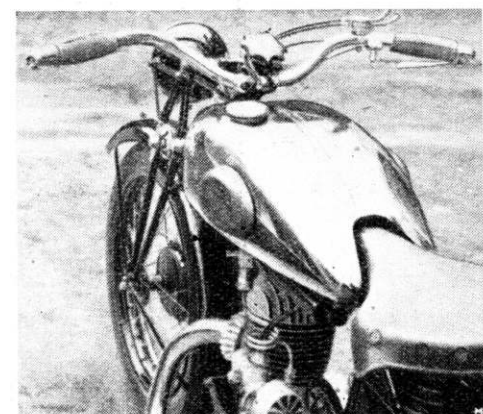
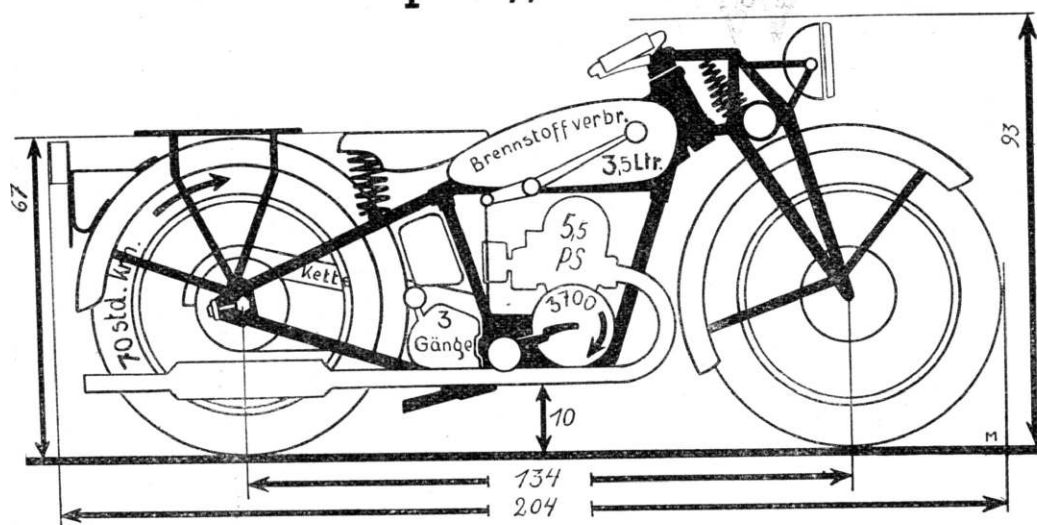


Triumph „Noris 201“

MOTOR UND SPORT

PRÜFUNGSBERICHT M. Nr. 125

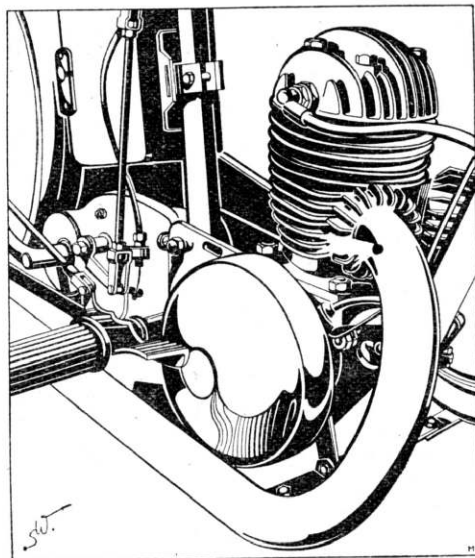
Leistungsgewicht kg/PS 20
Preis 595 RM.



Klare Gestaltung

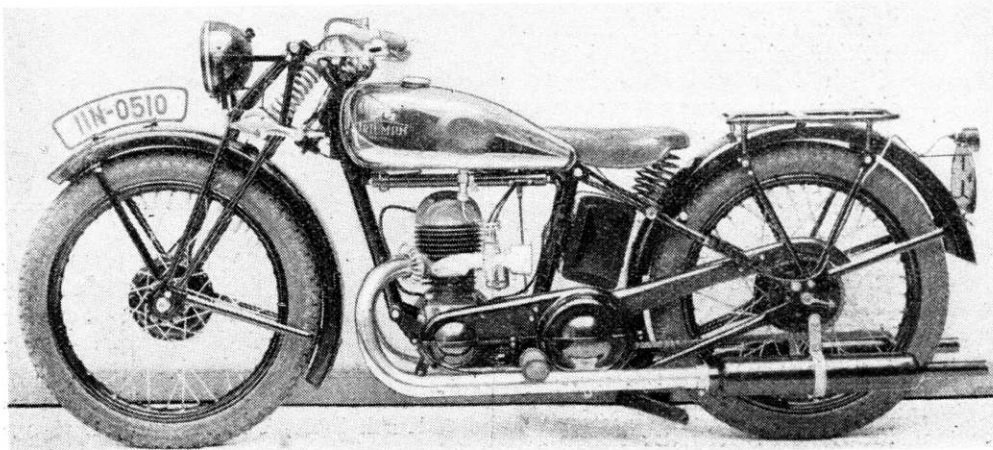
angeordnet werden. So wird es eines Tages eine Selbstverständlichkeit sein, daß beim getrennten Getriebe die Vorderkette in einem leichten und nicht allzu teuren Blechgehäuse läuft, das für einen unbedingt staubdichten Abschluß sorgt. Dieser Staubschutz ist wichtiger als etwa die automatische Schmierung. Das Neueinfetten einer Kette macht keine Schwierigkeiten und kaum Mühe. Diese Schmierung kann aber überhaupt nur ihren Zweck erfüllen, wenn sich an der Kette ein sauberer, tragender Schmierfilm bildet. Dieses eine Beispiel zeigt, daß die Einfachheit nicht zu einer gefährlichen Primitivität führen muß!

Die Triumph-Werke haben immer großen Wert darauf gelegt, nur erprobte Konstruktionselemente zu verwenden und auch das billige Rad mit einem guten Finish auszustatten. Das gilt von dem kleinsten 100-ccm-Rad genau so wie von der großen Reisemaschine. - Die „Noris 201“ wiegt ca. 100 kg, eine Zahl, die für sich allein spricht, nachdem in den letzten Jahren unsere führerscheinfreien Räder Gewichte bis zu 150 kg und mehr erreicht haben. Trotzdem ist das Rad selbstverständlich kräftig in der Gesamtkonstruktion. Es hat eine Ausstattung, die nicht nur bei der Wochenendausfahrt, sondern auch auf der größeren Reise genügt. Der einfache Aufbau der Maschine ist schnell gekennzeichnet: Der stark bemessene Rohrrahmen ist außen gemufft und hart gelötet, ein Verfahren, das für beste gleichmäßige Qualität sorgt. Das Fahrgestell hat einen einfachen, aber genügend breiten Mittelstander, so daß die Maschine auch auf nicht völlig ebenem Boden sicher steht.

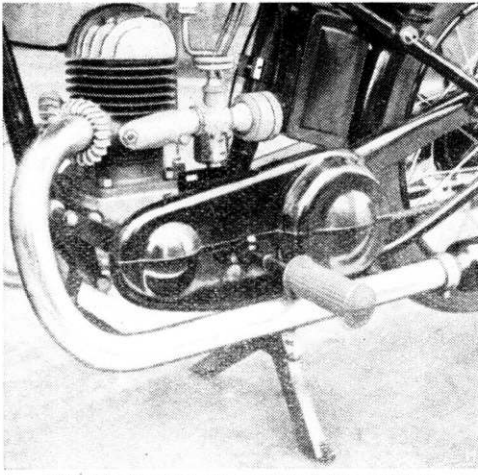


Der Motor der „Noris 201“

Der tüchtige Chefkonstrukteur der Triumph-Werke, Reitz, hatte bei Schaffung der „Noris 201“ keineswegs den Ehrgeiz, zu zeigen, was heute aus einem 200-ccm-Motor an Spitzenleistung herausgeholt werden kann. Die „Noris 201“ ist die Vertreterin des leichten Gebrauchsrades mit einem ausgeglichenen, geschmeidigen Motor und einem günstigen Leistungsgewicht. Es ist ein Motorradtyp, der in den kommenden Jahren noch Schule machen wird. In den Prüfungsberichten wird ganz bewußt immer wieder darauf hingewiesen, daß wir in großem Umfang Motorräder brauchen, die leicht und billig sind, Maschinen, bei denen die Vorzüge des Kraffrades voll und ganz zur Geltung kommen. Unsere Hochleistungsräder mit allen Feinheiten, mit Stahlblechrahmen, Blockgetriebe und Wellenantrieb haben ihre Berechtigung, aber mindestens ebenso die Maschinen mit einfachem, kräftigem Rohrrahmen, mit getrenntem Getriebe und mit einem Gesamtgewicht, das für günstige Beschleunigung und Bergfreudigkeit, für mäßige Motorbelastung, gute Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit sorgt. Diese Forderung darf nicht falsch aufgefaßt werden. Die Entwicklung soll niemals zurückgehen, auch das einfache Kraft- rad muß einen klaren, organischen Aufbau besitzen. Die Teile müssen nicht nur gut zugänglich, sondern auch geschützt



Gesamtansicht der hübschen Maschine. Der Vergaser ist geschickt nach hinten gezogen



Kein Blockmotor, aber völliger Wetterschutz

Die Vordergabel hat den heute ganz üblichen Aufbau mit Druckfederung und genügend groß bemessenen wirkungsvollen Plattenstoßdämpfern. — Eingebaut ist eine Dreikanal-Zweitaktmaschine, die mit der sogenannten Querstromspülung arbeitet. Gute Kanalform und gleichmäßige Verarbeitung sorgen für eine anständige Ausnutzung der Kraftstoffenergie, d. h. für ein vernünftiges Verhältnis zwischen Leistung und Verbrauch bei den verschiedenen Drehzahlen. Der Vergaser ist nicht mehr seitlich angeordnet, sondern hinter den Zylinder gezogen, wo er geschützt liegt und die Kleidung des Fahrers nicht beschmutzt. Klein und elegant in der Form ist die neue 15-Watt-Schwungrad-Zündlichtmaschine von Bosch. — Das getrennt eingebaute Hurth-Getriebe ist zur Genüge bewährt, erfreulicherweise hat auch bei diesem preiswerten Modell der Kickstarter einen dicken, „solensparenden“ Gummiüberzug, der immer noch keine Selbstverständlichkeit ist. — Unsere Bilder zeigen die einfache und vernünftige Form des staub- und fettichten Blechkettenkastens, der in der waagerechten Richtung geteilt und schnell geöffnet ist. Ein kleines Schauloch gestattet die regelmäßige Ueberwachung und Schmierung der hochbelasteten Getriebekette. — Bei dem Modell 1934 sind die von den Triumph-Werken selbst hergestellten Vorder- und Hinterradnaben mit größeren Bremsstrommeln ausgerüstet, die ein weiches, schnelles Bremsen gestatten. Zur Nachstellung der Vorderradbremse sind noch Schlüssel erforderlich, hinten wird die durch Niet gesicherte Bremsstange einfach in das entsprechende Loch des Bremshebels (siehe Abbildung) gesteckt.

Was sie kann!

Die Triumph „Noris 201“ ist eine erfreulich saubere Konstruktion, einfach und klar in der Gesamtform und in den Einzelteilen. Trotzdem nur der Lenker verstellbar werden kann, ist die Sitzposition bei den Fahrern verschiedenster Größe vernünftig und auch auf langen Fahrten nicht unnötig ermüdend. Die „Noris 201“, sparsam für einen Zweitakter normaler Bauart, erreicht kein überraschendes

Spitzentempo, aber sie hat eine gute Dauerleistung und gibt Gewähr für Durchhaltung sehr vernünftiger Reisegeschwindigkeiten. Dafür sorgt nicht nur der Motor, sondern auch die richtige Uebersetzung der einzelnen Gänge und — das Leistungsgewicht von etwa 20 kg je PS! Das günstige Leistungsgewicht empfindet man besonders stark am langen Berg, wo sich die Maschine sehr schnell erholt, „fest bleibt“ und sehr bald wieder beschleunigt. Gerade bei Vergleichsfahrten mit gleichen Motoren in verschiedenen schweren Fahrgestellen wurde oft genug festgestellt, wie bedeutungsvoll gerade beim kleinen Kraffrad das Verhältnis zwischen Leistung und Gewicht ist.

Die Triumph-Räder haben jetzt übrigens alle die sogenannte Langhebel-tankschaltung (auch Schwertschaltung genannt), die ihre unbedingten Vorzüge hat. Wenn der Hebel lang genug und das Segment richtig angeordnet ist, läßt sie sich leicht durchschalten. — Unsere Seitenansicht zeigt neben der guten Gestaltung der Schaltorgane noch die günstige Lage des breiten Fußbremshebels, der allein durch Abheben der Fußspitze bedient werden kann. Die „Noris 201“ ist eine Maschine, die man unbedingt empfehlen kann, die durch ihre schlichte Form vielleicht nicht auf den ersten Blick „betört“ aber dem Fahrer auf die Dauer viel Freude bereiten wird.

„Noris-Gemisch“ oder „Noris-Oel“

Die preiswerte „Noris 201“ in der gekennzeichneten Ausführung wird den meisten Ansprüchen genügen. Auf Wunsch wird das Rad aber auch noch in etwas anderer Ausstattung geliefert,

wobei leider eine geringe Gewichtserhöhung unvermeidlich ist. Diese Maschinen haben dann ein Gewicht von etwa 125 kg.

Die „Noris-Gemisch“ unterscheidet sich von der normalen „Noris“ dadurch, daß an Stelle der kleinen 15-Watt-Anlage eine 30-Watt-Bosch-Licht-Batteriezündung eingebaut ist. Das bedeutet, daß dieser Typ von allen Fahrern zu bevorzugen ist, die auch häufig in der Dunkelheit fahren. Die „Noris-Gemisch“ wird außerdem serienmäßig mit Tachometer ausgestattet, der vom Vorderrad (gekapselt) angetrieben ist. Der Preis ist 648,— RM.

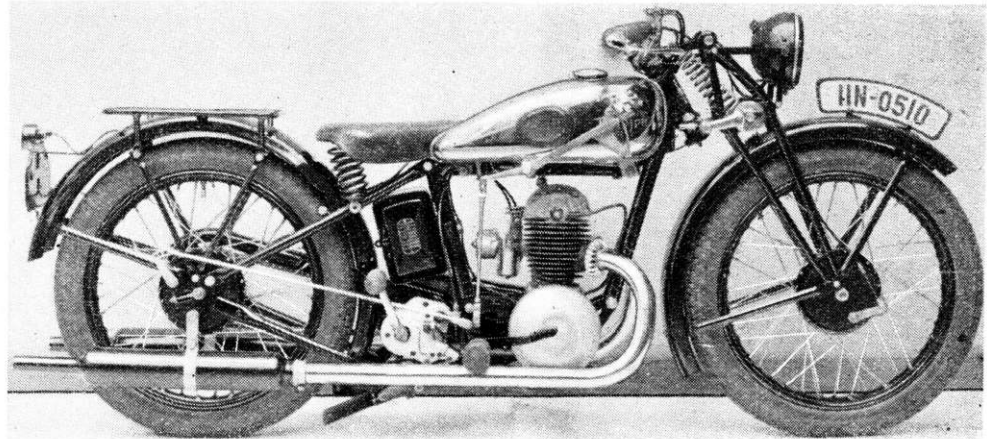
Den genau gleichen Aufbau besitzt die „Noris-Oel“. Sie hat aber keine Gemischschmierung, sondern eine automatische Frischölschmierung durch eine vom Motor angetriebene Pumpe. Die Gemischschmierung ist überzeugend einfach, die getrennte Schmierung bedeutet eine Komplikation und gestattet dafür eine feinere Oeldosierung. Die „Noris-Oel“ kostet 668,— RM.

Es ist sehr zu begrüßen, daß von einem Grundmodell mehrere Ausführungen geliefert werden und so den verschiedenen Geschmäckern und Verwendungsmöglichkeiten Rechnung getragen wird.

J. F.

Wir bringen demnächst:

DKW.-SB 500
500-ccm-Standard-Rex
250-ccm-NSU.
98-ccm-Wanderei



Natürlich hat auch die „Noris 201“ die bei Triumph übliche Langhebelschaltung am Tank

T E C H N I S C H E D A T E N

Motortyp: Zweitakt, Inhalt: 197 ccm; Hub: 72 mm, Bohrung: 59 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:4,5; Schmierung: Gemisch; Vergaser: Amal; Zündung: Bosch-Umlauf.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hurth PAH; Uebersetzung 1. Gang:

17,94; 2. Gang: 9,56; 3. Gang: 6,25; Antriebsart: Kette/Kette.

Fahrgestell: Tankinhalt: 10,5 Liter; Rahmen: Rohr, offen; Federung: Druckfeder; Bremsstrommeldurchmesser: 150 mm; Bereifungstyp: 3×19; Gewicht, fahrfertig: 110 kg.