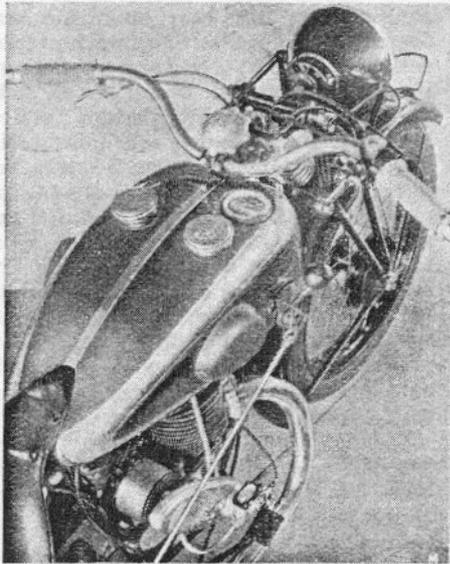


MOTOR SPORT-PRÜFUNGSBERICHT

M No. 157

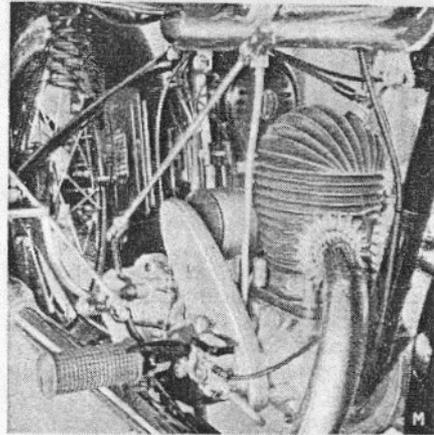
200-ccm-Triumph SKV.

Wie in Zukunft das Motorrad konstruktiv durch die Kraftfahrzeugsteuer beeinflusst wird, läßt sich heute noch nicht sagen. Bisher wurde in Deutschland mit vollem Recht der allergrößte Wert auf die Ausgestaltung des steuerfreien 200-ccm-Rades gelegt. Nach jahrelanger mühsamer Kleinarbeit ist es hier gelungen, Maschinen zu entwickeln, die keineswegs nur als Stadt- oder Wochenendfahr-



Draufsicht auf die Maschine

um eine ganz normale Konstruktion, um die Zusammenstellung einfacher und erprobter Einzelteile handelt. — Wenn auch das steuerfreie Motorrad heute durch seine Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit Aufgaben zu erfüllen hat, die vor Jahren nur den größeren Reisemaschinen zukamen, so ist es hier doch immer noch wichtig, daß man auf besondere Einfachheit Wert legt. Gerade das steuerfreie Rad wird häufig vom Laien gefahren, von Leuten, die das erstmal in ihrem Leben auf einer Maschine sitzen. Teilweise verzichtete man bewußt oder unbewußt auf diese Einfachheit. Steuerfreie Motorräder wurden mit allem nur denkbaren Luxus ausgerüstet, mit dem Erfolg, daß sie oft relativ teuer und vor allem schwer wurden. Wenn man einmal alle deutschen steuerfreien Motorräder vergleicht, so findet man zu seiner Überraschung, daß heute nur noch ganz wenige Maschinen fahrfertig unter 100 kg wiegen. Ein Gewicht von 120 oder 130 kg ist keine Seltenheit, und manch steuerfreies Rad ist noch viel schwerer. Die Triumph SKV. 200 gehört also heute mit rund 110 kg noch zu der Mittelgewichtsklasse der Steuerfreien. 110 kg das ergibt ein Leistungsgewicht von 20 kg je PS unter Zugrundelegung der Dauerleistung von 5,5 PS. Damit haben wir bereits



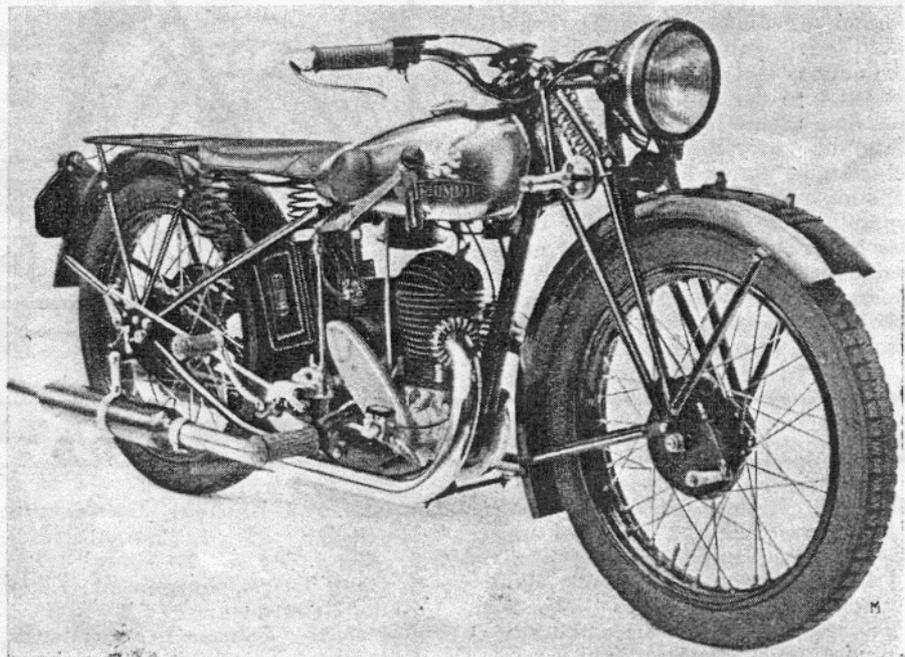
Der Motorblock

die Gewähr dafür, daß dieses Rad elastisch und bergfreudig ist.

Der Rahmen der SKV. 200 ist ein normaler Rohrrahmen aus sehr kräftigen, nahtlos gezogenen Stahlrohren mit großen Muffen und ausschließlich hart gelötet. Sehr gut in der Wirkungsweise ist die normale Federgabel mit langer Druckfeder. Auch Versuche auf ganz schlechten Straßen zeigten, daß hier eine ausgezeichnete Anpassungsfähigkeit an Straßendecke und Fahrergewicht möglich ist. Die Stoßdämpfer haben eine einfache Knebelnachstellung. Gerade für die Tourenmaschine ist die Federung und ihre Anpassungsfähigkeit außerordentlich wichtig. Es gibt heute noch verschiedene steuerfreie Räder, bei denen sie nicht völlig befriedigt. —

zeug zu bezeichnen sind, im Gegenteil, es sind vollwertige Kraftäder, die auch den stärksten Dauerbetrieb gut aushalten, Maschinen, die je nach Konstruktionstyp hohe Spitzengeschwindigkeiten erreichen oder durch Kraft und Elastizität bei stärkster Beanspruchung vor allem gute Reisegeschwindigkeiten erzielen. Ein sehr solides Gebrauchsräder dieser Art ist die SKV-Maschine der Nürnberger Triumph-Werke. Es ist keine der vielen Neukonstruktionen, sondern ein Motorrad, das in den letzten Jahren ganz systematisch immer weiter entwickelt, weiter verfeinert wurde, ohne daß man den prinzipiellen Aufbau änderte. Es soll keine extrem schnelle Sportmaschine sein, sondern ein 200-ccm-Rad, das auch den stärksten Beanspruchungen gewachsen ist, das Stunden um Stunden seine Leistung hergibt und das für große Ueberlandfahrten ebenso geeignet ist wie für den Großstadtverkehr.

Diese wenigen Zeilen sagen uns schon, daß wir keine Ueberraschungen zu erwarten haben, daß es sich



Seitenansicht der Maschine mit Tankschaltung und Frischblöschmierung

Die Fahreigenschaften

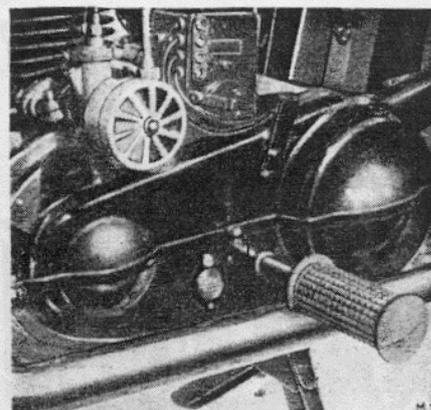
Durch die tiefe Schwerpunktlage, die richtige Gewichtsverteilung und den richtigen Steuerwinkel hat dieses solide Triumph-Rad eine gute Straßenlage auch bei höheren Geschwindigkeiten auf sehr schlechten Straßen. Erfreulich ist es, daß beim neusten Modell der Sattel tiefer angeordnet wurde. Sattel- und Lenkerposition sind gut, man könnte sich nur verstellbare Fußrasten wünschen. Die Regulierungsorgane sind bequem angeordnet. Die Maschine hat Drehgas. Die Bremsen sind ausreichend bemessen, das Bremspedal sehr gut geformt und angeordnet. Es ist wichtig, auf

Löcher besitzt, in welche die Bremsstange beliebig eingehängt werden kann.

Wir wissen, daß Kleinigkeiten für den Fahrer wichtig sind! So soll noch erwähnt werden, daß das Tachometer (Antrieb vom Getriebe) ganz weit vorn im Tank und damit im Blickfeld des Fahrers liegt. Bei Armaturenbrettern im Tank wird das Tachometer oft viel zu weit hinten angeordnet. Der neue Triumph-Mittelständer (Träger mit U-förmigem Querschnitt) macht einen sehr kräftigen Eindruck und gestattet ein leichtes Aufstellen dieser ja nicht allzuschweren Maschine. Der Tank könnte noch ein wenig größer sein, damit es auch möglich ist, einmal 10 Liter einzufüllen. Im übrigen ist ein Brennstoffmangel nicht zu befürchten, da serienmäßig ein Reservehahn mit eingebautem Filter verwendet wird.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß es sich hier nicht um ein übermäßig schnelles Sportrad handeln soll. Das effektive Spitzentempo liegt bei etwa 70 km/Std. Dabei lassen sich hohe Reisegeschwindigkeiten erzielen, weil die Maschine sehr geschmeidig ist. An der bekannten S-Kurve an der Havel war es nur notwendig, ganz kurz auf den 2. Gang zurückzuschalten, der Motor erholte sich sehr schnell und zog dann glatt durch. Erfreulich ist es, daß die Maschine auch bei Verwendung von normalem Benzin gar nicht zum Klopfen neigt (sie viertaktert nur etwas viel), so daß man mit der Drehzahl ohne Gefahr weit heruntergehen kann.

Zusammengefaßt kann gesagt werden, daß es sich bei der Triumph SKV. 200 um ein sehr solides Gebrauchsrads handelt. J. F.

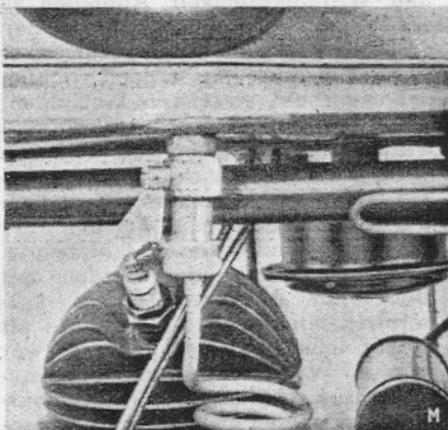


Der neue dichte Kettenkasten

Selbstverständlich hat die Maschine auch einen Steuerungsdämpfer mit Arretierfeder. Bei dem neuesten Modell befindet sich über dem Steuerkopf ein großer, handlicher Einstellgriff.

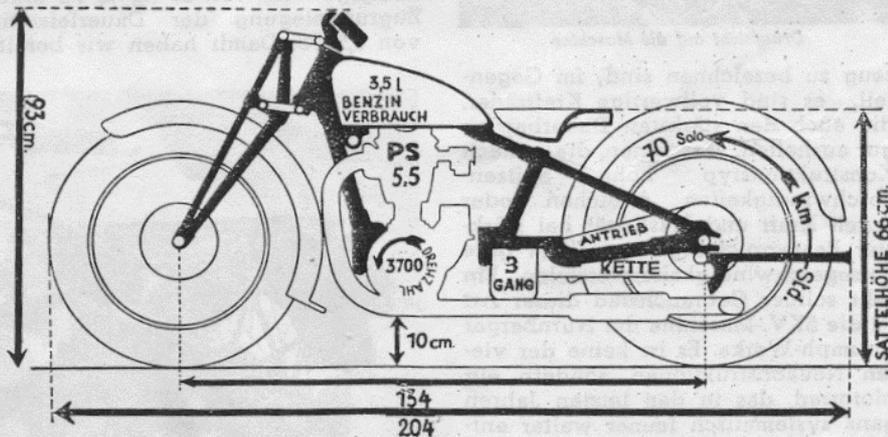
Der Motor dieser SKV-Maschine wird von den Triumph-Werken seit vielen Jahren gebaut. Er wurde immer mehr verfeinert, so daß wir heute die Gewähr dafür haben, daß die Maschine auch bei starker Beanspruchung einwandfrei durchhält. Es ist eine normale Zweitaktmaschine mit kräftiger, sorgfältig ausgewuchteter Kurbelwelle in Gleit- und Kugellagern doppelt gelagert. Die Maschine hat Graugußkolben und eine Schubstange mit Rollenlager. Der Doppeleauspuff mit richtig angeordneten, groß bemessenen Kanälen sorgt für eine schnelle, sichere Abführung der verbrauchten Gase.

Sehr erfreulich ist es, daß bei dem neusten Modell der SKV. 200 die Vorderkette völlig dicht gekapselt ist. Es ist ein Blechkettenkasten, der, wie wir das in der Abbildung deutlich sehen, horizontal geteilt ist. Durch drei Spannbolzen (vorn, Mitte, hinten) werden die beiden Kettenkastenhälften (mit entsprechenden Ueberlappungen) fest und dicht zusammengehalten. In der Mitte unten befindet sich eine kleine leicht verschließbare Öffnung zur Kontrolle und Abschmierung dieser Kette. Durch diese „Kleinigkeit“ ist das Rad nicht unwesentlich verbessert worden. Ueber das Hurth-Dreiganggetriebe ist nichts weiter zu sagen. Wir wissen, daß sich dieses Getriebe heute besonders leicht schaltet und auch eine weiche, geschmeidige Kupplung besitzt.



Großer Reservehahn mit Filter und unter dem Tank liegendes Horn

dieses Bremspedal besonders hinzuweisen (wir zeigen es auch in der Abbildung), da immer noch Tausende von Motorrädern mit ungeeigneten Bremshebeln gebaut werden. Die Hinteradbremse läßt sich leicht nachstellen, da der Bremshebel mehrere



TECHNISCHE DATEN

Motortyp: Triumph SKV. 200, Inhalt: 196,8 ccm, Hub: 72 mm, Bohrung: 59 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:4,5, Schmierung: Frischöl, halbautomatisch, Vergaser: Graetzin KF. 20, Zündung: Lichtbatterie-zünder.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hurth-Typ PT. 1, Uebersetzung: 1. Gang 1:6,25, 2. Gang 1:9,56, 3. Gang 1:17,94, Antriebsart: Kette/Kette, Uebersetzung: 1:2,5.

Fahrgestell: Rahmen: Rohrrahmen, Federung: Parallelogramm, Sattel-

fabrikat: Wittkop-Elastic, Brems-trommeldurchmesser: 150 mm, Bereifungstyp: Niederdruck, 25x3, Tankinhalt: 10,5 Liter, Gewicht: fahrfertig 110 kg.

Ausstattung: Licht, Horn, Tacho, Preis: 750,- RM.