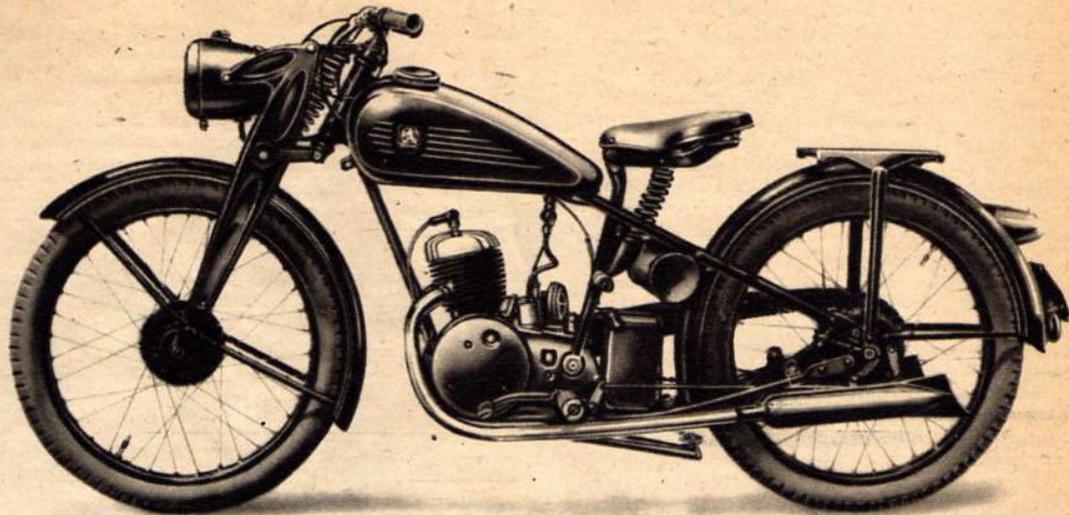




B 125



Das flotte Leichtmotorrad mit Drehschieber-Einlaß

Joe Craig, technischer Direktor der Norton Motors, LTD., hat hierfür mitunterzeichnet: „... Die Herstellungsmethoden bei TRIUMPH waren die besten bei elf besichtigten deutschen Kfz.-Werken. Die Hallen gut angelegt, ordentlich, nett und rein, ausgestattet mit einem modernen, erstklassigen Maschinenpark und das Werk als Ganzes außerordentlich leistungsfähig.“ — Das ist die von nur geringen Kriegsschäden heimgesuchte Geburtsstätte der B 125, deren Konstrukteure mit Dir. Ing. Otto Reitz an der Spitze in echter TRIUMPH-Art immer schon etwas Besonderes im Programm führten. Die B 125 verdient vorbehaltlos die Prädikate „Qualitätsmaschine“ und „Narrensicher“.

Eine zusätzliche Schwungscheibe zwischen der linken Kurbelwange und der Zündlichtmaschine und ein von der rechten Kurbelhälfte gebildeter Drehschieber für den Gaseinlaß ins Kurbelgehäuse unterscheidet den B 125-Motor in vorteilhafter Weise von den Konkurrenten seiner Klasse. Wirklicher Leerlauf und im unteren Drehzahlbereich die zügig rollende Kraft, die Langsamfahren im Stadtverkehr zum Vergnügen macht, neben Laufen in mittleren bis höchsten Drehzahlbereichen sind zu verzeichnen. Die Beschleunigungswerte auf ebener Straße von 30 auf 60 km/std in 12 Sekunden im 3. Gang und von 20 auf 40 km/std in 4 Sekunden im 2. Gang sinken am Berg steil ab. Beachtliches Durchzugsvermögen jedoch schafft die Möglichkeit, Steigungen mit über 50 km/std anzufahren; eine Fahrweise, die bei So-

ziusbetrieb unumgänglich ist und die Leistungsfähigkeit der B 125 erst voll zur Entfaltung bringt. Gerade in der Schweiz sieht man nach ausgedehnter Erprobung in ihrer Leistungsfähigkeit und Eleganz gute Garantien für weite Verbreitung.

Mit einer Spitze von 75 km/std und einer Mindestgeschwindigkeit von 8 km im 1. Gang liegen die Getriebestufen naturgemäß weiter als oft wünschenswert auseinander. (Gerade diese Maschinenklasse fordert ein Vierganggetriebe!) Der 2. Gang liegt jedoch so, daß selbst mit Sozius eine für 125 ccm mehr als befriedigende Bergfreudigkeit festzustellen war.

Das flotte Aussehen der schwarz emaillierten, mit weißen Zierlinien versehenen Maschine — wo immer die Test-Maschine abgestellt wurde, fand sie Bewunderer — läßt ihr Gewicht von 84 kg fahrfertig nicht vermuten. Teil für Teil ist jedoch mit gutem Gefühl für Langlebigkeit bemessen und aus dieser soliden Konstruktion resultiert im Verein mit gut getroffenen Abmessungen von Radstand, Steuerwinkel und Vorlauf und gekonnter Gewichtsverteilung eine ganz vorzügliche Straßenlage und damit vollstes Vertrauen zu dieser handlichen Maschine. Lenker-, Sattel- und Rastenposition lassen selbst den Mann von Übergröße vergessen, daß er ein Leichtmotorrad unter sich hat. Für Fahrkomfort ist mit einem neuen, einstellbaren Schwingsattel der letzte Schritt an einer Starrahmenmaschine getan und die Fahrstabilität ist durch die neue Ratschenfußschaltung und durch Bremsen, die gemeinsam betätigt auch in kritischen Momenten ausreichend sind, gewährleistet.

Verbrauchsmessungen auf ebener Autobahn ergaben die für Zweitakter typisch weite Spanne zwischen Mindest- und Höchstverbrauch von 2,2 l/100 km bei konstant 40 km/st und 3,5 l/100 km bei 72 km/st (Vollgasfahrt bei leichtem Seitenwind). Bei konstant 60 km/st wurden 2,8 l/100 km gemessen und über eine Teststrecke von 400 km, die praktisch sämtliche im täglichen Gebrauch vorkommenden Straßen- und Wegearten (davon nur 24 km Autobahn), Steigungen bis zu 12% (mit Sozius!), größtenteils harte, über durchschnittliche Beanspruchung von Motor und Fahrgestell einschloß, ergab sich der günstige Verbrauchswert von 2,8 l/100 km. Die Schlußprüfung durch 200 km württembergisches Hügelland erwißte bei durchschnittlicher Fahrweise 2,4 l/100 km.

Ein deutsches, in aller Welt konkurrenzfähiges Spitzenprodukt, dem wir viele Freunde im In- und Ausland voraussagen können.

Technische Daten:

TYP: TRIUMPH B 125 der TRIUMPH-WERKE NÜRNBERG A. G.

MOTOR: Luftgekühlter TRIUMPH-Zweitakt-Einzyylinder-Blockmotor mit Kreuzstromspülung und Flachkolben. Kurbelwellen-Drehschieber-Steuerung für Gaseinlaß ins Kurbelgehäuse. 62/65 mm Hub/Bohrung. 122 ccm Hubraum. Verdichtung 1: 8,2. 5 PS bei 4600 U/min. Kurbelwelle in Rollenlagern, Pleuellfuß-Nadellager. Gemischschmierung 1: 25.

VERGASER: BING AJ 1/16 N mit Startfilter. Filterspirale in der Brennstoffleitung.

ZÜNDUNG UND LICHT: NORIS-Schwungrad-Lichtbatterie-Zünder 25/35 W Gleichstrom. Scheinwerfer 130 mm mit eingebautem Tacho. Elektr. Signalhorn.

GETRIEBE: Dreigang-Blockgetriebe. Linksliegende Fußschaltung mit Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. Übersetzungen: 1: 2,93, 1: 1,45, 1: 1. Motor/Getriebe 1: 2,55. Getriebe/Hinterrad 1: 2,92. Gesamt 1: 21,8. 1: 10,8, 1: 7,45.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Kette/Kette. Vorne im Block in Ölbad. Hinten 1/2, 0,205", 8,5 Rollendurchmesser, 118 Glieder, offen mit Schutzblech.

RAHMEN: Lötstellenfreier, geschlossener Stahlrohr-Doppelrahmen. Mittelständer. Preßstahlgabel mit zentraler Druckfeder und Stoßdämpfern. 9-Liter-Satteltank. Einstellbarer Gummi-Schwingsattel.

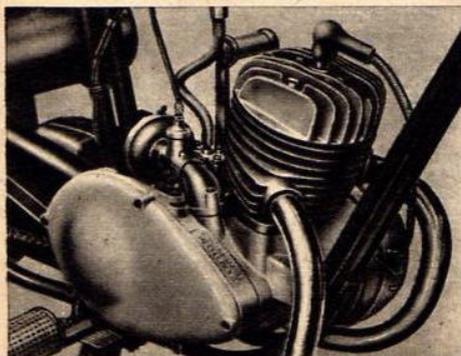
RÄDER: Tiefbettfelgen SS 2 - 19" mit 2,5 - 19" Reifen.

BREMSEN: Innenbackenbremsen 120 x 20 mm. ABMESSUNGEN: Radstand 1240 mm, größte Länge 1920 mm, größte Höhe 880 mm, Lenkerbreite 660 mm, Sattelhöhe 740 mm, Bodenfreiheit 130 mm.

GEWICHT: Fahrfertig 84 kg. AUSFÜHRUNG: Schwarze Emailierung mit weißen Zierlinien.

PREIS: 840 DM.

Zwei um 180° versetzte Auspuffschlitze ermöglichen symmetrische Ausdehnung des Zylinders; Kolbenklemmen und blaue Auspuffrohre sind bei der B 125 unbekannt. Der Frischgasstrom gelangt durch einen Krümmer in's Kurbelgehäuse und wird durch einen Drehschieber gesteuert.



Unser Tester Ing. J. F. Drkosch prüft die B 125 auf Herz und Nieren. Fotos: BAUER

