

Die

TRIUMPH
Contessa

Wenn so eine alte Motorradfabrik wie Triumph einen Roller macht, ist da schon etwas Besonderes zu erwarten . . . So schloß unser Vorbericht im Aprilheft — in der Tat hat sich jetzt auch im Testbetrieb gezeigt, daß man im Hause Triumph von seiner alten Motorrad-Tradition guten Gebrauch zu machen wußte. Diese Tradition ist sogar ausgesprochen Triumph-spezifisch und hat einen besonderen Grund: Bis kurz vorm Kriege ist Direktor Reitz noch selber täglich mit dem Motorrad zur Arbeit gefahren. (Es genügt nicht, daß etwa der Oberste der Konstrukteure fährt, obwohl auch das heute schon eine Seltenheit ist!) Das hatte Folgen: an den Triumph-Maschinen waren merklich weniger Anlässe für lästigen Kleinärger als bei allen vergleichbaren Maschinen. Gewiß mußte Reitz inzwischen neben der Motorradseele noch eine Schreibmaschinenseele in seiner Brust wachsen lassen, aber was er in seinen Motorradjahren seinem Stab beigebracht hat, das steckt da immer noch drin, obwohl er seit der Nachkriegszeit nur dann noch auf ein Motorrad oder einen Roller kommt, wenn der eigens für den Chef bereitgestellt wurde. Folge: In den Triumphs, ob Motorrad oder Roller, kann los sein, was will, man kommt auf so eine eigentümlich grundsolide Weise heran. In unserer Redaktion gibt es diverse aufgeweckte Kinder, vom Zweijährigen aufwärts — die lernen von ihren Vätern eine bildhafte Ausdrucksweise immer dann, wenn diese Väter an den Testmaschinen etwas flicken oder nachstellen müssen. Meist ist diese Flickarbeit selbst ganz harmlos — bei mir war es heute ein ausgerissener, weil „kalt“

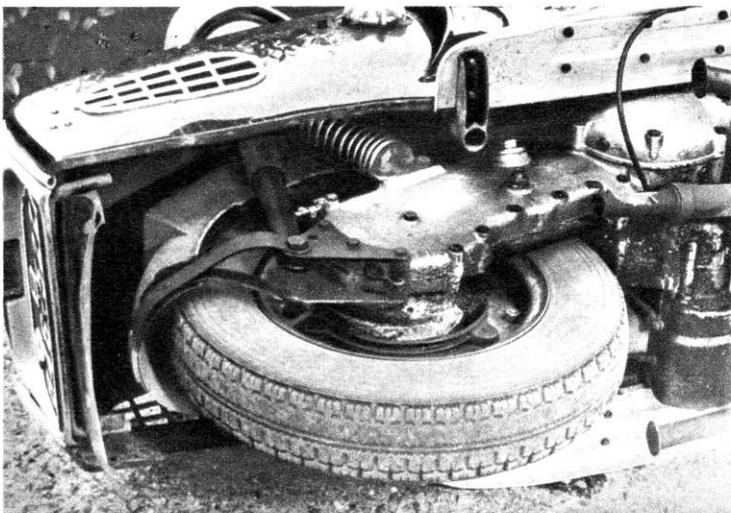
gelöteter Nippel in einem der beiden Schaltzüge, kein Mensch würde sich dabei aufregen, auf solche Lappalien sind wir längst eingerichtet. Um aber an die eigentliche Flickstelle heranzukommen, muß man, ganz speziell bei Rollern, nun aber gewöhnlich eine ganze Menge Kram abbauen. Aber auch das wäre nicht schlimm, denn wenn man schon dreckige Hände hat, kommt es auf sechs Schrauben mehr oder weniger auch nicht mehr an. Ich fand also nichts Besonderes dabei, daß ich insgesamt zehn Schrauben rausnehmen mußte, um an die Schaltereie zu kommen. Normalerweise sind nun aber fünf von den zehn irgendwie versteckt, daß kein Mensch ran kann, oder es steht Spannung auf den Teilen, daß alles in die Gegend spritzt, oder es ist sonstwie der Teufel los — man nimmt es schon als Norm! So sehr, daß mir direkt etwas fehlte, als das heute alles so glatt ging, so mühelos und so knifflös. Man merkte: Da ist ein Chef und ein Konstrukteur, der vor nicht allzulanger Zeit seinen Leuten noch selbst das Werkzeug aus der Hand nahm, wenn sie zu murksen angingen, ein Mann, der verlangt, daß das Zeug nicht bloß auf dem Montagebock in der Entwicklungsabteilung zusammenzusetzen ist, sondern auch vor der heimatischen Kellereinfahrt, auch wenn man genau weiß, daß man nur fünfzig Minuten Zeit für die Arbeit hat und nicht mehr. Wenn man an einer Triumph-Maschine irgend etwas mit einem Werkzeug anfaßt, dann ist das eben auf diese eigentümliche Art solide: Es geht ohne Zauberei, ohne Kniffligkeit, es geht eben wie im Buch und wie eine ganz harmlose Seele sich das nur vorstellt. (Ich sehe

den Chef, der vor Jahren an einem Wintermorgen im Regen am Straßenrand kniete und versuchte, zwei Löcher so übereinanderzukriegen, daß die Schraube wieder durchzustecken ging, und ich höre, wie er eine Stunde später seine Versuchsschlosser zusammenschimpfte.)

So, das mußte also mal vorweg gesagt werden; es hat zwar mit der höheren Ingenieurkunst nichts zu tun, ist aber so wichtig für das, was man später an seinem Roller „hat“. Und jetzt die höhere Ingenieurkunst:

Es ist heute keine Frage mehr, daß eine Vorderschwinge gegenüber Telegabeln Vorteile zeigt. Bei großen Rädern — von 16" aufwärts — kann man eine Telegabel zwar noch nicht direkt als veraltet ansprechen, aber bei kleinen Rädern — hier 10" — ist sie allein diskutabel. Nicht wegen mehr oder weniger Stößen in den Handgelenken, so wild ist der Unterschied da gar nicht, aber ein Schwingenrad klettert ganz einwandfrei besser über Längsstufen — Pflasterkanten und Straßenbahnschienen — und braucht weniger Kraft zum Gegenhalten, gibt auch nach dem Hinaufklettern einen viel kleineren Schlenker. Dasselbe gilt für die Längsfuge der Autobahn — das Contessa-Vorderrad schafft also, was man da immer nur verlangen kann. Wollte man noch mehr, so wäre das nur von 16" aufwärts darzustellen.

Grundsätzlich unterschieden von allen anderen Rollern wird die Contessa durch die Art der Hinterfederung — Triebatzschwinge. Siehe Erläuterung in Nr. 4, Seite 34. Dabei zählt der Motor zu den ungedeferten Massen, schwingt



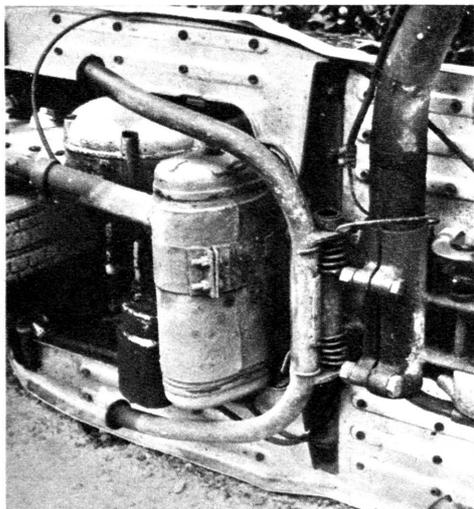
Bei Rollern blüht zwar der Dreck im Verborgenen, da ist er aber — die Contessa bleibt unterm Blech bemerkenswert sauber, das hier stammt von einem Vierteljahr absoluter Pflegelosigkeit. Beachtlich, an wie langem Hebelarm der Stoßdämfer angreift!



Es gehört wenig zum Sauberbleiben — eine ganz harmlose Gummischürze, sie muß nur tief genug reichen. Vorderbremse mit Lenker abgefangen, bei kleinen Rädern und kurzen Schwingen wichtig, weil das Aufrichtmoment beim Bremsen tatsächlich unangenehm werden kann.

also mit. Dieses große Trägheitsmoment stimmte mich bedenklich, laut einer anderen Theorie kann es aber sogar von Nutzen sein, weil dadurch der Reifen als Federungselement zum Tragen kommt. Erfahrung: Die Beobachtung vom März bestätigt sich, die Federung fühlt sich ausgesprochen weich an, wuchtet tief durch, das Rad springt nicht, trommelt nicht, es ist nur ein langes Schwingen, was der Fahrer da noch zu spüren bekommt. Ich kann beim besten Willen nicht anders sagen als „auf der Straße ausgezeichnet“. Damit ist auch gesagt, daß ich die Contessa nicht im Gelände gefahren habe — ich entschuldige mich damit, daß ein Roller nicht für die Sorte Gelände gemacht ist, auf der sich allein Unterschiede zeigen könnten — im üblichen Nebenwegegeröll tut sie es aber. Noch eine Voraussetzung: Bei meinem Gewicht! Wie bei allen nicht nachstellbaren Federungen wird ein leichter Fahrer möglicherweise Federhärte und Springen konstatieren, im Sozibusbetrieb kann sich Durchschlagen zeigen. Das gilt aber prinzipiell für alle Maschinen ohne Nachstellmöglichkeit, da gibt es nur ein Entweder — Oder. Wenn bei der Contessa die Grenzen der vorhandenen Federcharakteristik einen großen Bereich gut abgedeckten Fahrergewichtes einschließen, also erst bei sehr leichten Leuten Stempellosegeht und erst bei sehr schweren Besatzungen die Durchschläge, dann natürlich wegen des großen Federweges.

Der Motor: Anlässlich des Heinkel-Tests hat Sie ein paar Worte über die erfreulichen Eigenschaften des Viertakters gegenüber dem Zweitakter verloren — so etwas ist immer kitschig, es fordert den Widerspruch der Zweitakt-Eingeschorenen heraus. Deswegen ändern sich aber noch nicht die tatsächlichen Befunde, der Viertakter ist nun einmal weniger nervös als der Zweitakter. Aber dann gibt es da noch den Doppelkolben-Zweitakter: Großer Bauaufwand gegenüber dem klassischen Einkolbenmotor, nicht viel geringer als beim Viertakter, baut größer, baut schwerer — aber so ein Doppelköbller läuft nun einmal so diszipliniert wie ein Viertakter! Das ist so ein todsicherer Leerlauf, ob kalt oder warm, nicht das typische Zweitakt-Blackern beim Gaswegnehmen — wenn nicht das typische Zweitaktsummen wäre, könnte man den Doppelköbller für einen Viertakter halten, mancher hält ihn sogar tatsächlich für einen Viertakt-Twin und fragt höchstens, wo der Ventillärm denn geblieben sei.



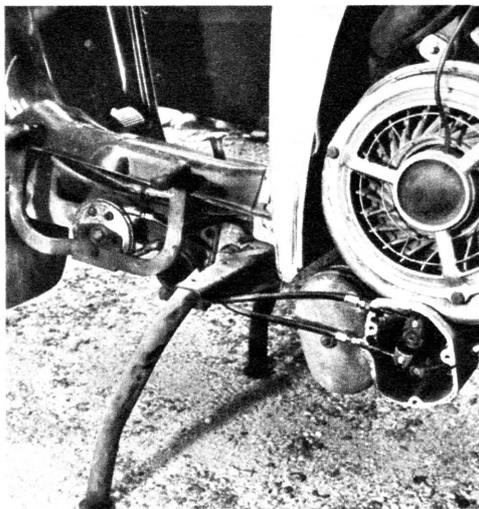
Über dem Hinterkotflügel sitzt der große Ansaugdämpfer, Öffnung entgegengesetzt zum SW-Passagier. Regler und Zündspule scheint dem Dreck ausgesetzt — da ist aber sichtlich kein Dreck. Also: Tadellos zugänglich. Der Noris-Anlasser wird übrigens mit ganz dicken Kabeln direkt geschaltet.

Bei Triumph ist es keine Frage, daß ein Motor beliebige Vollgas-Hetze aushält. Soloverbrauch bei gutem Wetter 4,5—5 Liter, weil man bei diesem Fahrwerk fast dauernd voll offen läßt — dazu gehören dann 70er Schnitte auf Bundesstraße. Gespannverbrauch ist gleich dem rechnerisch möglichen Höchstverbrauch 6 Liter, normaler Soloverbrauch bestimmt unter 4 Liter.

Lärm: Natürlich brummt das Ding ganz ordentlich, wenn man voll aufdreht. Wenn es aber darauf ankommt und man nicht aufdreht, ist die Contessa extrem leise. Im Stadtbetrieb, einschließlich 4—5% Steigung, ist die Contessa, gleichschnell neben oder hinter einem VW fahrend, eindeutig leiser! (Noch ausgeprägter als bei ihrem großen Vetter Boss!) Es ist schwieriger, einen Roller leiser zu bekommen als ein Motorrad, wir gehen sonst auch bei Tests ziemlich sorgfältig Äußerungen über Lautstärken aus dem Wege, denn es gibt da ein paar beträchtlich bellende Prachtexemplare von Rollern, aber die Contessa ist so leise, daß ich mich deshalb zur Not auch diesbezüglichen Angriffen von Leuten aussetze, deren Roller nicht so leise sind.

Noch eine wichtige Sache: Tank und Batterien sitzen rund um den Steuerkopf gruppiert in der Frontwand. Wie schon früher gesagt, erschien uns das verdächtig. Von wegen Kopflastigkeit und so. Stimmt aber gar nicht. Nicht nur bei der Contessa — genau dieselbe Beobachtung machten wir bei der Hercules und machte ich bei einem anderen wohlbewährten Roller, der diese Änderung demnächst bringen wird. Damit rutscht nämlich die Radlastverteilung auf Proportionen, die bei Motorrädern altbewährt sind, und ich habe den Eindruck, daß das bei Rollern nicht nur straflos ginge, sondern das Benehmen auf Pflaster deutlich verbessere. Wir werden dieser Anordnung von Tank und Batterien in nächster Zeit noch öfter begegnen, schon wegen der beträchtlichen Nebengewinne: Erstens ermöglicht das endlich Zwölfilitertanks und zweitens schafft es Platz unter der Motorhaube, die jetzt plötzlich niedrig genug wird, um auch etwas kleingeratene Mädchen eine vernünftige Sitzhöhe zu ermöglichen. Noch: Keine Schererei mehr mit dem versteckten Sprithahn — endlich ein Hahn, an den man auch rankommt!

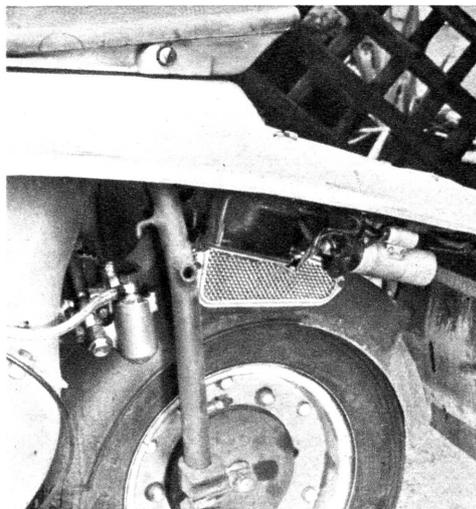
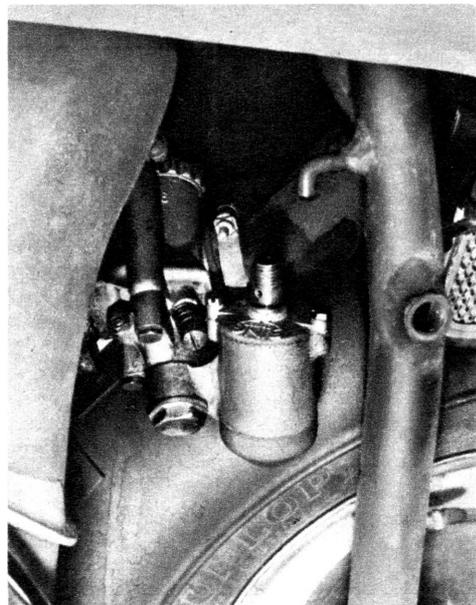
Die Art der Schaltung bedarf noch einiger Worte: Bei Triebatschwingen ist ja direkte Gestängeübertragung von der Fußhebele ins Getriebe nicht möglich. (Deshalb griff man bei Victoria zur elektrischen Übertragung, von Getrag ent-



Das ist der Schaltmechanismus mit zwei Drahtzügen, Werkzeug für Ab- und Wiederausbau: 1 Schraubenzieher, ein 10er Gabelschlüssel, Spitzzange für Seegering, aus. Unterbrecher — Mitte des Lüfterrades — zugänglich, ohne irgend eine Schraube zu öffnen.

TECHNISCHE DATEN	
Bohrung	2 × 45 mm
Hub	62 mm
Hubraum	197 ccm
Verdichtung	6,5
Leistung	10,4 PS bei 4800 U/min (Gebläsekühlung)
Anlasser	Noris, 12 V 100 Watt
Getriebestufung	1/1,25/1,81/3,2
Gesamtübersetzung	4,75 solo 5,35 Gespann
Reifen	3,50 — 10
Leergewicht	149 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	299 kg solo 422 kg Gespann
Nutzlast	150/213 kg

Genau so sieht man den Vergaser vor sich, der Spritschlauch ist nur des Knipsens wegen abgenommen, an alle Düsen und Stellschrauben kommt man heran, ohne irgend eine andere Sache lösen oder beseitigen zu müssen. (Grund: Man hatte den Mut, mittels eines besonderen Schwimmergehäuses den Vergaser schiefzustellen.)



Noch'n Bild mit wenig Dreck, eigentümlich kleiner Auspuffdämpfer — dennoch ungewöhnlich leise — Muffe für Seitenwagenbefestigung, sehr breiter Kippständer — eine Abstellstütze ist außerdem auch noch dran.