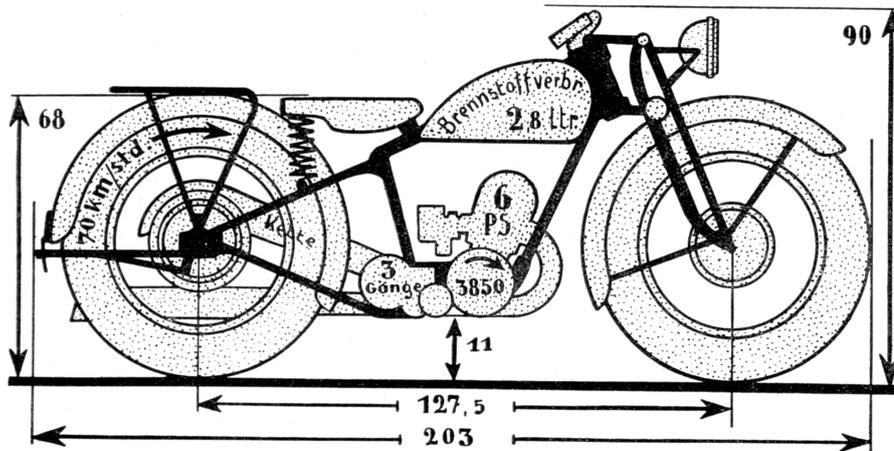


Triumph „RL 200“ und „RL 30“



Ein besonderer Zweitaktmotor

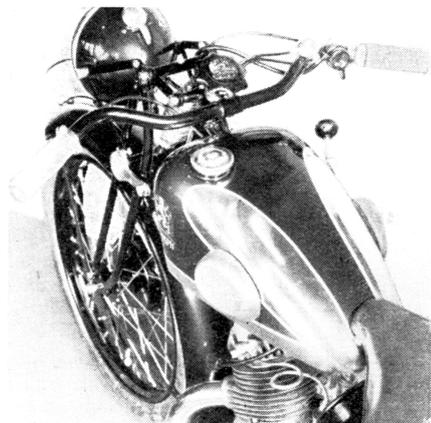
Sie werden sich vielleicht über diese Überschrift wundern, denn der Motor der „RL 200“ ist doch eigentlich ein ganz normaler Nasenkolbenzweitakter, eine „überholte“ Konstruktion. In Wirklichkeit ist gerade diese Maschine berufen, zu beweisen, daß der Nasenkolbenmotor noch keine überholte Angelegen-

heit ist. Es gibt schnellere 200-ccm-Räder, aber kaum eine Maschine mit gleich günstiger Verbrauchskurve, die dabei – und das ist sehr wichtig – gut in der Beschleunigung und „fest“ am Berg ist. Das zu erreichen, gelang durch ein geeignetes Verhältnis zwischen Verdichtungsraum im Kurbelgehäuse und Verbrennungsraum, durch sorgfältige Gestaltung der Kanäle, durch sehr gute Verrippung des Zylinders und des Leichtmetallzylinderkopfes. – Trotzdem der Motor bei der Versuchsfahrt nur eine ganz kurze Einlaufzeit hinter sich hatte, war es nicht möglich, den Kolben zum Festsetzen zu bekommen, wozu sonst meist eine kurze Fahrt mit Vollgas genügt. – Interessant sind einige Konstruktionseinzelheiten, insbesondere die neue Abdichtung des Auspuffrohrs am Zylinder, die einfach, billig und trotzdem völlig trocken ist. Es handelt sich um eine Labyrinthdichtung mit Asbestring, bei der das Rohr nicht festgeschraubt, sondern nur eingesteckt wird und dabei die Dichtung so zusammenpreßt, daß kein

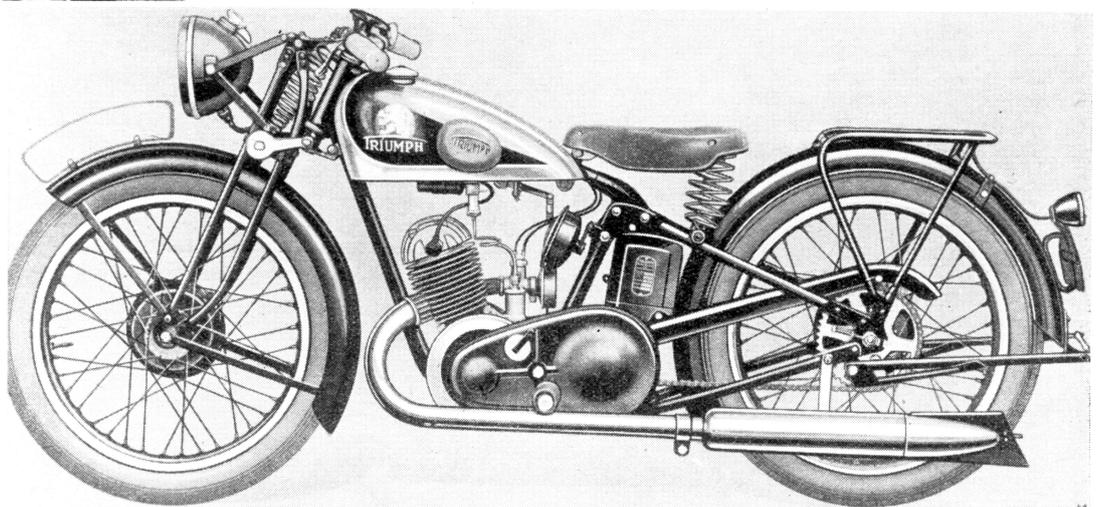
Öl austreten kann. – Erfreulicherweise wird die Maschine mit einem zerlegbaren Schalldämpfer geliefert, der zwar etwas teurer ist als der unzerlegbare Dämpfer, aber wir wissen, daß beim Zweitakter hin und wieder eine Reinigung des Verbrennungsraumes und der Auspuffleitung nötig ist, was nur beim zerlegbaren Dämpfer leicht und schnell gelingt. – Bei der „RL 200“ ist die Zündlichtanlage sehr organisch eingebaut. Ein besonderer Antrieb fehlt, da der Generator unmittelbar auf der Kurbelwelle sitzt.

Das Fahrgestell

Die übrigen Teile des Rades sind normal, aber auf Grund jahrelanger Erfahrungen sehr gut durchkonstruiert. Der offene Stahlrohrrahmen ist innen und außen gemufft und hart gelötet. Die kräftige Stahlblechgetriebebrücke wird in einfacher Weise durch das Rohr der Fußrasten versteift. – Sehr gut für ein so preiswertes Rad ist die geschmeidig wirkende Federgabel mit großen Plattenstoßdämpfern und ausreichender Seitenstabilität. Das

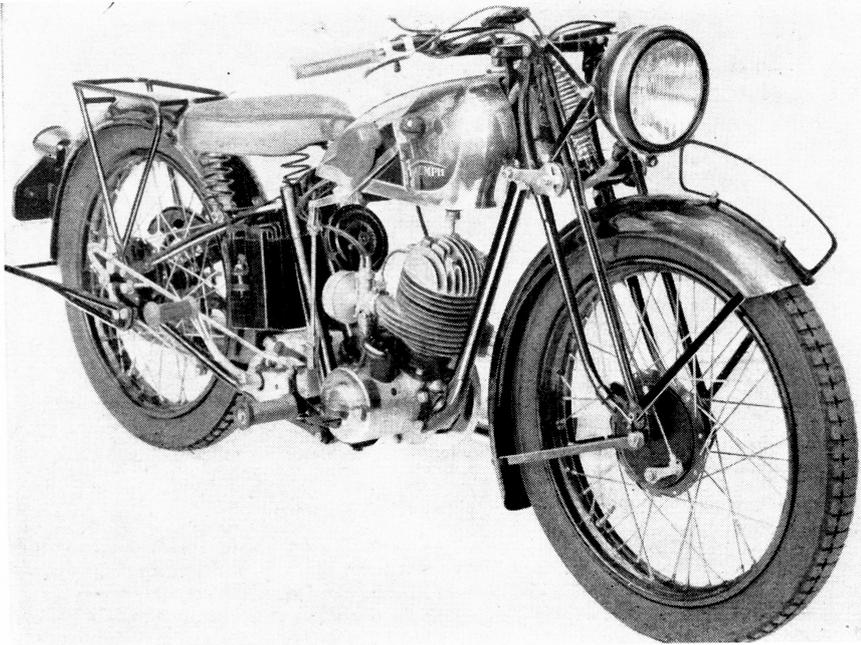


↑ Die „RL 200“ und die „RL 30“ sind einfach, aber solide ausgestattet.
(Photo Fischer)



→ Das Bild zeigt den einfachen, zweckmäßigen Aufbau von Motor, Antrieb, Fahrgestell und Federgabel bei der „RL 200“.

(Werkphoto Triumph)



Die „RL 200“ mit 50-Watt-Zündlichtanlage ist eines der wirtschaftlichsten Räder dieser Klasse. (Werkphoto Triumph-Zerreiß)

Fahrgestell hat einen breiten, kräftigen Hinterradständer, der übrigens teurer ist als der einfache Mittelständer und auch auf lockerem Untergrund ein sicheres Aufbocken gestattet. Ein Teil des hinteren Kotflügels ist abnehmbar, was den Radausbau erleichtert.

Das Getriebe ist getrennt im Rahmen aufgehängt. Die Anblockkonstruktion wurde im Interesse eines besonders günstigen Leistungsgewichtes nicht gewählt. Dafür ist die Getriebekette, wenn auch nicht völlig, so doch sehr gut, doppelseitig, fett dicht gekapselt. – Wenn auch dem Block- und dem Anblockgetriebe die Zukunft gehören, so hat doch das getrennte Getriebe in Sonderfällen immer noch seine Berechtigung. Der Kettenkasten ist in wenigen Minuten geöffnet. Gegenüber dem kleineren Modell „BL 170“ sind keine prinzipiellen Änderungen vorgenommen worden, aber überall, wo es nötig war, wurden die Teile verstärkt. So ist auch ein neues kräftiges Getriebe eingebaut. Die Maschine hat groß bemessene Bremsen und einen gut geformten Bremshebel, der – wie jetzt fast überall üblich – vor der Raste liegt und leicht mit der Fußspitze zu bedienen ist.

Unterwegs mit der Triumph „RL“!

Den Unterschied zwischen der „RL 200“ und „RL 30“ werden wir noch kennenlernen. Beide haben die völlig gleichen Fahreigenschaften. Trotz des kurzen Radstandes sind die Maschinen nicht nur wendig, sondern auch überraschend straßensicher, wie das auf einer sehr schmierigen Straße (dem Erlanger Rats-

berg) festgestellt werden konnte. Wenn auch die Spitzengeschwindigkeit nur bei etwa 70 km/Std. liegt, so können doch durch gute Straßenhaftung und Geschmeidigkeit des Motors hohe Reisegeschwindigkeiten gefahren werden. Das zeigte sich bereits bei der Verbrauchsmessung: Zunächst wurde nach Einstellung des Vergasers (Bing, Düse 70, Zündkerze Siemens AG 30) der Verbrauch mit einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von etwa 50–55 km/Std. gemessen. Das Ergebnis: 2,75 Liter (!!) auf 100 km. Dann wurde die Maschine mit einem Reisetempo von 60 km/Std. (!!) über eine kurvenreiche Straße und durch Ortschaften „gejagt“, was für ein so kleines Rad wirklich sehr viel ist, und dabei der überraschend geringe Verbrauch von 3,3 Liter je 100 km festgestellt. So mancher Zweitaktmotor würde bei gleicher Reisegeschwindigkeit an die 5-Liter-Grenze herankommen oder diese möglichst noch überschreiten.

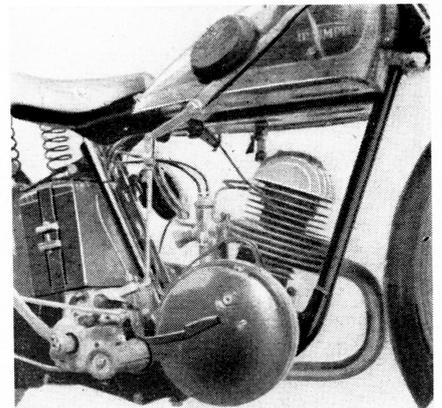
Dabei ist die Bedienung sehr einfach. Der Handlufthebel wird praktisch nur im Ge-

birge benutzt, so daß die Regulierung mit dem Drehgasgriff genügt.

Die Schwertschaltung ist so geformt und angeordnet, daß sich das Getriebe spielend durchschalten läßt. Die Anordnung des Schalthebels hat nur den einen Nachteil, daß die Kniekissen für Leute mit langen Oberschenkeln nicht weit genug vorn am Tank angebracht werden können.

„RL 30“ oder „RL 200“?

Beide Räder haben das genau gleiche Fahrgestell, den gleichen Motor. Der Unterschied liegt ausschließlich in der Lichtanlage. Bei der etwas billigeren „RL 30“ ist eine Schwungradlichtzündmaschine (Schwungradlichtdynamo von Noris mit 30 Watt Leistung) eingebaut. Es gibt hier nicht wie früher zahllose Außenkabel, da die Hauptteile, wie Zündspule, Kontrollampe, Spannungsregler, Unterbrecher usw., innerhalb des Aggre-



Die „RL 30“ hat den gleichen Aufbau wie die „RL 200“, aber nur eine 30-Watt-Batterie-Licht-Zündanlage. (Photo Fischer)

gates liegen. Die Anlage ist für Normalzwecke völlig ausreichend.

Nur der Anspruchsvolle, der auch viel bei Nacht fahren muß, wird die „RL 200“ mit der noch eleganteren und leistungsfähigeren 50-Watt-Lichtanlage wählen, bei der, wie schon oben erwähnt, der Generator nicht durch Zahnräder oder Ketten angetrieben ist, sondern auf der Kurbelwelle sitzt.

J. Fischer

Technische Daten

Motortyp: Zweitakter, Inhalt: 198 ccn., Hub: 72 mm, Bohrung: 59 mm, Verdichtungsverhältnis 1:5,35, Schmierung: Gemisch, Vergaser: Bing A2 20, Zündung: Noris-Lichtbatteriezündung, „RL 30“: 30 Watt, „RL 200“: 50 Watt.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: getrennt, Uebersetzung: 1. Gang:

1:2,87, 2. Gang: 1:1,53, 3. Gang: 1:1, Antriebsart: Kette/Kette.

Fahrgestell: Tankinhalt: 10 Liter, Rahmen: Rohr, Federung: Druckfeder, Bremstrommeldurchmesser: 150 mm, Bereifungstyp: 25×3, Gewicht, fahrfertig: 98 kg.

Preis: „RL 30“ = 525,- RM., „RL 200“ = 540,- RM.