

TRIUMPH „B 200“

Ist die Triumph „B 200“ wieder eine der üblichen 200-ccm-Maschinen mit Zweitaktmotor, niedriger Preisklasse ganz nett in der Leistung nicht übermäßig hoch im Verbrauch? Keineswegs! Es ist eine völlige Neukonstruktion wirkliche Qualität, die wir bei Triumph gewöhnt sind. Jedes Teil ist sorgfältig durchdacht, sehr genau und gleichmäßig hergestellt. Während bisher die Triumph-Werke bewußt konservativ waren, ging man nun doch daran, etwas ganz Neues zu

Prüfungsbericht M 163

schaffen, aber auch wieder eine solide Gebrauchs-konstruktion, die ihrerseits jahraus jahrein mit geringfügigen Aenderungen gebaut werden kann, was im Interesse der Fabrikation, des Handels, der Ersatzteillieferung usw., so dringend nötig ist. Der Chefkonstrukteur der Triumph-

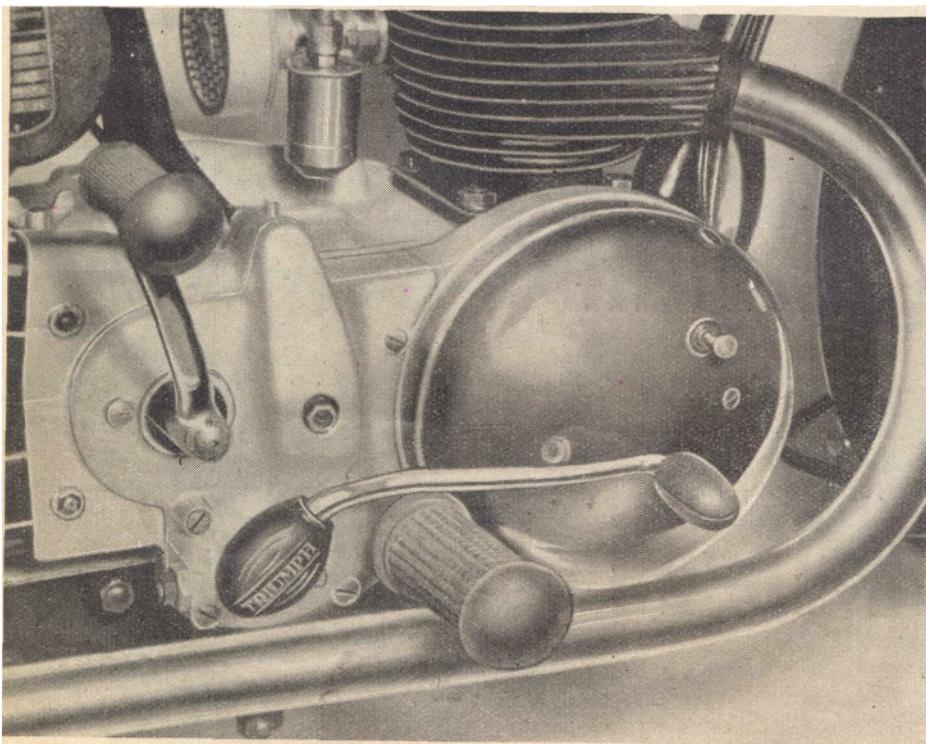
Werke hatte ein ganzes Jahr Zeit, sich ausschließlich mit der Neugestaltung der Modelle „B 200“ und „S 350“ zu beschäftigen, Maschinen, die im Aufbau und in vielen Einzelheiten ähnlich sind, Motorräder, bei denen zur

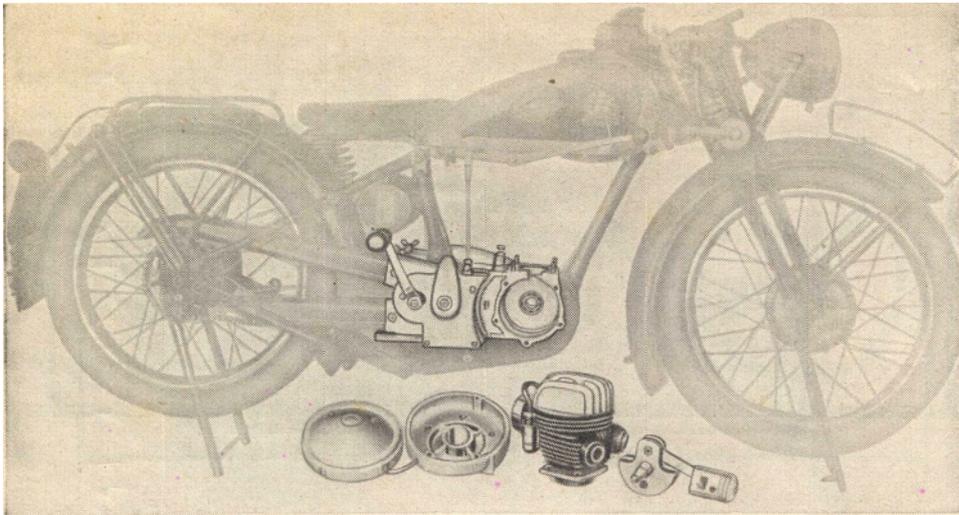
Erleichterung und zur Verbilligung der Fabrikation weitestgehend - insbesondere beim Fahrgestell - gleiche Teile benutzt werden.

Die „B 200“ ist nicht auffällig, aber durch die Klarheit ihrer Konstruktion muß sie jedem gefallen. Der Rahmen, ausschließlich hartgelötet, ist ein geschlossener Rohrrahmen, einfach, kräftig, gut gemufft die Vordergabel ist ebenfalls aus Rohren (Hauptrohr nahtlos, doppelt konisch gezogen) zusammengefügt; die große Druckfeder ist gut abgestimmt, sie spricht leicht an, sie gehört zu den wenigen einfachen. Druckfedergabeln, die trotz der Einfachheit in ihrer Federwirkung noch befriedigt. Gut gestaltete Lenker und Armaturen richtig angeordnete Kniekissen und Schalthebel, groß bemessene Bremsen.

Das ist die Fußschaltung, wie sie besser nicht sein kann. Endlich wurden Fußraste und Schalthebel aufeinander abgestimmt !!

(Werkphoto)





Etwas Neues: Der Motor kann völlig zerlegt werden, ohne daß das Gehäuse aus dem Rahmen ausgebaut werden muß, ohne daß Getriebe, Schallung oder Kupplung berührt werden. (Werkphoto)

und große Scheinwerfer auch schon bei der billigen Ausführung; großer bequemer Tankeinguß, das alles sind Dinge, die für den Fahrer wichtig sind. Das interessanteste bleibt aber doch bei der „B 200“ der Motorgetriebeblock den wir unbedingt näher kennzeichnen müssen, bevor wir Ihnen sagen, was diese Maschine leistet und was der Motor verbraucht.

Ein neuer Motor

Jetzt sind nun auch die Triumph-Werke dazu übergegangen, ihre Zweitaktmotoren mit Flachkolben auszurüsten. Die Fabrik spricht von der Querstromumkehrspülung. Die sichere Gemischführung wird dadurch erreicht, daß vier Spülströme aufeinandertreffen, sich gegenseitig aufrichten, den Verbrennungsraum gut ausfüllen und beim Niederströmen die verbrannten Gase durch die auf der gegenüberliegenden Seite angeordneten Auslaßkanäle herausdrücken. Die Versuche haben bereits deutlich gezeigt, daß auch mit diesem Spülverfahren eine gute Füllung und Spülung erreicht wird. Die Maschine hat eine ausgeglichene Leistung und einen mäßigen Verbrauch. - Auch sonst ist der kleine Zweitaktmotor sorgfältig gestaltet. Zwischen den beiden Auspuffstutzen sind große, senkrechte Kühlrippen angeordnet, die für eine schnelle Abstrahlung der sich gerade hier bildenden hohen Wärme sorgen. Der Leichtmetallkopf ist besonders gut verrippt, wir wissen, daß gerade beim Zweitaktmotor die Ableitung der überschüssigen Wärme im Interesse der Leistung, Wirtschaftlichkeit und Standfestigkeit sehr wichtig ist. An den Motor angeblockt ist das Dreiganggetriebe mit Zweiseitenantrieb, dessen Radsätze von Hurth stammen. Gelungen ist allein schon die Form des Getriebes und des ganzen Motorgetriebeblockes.

Auch die Kickstarterteile sind geschickt und formschön verschalt. Das Rad wird je nach Wunsch mit einer gut angeordneten Schwertschaltung oder mit Fußschaltung geliefert, auf die wir noch zurückkommen

werden.

Pflege und Instandsetzung nicht vergessen!

Erfreulich ist es, daß der Konstrukteur nicht nur an Leistung, Sparsamkeit und Schönheit gedacht hat, sondern von Anfang an auch Wert darauf legte, besonders Motor und Getriebe so zu gestalten, daß selbst die Auswechslung wichtiger Teile leicht und schnell geht, daß nicht zum Ausbau irgendeines Teiles — wie so oft — eine ganze Menge anderer Zerlegungsarbeiten erforderlich sind. So kann der Motor restlos zerlegt werden, ohne daß es nötig ist, den Motorgetriebeblock aus der Maschine herauszunehmen, ohne daß ein Ausbau etwa der Schaltung, der Kupplung usw. erforderlich ist. Das Kurbelgehäuse bleibt im Rahmen, nur der Deckel wird nach Entfernung der Zündlichtmaschine abgenommen. Das Gehäuse selbst ist oben geschlitzt, so daß nach Abnahme des Zylinders auch die Kurbelwelle mit Schubstangen und Kolben seitlich herausgezogen werden kann. Je länger man sich mit dieser neuen Triumph beschäftigt, um so mehr Feinheiten entdeckt man. Der beste Beweis dafür, daß sich der Konstrukteur hier wirklich mit Liebe und Begeisterung einer Neuschöpfung angenommen hat; daß nicht nur Theoretiker am Werk waren, sondern Praktiker, die selbst oft genug auf der Maschine sitzen!

Aehnlich wie mit dem Motor steht es auch mit dem Getriebe. Der Kickstarter, die Schaltung, die Kupplung können abgenommen werden, ja der komplette Radsatz läßt sich aus dem Getriebegehäuse herausnehmen, ohne daß dieses selbst aus dem Rahmen ausgebaut werden muß, ohne daß man irgendwelche anderen Teile berühren muß. Jeder Fahrer, jeder Techniker, jede Werkstatt muß sich über so etwas freuen. Sehr hübsch ist übrigens auch der organische Einbau der Batterie am Ende des Getriebes auf einer gleich am Gehäuse

angegossenen Grundplatte. Die Batterie liegt tief, an einer gut gefederten Stelle und geschützt. Selbstverständlich läuft die Motorgetriebeblocke völlig staubdicht gekapselt im Oelbad.

Hand- oder Fußschaltung?

Wir würden Ihnen gern noch alles Mögliche von diesen und jenen Kleinigkeiten erzählen, von der Fabrikation der „B 200“, bei der alle so wichtigen Kanäle des Zylinders mit kleinen Lämpchen „durchleuchtet“ und nachgearbeitet werden, bei der eine neue Bohrmaschine sämtliche 32 Bohrlöcher des Gehäuses in einem einzigen

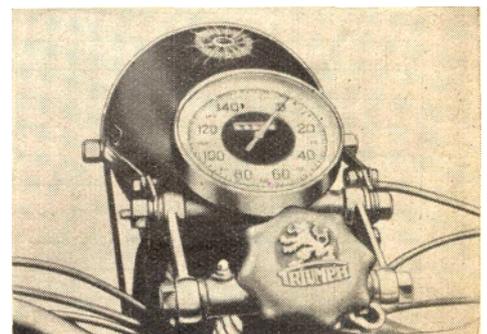
Arbeitsgang und mit größter Genauigkeit bohrt; doch leider führt das zu weit.

Das Rad wird in drei verschiedenen Ausführungen geliefert. Sehr gut ausgestattet ist bereits das billigste Modell, die „B 200“, die nicht etwa mit einer schwachen Lichtanlage und einem kleinen Scheinwerfer geliefert wird; es ist ein vollwertiges 200-ccm-Rad, das sehr vielen Ansprüchen genügt. Die Maschine hat genau wie die Luxusausführung „B 200 L“ Tankschaltung. Bei dieser „B 200 L“ ist die Ausstattung noch etwas besser: Ein Geschwindigkeitsmesser mit großem, deutlichen Zifferblatt ist hoch im Blickfeld zwischen Steuerkopf und Scheinwerfer eingebaut. Ein Steuerungsdämpfer ist jederzeit leicht in der Wirkung verstellbar. Erfreulicherweise wird serienmäßig ein Lenkungsschloß eingebaut. Tank und Felgen sind verchromt. Dafür kostet das Rad auch gut 60,- RM. mehr.

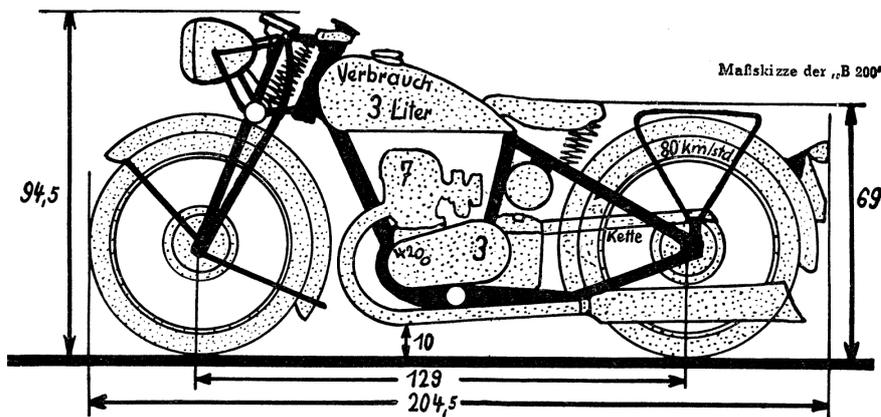
Nach der Versuchsfahrt würde allerdings der Tester niemals die „B 200 L“ kaufen - hoffentlich ist die Fabrik hierüber nicht böse

Blick auf den Kopf der „B 200“. Auffallend sind das große Tachometer und die grüne Kontrolllampe im Scheinwerfergehäuse, die bei Getriebebestellung im Leerlauf aufleuchtet. Natürlich nur bei der Fußschaltmaschine „B 200 LF“.

„Werkphoto“



— sondern dann gleich die „B 200 LF“, d. h., die gleiche Maschine, aber anstatt der Tankschaltung mit Fußschaltung. Der Mehrpreis beträgt nur 18,— RM. Dafür bekommen Sie nicht irgendeine Fußschaltung, sondern, ohne Uebertreibung, das Musterbeispiel einer Fußschaltung, die so gut ist, daß man überhaupt nicht von einer Gewöhnung an diese Schaltungsart sprechen kann. Sie müssen nur wissen, daß zur Schaltung des 1. Ganges der Hebel hochgezogen wird, und daß zur Schaltung des 2. und 3. Ganges der Hebel nach unten gedrückt wird. Von irgendeiner Anstrengung kann gar nicht mehr gesprochen werden. Es braucht auch gar nicht mit dem Fuß sondern nur mit der Fußsohlenkante - mindest so gefühlvoll wie mit der Hand — geschaltet zu werden. Der Fuß bleibt fest auf der Raste (!), eine ganz leichte kurze Bewegung der Fußspitze nach oben oder unten und schon ist der Gangwechsel erfolgt. Will man anhalten, so schaltet man schon beim Ausrollen der Maschine auf den Leerlauf zurück. Dabei brauchen wir nicht auf irgendeine Anzeigevorrichtung unten am Getriebe zu sehen, sondern im Augenblick, wo der Leerlauf geschaltet ist, leuchtet ein kleines grünes Kontrollämpchen im Scheinwerfergehäuse auf. Einfacher geht es wirklich nicht! - Warum ist nun gerade diese Fußschaltung so gut? Einfach deshalb, weil die Schallrichtung, der Schaltweg, der Abstand des Schaltknopfes zur Raste (in waagerechter und senkrechter Richtung) genau stimmen. Das läßt sich nur durch lange mühsame Versuche mit



Technische Angaben:

Motortyp: Flachkolbenzweitakter, Inhalt: 197 ccm, Hub: 72 mm; Bohrung: 59 mm; Verdichtungsverhältnis: 1:6,05, Schmierung: Gemisch; Vergasertyp: Bing A 2/22; Vergasereinstellung: 80/1; Zündung: Batterie, Noris SDZ 6/30/3a; Zündkerzentyp: Siemens AG 30

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hurth G 39; Übersetzung, 1. Gang: 1:17,24; 2. Gang: 1:9,16; 3. Gang: 1:5,99; Antriebsart: Kette gekapselt, Kette.;

Fahrgestell: Rahmen: geschl. Rohr; Federung: Schrauben, Druck; Bremstrommeldurchmesser: 150 mm; Tankinhalt: 12 Liter; Bereifungstyp: 3,00X19, Niederdruck; Gewicht, fahrfertig: 126 kg; Preis: „B 200“ = 598,- RM., „B 200 L“ = 660,- RM.; „B 200 LF“ = 678,- RM.; „rot Mehrpreis“ = 30,- RM.

den verschiedensten Hebelformen erreichen. Es ist endlich eine hundertprozentige Fußschaltung, bei der die Vorzüge der Fußschaltung so voll zur Geltung kommen, daß jeder, der diese Fußschaltung fährt, überzeugter Anhänger dieser Schaltungsart werden muß.

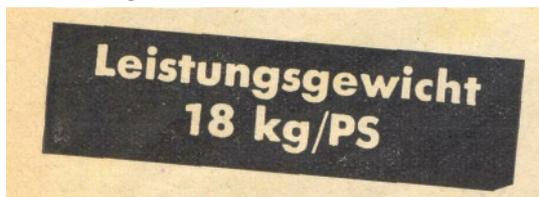
Unterwegs mit der „B 200 LF“

Es muß schon gesagt werden, daß es eine reine Freude ist, mit der „B 200 LF“ zu fahren. Die Maschine ist kurz und wendig, sehr straßensicher, gut gefedert. Man könnte sich nur noch einen leichten großen Schwingsattel wünschen und dazu einen lief über dem Kotflügel ohne Gepäckständer schwingenden Soziussitz. Die

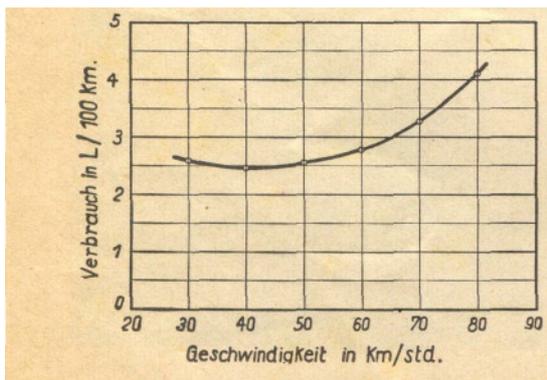
nicht ganz leicht, was bei der Ausstattung, bei Anblockgetriebe, gekapselter Kette usw. auch nicht verlangt werden kann, aber - das ist schließlich das entscheidende - man empfindet das Gewicht nicht. Die Maschine ist handlich und lebendig.

Die Triumph-Werke haben schon immer sehr ordentliche, zuverlässige Motorräder gebaut, aber es fehlte noch ein Rad so fortschrittlicher Konstruktion, das so „in einem „Guß““ gestaltet wurde, und dadurch unbedingt zu den schönsten Rädern der Klasse gehört. Joachim Fischer

Vogel -Verlag Pössneck



So verläuft der Verbrauch bei einer modernen 200-ccm-Maschine mit Zweitakt-Flachkolbenmotor. Sie sehen deutlich, daß Sie heute auch mit dem Zweitakter sparsam fahren können. (Werkzeichnung)



zur Verfügung gestellte Maschine hatte erst 1000 km hinter sich, aber man erreichte doch sofort in sitzender Haltung eine Spitzengeschwindigkeit von 78 km/st, die Maschine ist also, voll eingefahren, mit mindestens 80 km/st schnell genug. Auf Grund genauer Messungen wurde von der Fabrik eine Verbrauchskurve gezeichnet, die wir veröffentlichen. Sie zeigt, daß ein moderner Flachkolbenzweitakter bei vernünftiger Fahrweise heute sparsam ist. Kontrollmessungen haben die Richtigkeit des Kurvenverlaufs bestätigt. Mit 126 kg ist die Maschine