

**Prüfungsbericht
M Nr. 223**

Auch die Triumph „B 204 E“ hat das bewährte Einheitsfahrgestell wie das 250 ccm. und das 350-ccm-Modell. Der Antriebsblock ist in die Doppelzüge des Rahmens eingehängt. (2 Werkphotos)

TRIUMPH „B 204 E“

Drei Triumph-Modelle mit 200, 250 und 350 ccm haben das gleiche Fahrgestell. Das ist ein Weg, den das Werk schon lange eingeschlagen hat. Je weniger verschiedene Teile Verwendung finden, um so größer ist die Stückzahl um so wirtschaftlicher können, die Einzelaggregate hergestellt werden. Außerdem wird die Ersatzteilehaltung nicht unwesentlich verringert. Bei all den drei erwähnten Modellen sind nicht nur Rahmen, sondern auch Vordergabel, Lenkung und andere Fahrgestellteile völlig gleich. Der Haupt-Unterschied besteht im Antriebsaggregat, dem Kettenkasten (bei den größeren Modellen voll gekapselte Hinterradkette) und dem Sattel (Normalsattel und Schwingsattel).

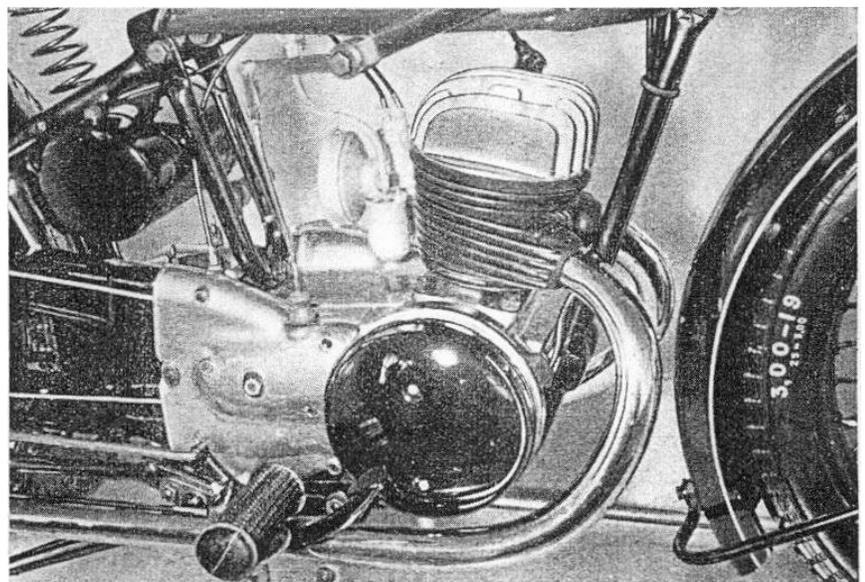
Auch sonst wurde bei dieser und auch schon bei früheren Triumph-Konstruktionen, Wert darauf gelegt, die Wirtschaftlichkeit durch Vereinheitlichung der Konstruktion, durch Senkung des Verbrauchs, durch Vereinfachung der Pflege und Instandsetzung zu verbessern. So besteht bei diesen Modellen wieder die Möglichkeit, den Motor oder das Getriebe völlig zu zerlegen, ohne daß es nötig wird, andere Teile zu demontieren oder das Kurbelgehäuse aus dem Rahmen zu nehmen, Solche Dinge sind genau so wichtig wie Verbesserungen am Motor oder an der Federung.

Das Einheitsfahrgestell ist bekannt. Der Rahmen hat unter dem Tank einen Stahlblechträger mit sehr hohem Profil (entsprechend seitensteif), der aus zwei Hälften zusammengeschweißt ist.

sind doppelte Rohrunterzüge. Der Antriebsblock hängt in dem geschlossenen Rahmen. - Die Vordergabel hat kräftige Stahlblechschneiden mit offenem Profil, Wieder ist trotz Verwendung einfacher Konstruktionsteile eine geschmeidige wirkungsvolle Federung erreicht.

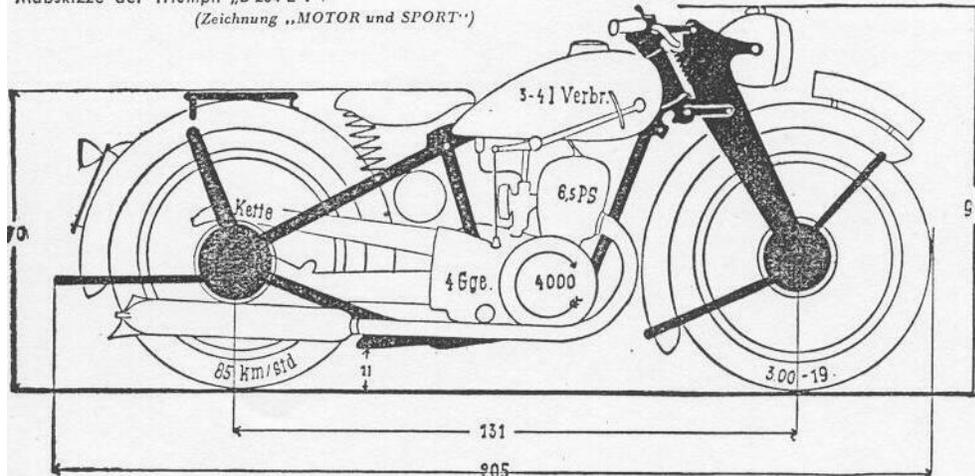
Bei allen Triumph-Modellen der letzten Jahre überzeugt die gute Detailkonstruktion. Immer fallen eine Reihe von Kleinigkeiten auf, so die sorgfältige Abdeckung der Hinterradkette, trotzdem

man sich hier aus Preisgründen keinen Kettenkasten leisten kann. — Die Bremsen haben „Schürzen“, die über die Trommel und ein Eindringen von Regen Spritzwasser verhindern. In der Kupplungskettenrad ist ein Gummiantriebsstoßdämpfer eingebaut. Hierauf muß besonders hingewiesen werden, die deutschen Krafräder haben, trotzdem beim Einzylindermotor so wertvoll sind, großen Beinkissen sind gut geformt, Oberschenkel und Knie auch bei verschiedenen Schenkellänge eine sichere Anlage für den Fahrer. Auch dieses preiswerte Modell hat eine



Maßskizze der Triumph „B 204 E“.

(Zeichnung „MOTOR und SPORT“)



Technische Angaben:

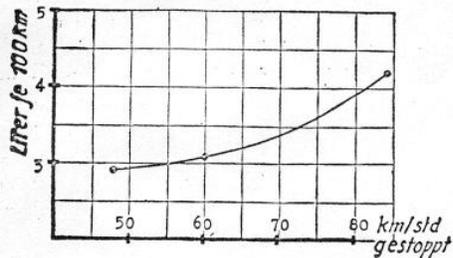
Motor: Inhalt: 197 ccm; Hub: 72 mm / Bohrung: 59 mm / Verdichtungsverhältnis: 1 : 6,05, Schmierung: Gemisch, Vergasertyp: Bing, Vergasereinstellung: 90-II; Zündung: Batterie-Schwungrad, Zündkerzentyp: Bosch MD 175 A 1,

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Triumph-Hurth-Block, Uebersetzung: 1. Gang:

1:2,76; 2.- Gang: 1:1,31; 3. Gang: 1:1,33, 4. Gang: 1:1; Antriebsart: Kette gek./ Kette

Fahrgestell: Tankinhalt: 11,5 Liter Rahmen Stahlblechrohr; _ Federung: Druckfeder; Bremsstrommeldurchmesser: 150 mm, Bereifungstyp: 3,00--19 Gewicht fahrfertig (Tank voll); 130 kg; Preis: 630,- RM.

wirkungsvolle Lichtenanlage. - Die Seitenabstellstütze hat sich restlos bewährt und ist angenehmer als jeder Mittelständer,



Verbrauchskurve.

(Zeichnung Verfasser)

Nur die Schwertschaltung (mit Segment) ist nicht ganz so handlich und bequem wie man das heute von einer Hand-Schaltung verlangt. Hoffentlich ist es auch bei diesem Modell möglich, recht bald eine Fußschaltung einzubauen.

200 oder 250 ccm?

Da das 200- und 250-ccm-Rad die gleichen Fahrgestelle besitzen und auch der Antriebsblock keine wesentlichen Unterschiede hat, gilt vieles, was von der „B 254 F“ gesagt wurde, auch für die „B 204 E“. Es ist natürlich interessant, zu

hören, welche Leistungs- und Ver- unterschiede zwischen beiden bestehen, denn davon hängt es schließlich für dieses oder für jenes zu entscheiden.

Die von uns gemessene 250-ccm-Maschine erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 92,5 km/h bei einem Rad von 85 km/st. Um im dritten Gang von 60 auf 80 km/st zu beschleunigen, brauchte das 250-ccm-Modell 9,5 Sekunden. Im vierten Gang wurde die Beschleunigung bei dem größeren Rad gegenüber dem kleineren noch etwas gemindert. — Das heißt, daß merkbare Leistungsunterschiede zwischen den beiden Modellen bestehen und dazu kommt noch die etwas vollkommenere Ausstattung der "B254". Ist es nun mit dem Kraftstoffverbrauch zu vergleichen, so kommt etwas sehr Interessantes heraus: Bei 60 km/st braucht der 250-ccm-Motor 2,8, der 200-ccm-Motor 3 und bei 70 km/st 3,2 bzw. 3,4 Liter je 100 km d. h. der größere Motor liegt um 2/10 Liter günstiger. Ein Fachmann ist das keine Überraschung. Häufig ist die größere Maschine, die bei niedriger Geschwindigkeit in einem etwas größeren Drehzahlbereich arbeitet, sparsamer. In diesem Fall kommt noch, daß bei dem kleineren Modell eine verhältnismäßig fette Vergaserei (Hauptdüse 90, Nadelstellung II) verwendet wurde. Für normale Belastungen reicht eine etwas magere Einstellung. Hauptdüse II voll aus und dann wird der Verbrauch des 200-ccm-Motors gemessen. Wurden 2,4 bei 60 km/st und 3,2 bei 70 km/st je 100 km bei 70 km/st gleichbleibender Geschwindigkeit.

Eine einfache, aber gut liegende Tank-Schwertschaltung, große Beinkissen und Tachometergehäuse. (1 Photo Verfasser 1 Werkphoto)

Die steife, gut abgefederte Gabel.

