

Erkennen Sie schon kleine, aber wichtige Neuerungen an dieser „B 125“?

Triumph „B 125“

Zu den beliebten Kleinkraftträdern der 125-ccm-Klasse, die im Frieden eine ganz große Bedeutung erlangen werden, gehört auch die Triumph „B 125“, über die der erste Prüfungsbericht in Heft 7/1940 veröffentlicht wurde. Inzwischen ist an diesem Modell noch eine ganze Menge Entwicklungsarbeit geleistet, so daß es lohnte, das Motorrad in der nun endgültigen Ausführung nochmals zu prüfen. Zunächst war es durch mühsame Kleinarbeit am Motor gelungen, die Leistung und Drehzahl zu steigern. Wir haben hierüber schon in Heft 3/1942 berichtet. Die Höchstleistung, die 4,2 PS bei 4000 Umdrehungen betrug, beträgt heute 5 PS bei einer Drehzahl von 4600. Das führt nicht nur zu einer Steigerung der Höchstgeschwindigkeit, sondern auch zu einer Verbesserung des Leistungsgewichtes und damit der Beschleunigung und dem Bergsteigevermögen. Durch die höhere Leistung und die vollere Drehmomentkurve ist folgendes erreicht:

1940 1942

| | | |
|-----------------------------------------------------------------|----|------|
| Höchstgeschwindigkeit km/h . . . | 70 | 75 |
| Beschleunigungszeit 3. Gang von 30 auf 60 km/h in Sek. . . . | 15 | 12,5 |

Das sind bereits Verbesserungen, die sich sehen lassen können. Aber auch sonst entdeckt man nicht nur bei der Prüfung der neuen „B 125“, sondern allein schon beim Vergleich der Bilder ein paar Änderungen von Bedeutung.

Was ist neu?

Was ist an der „B 125“ neu, und was wurde dadurch erreicht?

Der Rahmen blieb unverändert, er ist leicht und seitensteif, was für diese 125-

ccm-Klasse sehr wichtig ist, da man dem Motorrad ohne und sogar mit Sozius allerhand zumutet. Es ist ein geschlossener Rahmen mit doppelten Unterzügen, in dem der Motortriebeblock aufgehängt ist. Da die Unterzüge durchlaufen, wird der Antriebsblock nicht mit zum Tragen herangezogen.

An Stelle des einfachen Druckfeder-sattels ist jetzt ein genügend großer Schwingsattel eingebaut. Er hat zwar nur die wenig nachgiebige Einschichtgummi-decke mit Gewebeseinlage, dafür aber eine geschmeidige Doppelzugfeder, die durch Aenderung der Vorspannung genau eingestellt und damit der Belastung durch das Gewicht des Fahrers und die Straßenbeschaffenheit angepaßt werden kann.

Die „B 125“ hatte bisher eine Seitenabstellstütze, die ein schnelles Abstellen des Motorrades durch Vorschwenken der Stütze und leichte Neigung der Maschine zur Seite gestattete. Um das Rad trotzdem aufbocken zu können, wurde auf der Gegenseite eine zweite Seitenstütze angebracht, beide zusammen ergaben einen Mittelständer. — Um nun das Rad auch auf weicheren Untergrund und im Gelände gut aufbocken zu können, wurde jetzt ein einfacher breitgehaltener Mittelständer gewählt. Die Entwicklung ist hier sicherlich noch nicht abgeschlossen, und man wird eines Tages Ständer und Abstellstützen schaffen, die alle Vorzüge vereinen.

Eine Kleinigkeit, die manchen Fahrer bei der „B 125“ gestört hat, war die Sperrung der Fußschaltung. Um bei einfachem Schaltmechanismus ein Durchschalten zu verhindern, war eine besondere Sperrvor-

Prüfungsbericht
Nr. M 242

Technische Daten:

Allgemeines:

| | |
|-------------------------------|---------|
| Verbrauch l/100 km . . . | 2,5—3,5 |
| Höchsttempo km/st . . . | 75 |
| Effektive PS/Drehzahl . . . | 5/4600 |
| Wieviele Gänge | 3 |
| Hinterradantrieb | Kette |
| Länge über alles in cm . . . | 192 |
| Radstand in cm | 124 |
| Bodentfreiheit in cm | 13 |
| Höhe über alles in cm | 88 |
| Sattelhöhe in cm | 74 |
| Leistungsgewicht kg/PS . . . | 16,8 |

Motor:

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| Inhalt in ccm | 122 |
| Hub/Bohrung in mm | 62/50 |
| Verdichtungsverhältnis . . . | 1 : 8,2 |
| Schmierung | Gemisch |
| Vergasertyp | Bing AJ 1/16 |
| Vergasereinstellung | 80/III |
| Zündung | Schwungr.-Batterie |
| Zündkerzentyp | Bosch W 175 T 1 |

Getriebe und Antrieb:

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| Getriebetyp | Triumph Block |
| Uebersetzung I. Gang 1 : 2,93 | |
| Uebersetzung II. Gang 1 : 1,45 | |
| Uebersetzung III. Gang 1 : 1 | |
| Uebersetzung IV. Gang — | |
| Antriebsart | Kette gekaps./Kette |

Fahrgestell:

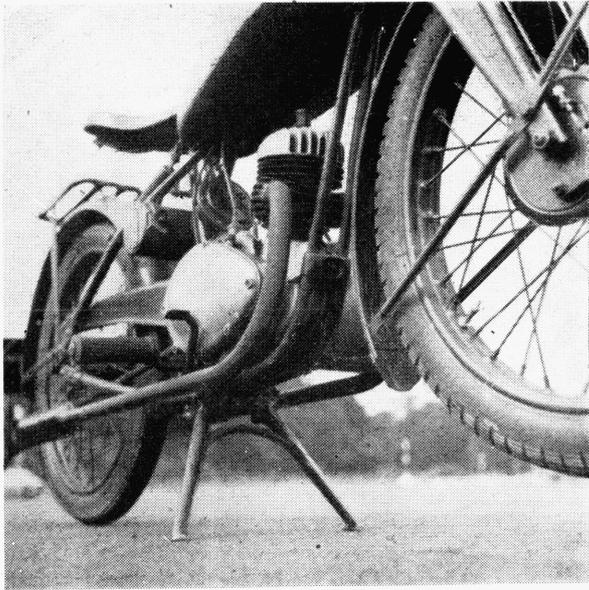
| | |
|------------------------------------------|------------------|
| Tankinhalt in Litern | 9,4 |
| Rahmen | Rohr geschlossen |
| Federung | Druckfedergabel |
| Bremstrommel-Ø in mm | 125 |
| Bereifungstyp | 2.50—19 |
| Gewicht, fahrfertig in kg (Tank voll) 84 | |
| Preis in RM. (mit Tacho) 470 | |

Prüfung:

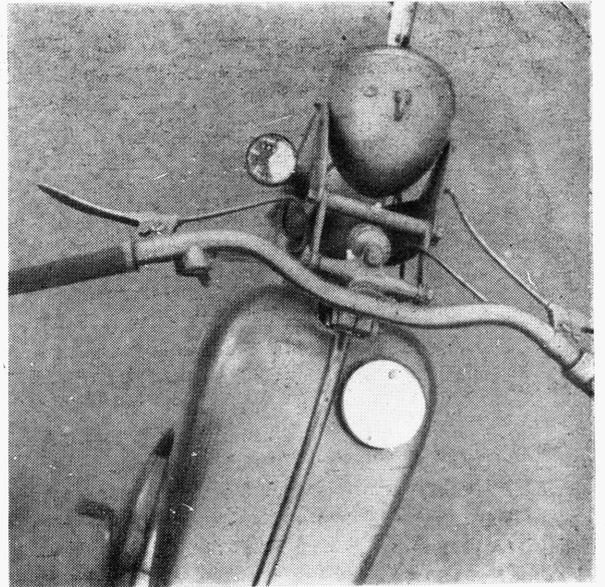
Stadt und Landstraße . . . 500—700 Fahr-km

Verbrauch:

| | |
|-------------------|----------|
| bei 40 km/h = 2 | l/100 km |
| bei 50 km/h = 2,1 | l/100 km |
| bei 60 km/h = 2,4 | l/100 km |
| bei 75 km/h = 3,9 | l/100 km |



← Die Seitenstütze wurde durch einen breiten Mittelständer ersetzt



→ Die „B 125“ ist kriegsmäßig schlicht, aber gut ausgestattet mit Drehgas, großem Tankeinguß, mit großem Scheinwerfer, mit elektrischer Leerlaufanzeige und Tachometer

richtung angebracht, die mit der Seite des Hackens durch Gegenschlagen betätigt wurde. Es gehörte schon etwas Übung dazu, um beim Schalten diese Sperre leicht und schnell zu lösen. Jetzt besitzt die „B 125“ eine normgerechte Ratschenschaltung ohne Zusatzsperre, die leicht und sicher durch eine kleine Kippbewegung des Fußes geschaltet werden kann.

... und was geblieben ist

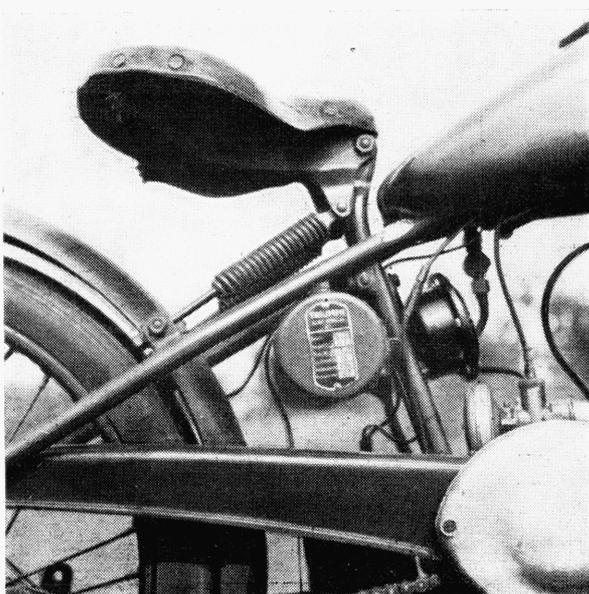
Alles andere ist bei diesem grundsoliden 125-ccm-Motorrad geblieben. Wir sprachen schon von dem kräftigen Rahmen mit den Doppelzügen, und wenn wir die Bilder betrachten, finden wir auch sonst überall gutgestaltete, kräftige Teile, so z. B. die Druckfedergabel mit den Stahlblechschneiden oder die tiefe Anordnung des Sammlers, geschützt hinter dem Antriebsblock. Der Motor ist ein Zweitakter mit einer von Triumph besonders gestal-

teten Kreuzstromspülung mit zwei getrennten Spülbezirken, wobei die beiden Paare der Ueberströme so gerichtet sind, daß sie sich nicht nur aneinander, sondern auch an der Zylinderwand gut aufrichten. Es ist außerdem der zur Zeit einzige 125-ccm-Motor mit Einlaßschlitz zum Kurbelgehäuse durch die Unterkante des Kolbens gesteuert. Das ergibt ein symmetrisches Steuerdiagramm, d. h., der Schlitz ist ebenso lange vor wie nach dem unteren Totpunkt geöffnet. Besser wäre ein unsymmetrisches Steuerdiagramm, bei dem die Füllung dadurch verbessert wird, daß der Schlitz recht früh geöffnet, aber wieder bald nach dem unteren Totpunkt geschlossen wird. Man verhindert dann Frischgasverlust durch Zurückströmen in die Ansaugleitung. Die Unsymmetrie läßt sich durch den Drehschieber erreichen, und Triumph wählte eine der einfachsten Formen (das ist in

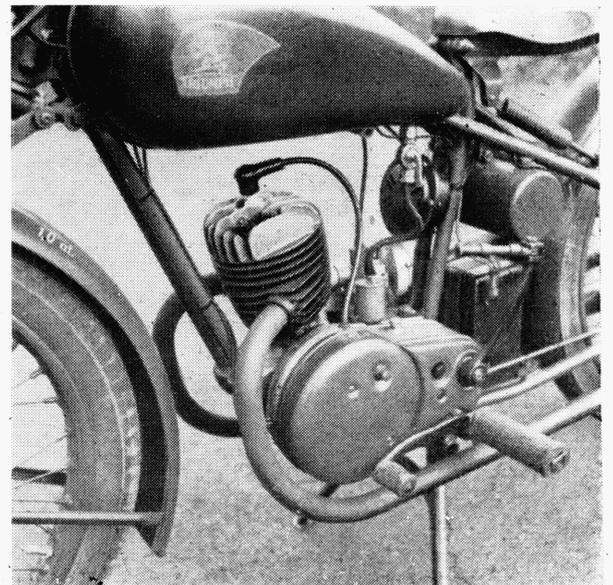
der 125-ccm-Klasse wichtig!), indem die eine Kurbelachse hohl als Drehschieber ausgebildet wurde.

An den guten Fahreigenschaften der „B 125“ hat sich natürlich nichts geändert, da ja Radstand, Vorderradstellung und Gewichtsverteilung unverändert blieben. Das kleine Rad ist schnell zu beherrschen und leicht zu bedienen, wie wir das ja bei den besten 125-ccm-Modellen schon gewöhnt sind. Man freut sich über die jetzt leichtgängige Fußschaltung und empfindet nach wie vor die elektrische Leerlaufanzeige mit dem grünen Licht im Scheinwerfergehäuse als wertvolle Hilfe zur schnellen Auffindung des Leerlaufs. — Eine wichtige Kleinigkeit, die man sich bei allen Motorrädern wünscht, ist die Hülle zur Aufnahme des Lenkschlusses, das durch Sperrung des eingeschlagenen Vorderrades eine wirklich gute Diebstahlsicherung darstellt, was man ja von dem einfachen Zündschlüssel nicht sagen kann.

J. F.



← Neu ist auch dieser Schwingsattel mit einstellbaren Schrauben-Zugfedern



→ Die Fußschaltung ist wesentlich verbessert. Die mit dem Fuß zu betätigende Sperre ist in Fortfall gekommen. Jetzt ist sie leichtgängig und mit ihrer Selbstsperrung leicht zu bedienen.

5 Werkbilder