten, hieß Otto Reitz. Schon bei seinem bisherigen Brötchengeber NSU hatte er sich primär mit Zweitaktmotoren beschäftigt, und so entwarf er auch für Triumph – nachdem er vorher die bestehende Modellpalette überarbeitet hatte – Drehschiebermotoren mit 125 und 250 ccm Hubraum. Das hier abgebildete Modell ist die BD 250, die wegen ihrer prägnanten Zylinder-Verrippung (welche die Kühlfläche vergrößern sollte) „Stachelschwein“ genannt wurde. Das Stachelschwein besaß einen modernen Zweitaktmotor, bei dem ein hinter der Kurbelwelle sitzender Walzendrehschieber anstelle des Vergasers mit der Gemischversorgung zuständig war. Auf der

Kurbelwelle saßen zwei Kolben parallel auf getrennten Pleueln und bewegten sich in separaten Zylinderlaufbahnen, was perfekte Kühlung und geringen Verbrauch ermöglichte. 12 PS bedeutete eine Literleistung von fast 50 PS ohne Einbuße an Standfestigkeit, ein sensationeller Wert für die damalige Zeit! Leider kam die BD kurz vor Kriegsausbruch zu spät, um noch große Absätze am zivilen Markt zu erreichen, aber auch das Militär und die Behörden waren angetan vom kleinen, sprintfreudigen Zweitakter, weshalb die Produktion noch bis 1943 weiterlief. Nach dem Krieg lebte Reitz' Konstruktion (er selbst war mittlerweile zum Direktor aufgestiegen) in der BDG in stark modernisierter Form weiter.





Unser Fotomodell hatte den Krieg nicht versteckt in einem Keller überlebt, sondern war aktiv im Einsatz – und zwar bei Rommels Afrikafeldzug, adjustiert mit hohem Tank und Munitionskisten. So hatte Peter Frohnwieser sie gefunden, um ihr wieder zu einem zivilen Aussehen zu verhelfen. Er hatte explizit so eine BD gesucht, um sie seinem Vater zu dessen 60er zu schenken. Der hatte nämlich seine aktive Motorsportkarriere mit genau so einer TWN gestartet. Leider war

die Suche damals vergeblich, erst später hat er von seinem Freund Fritz Ettinger Fritz erfahren, dass der gerade eine restauriert, und konnte sie ihm abschwatzen. Diese war 25 Jahre unbeachtet in Linz in einem Keller gestanden. Dort war sie aber erst nach dem Krieg abgestellt worden, noch in Uniform. Die „Stachelsau in vollem Lauf“ zeigt aber ein 1938er Modell mit ihrem Besitzer Franz Haslinger beim Gahberg Victory des MVCA – das ist aber schon ein paar Jährchen her.

