

TWN B 125

Das 125-ccm-Modell der Triumph-Werke-Nürnberg hatte schon vor dem Krieg eine Sonderstellung unter den Maschinen dieser Klasse eingenommen. Hatte es doch den einzigen drehschiebergesteuerten Zweitaktmotor in dieser Größenordnung. Das Wiedererstehen dieses Typs wurde daher mit größtem Interesse erwartet und die neue B 125 hat auch in keiner Weise enttäuscht. Im Gegensatz zu ihrer größeren Schwester, der BDG 250, bei der bekanntlich auf den seinerzeit hinter der Kurbelwelle angeordneten Drehschieber verzichtet wurde, ist hier das Steuerorgan für den Gas-einlaß erhalten geblieben.

Der Kurbelwellendrehschieber stellt auch heute wieder das besondere Charakteristikum des kleinen TWN-Motors dar. Der rechte Zapfen der beiderseits in Rollen gelagerten Kurbelwelle, der außen das Kettenritzel für den Primärtrieb trägt, weist von der Kurbelwange weg einen abnormal großen Durchmesser auf und ist hohl ausgeführt. Die an sich achsiale Bohrung führt schließlich radial aus dem Zapfen heraus und korrespondiert im Bereiche des oberen Totpunktes mit einem schräg von oben kommenden Kanal im Kurbelgehäuse, an den der Anschlußkrümmer des Bing-Vergasers direkt angeflanscht ist. Mit dieser Anordnung ist also ohne zusätzliche Bauteile der Vorteil einer längeren Einlaßzeit für die Frischgase erreicht worden. Es ist dabei besonders erfreulich, daß man die Einlaßsteuerung nicht ausschließlich zur Steigerung der Spitzenleistung mißbrauchte, sondern sie zur Erhöhung des Drehmoments über einen ausnehmend weiten Bereich heranzog.

Der Motor, der mit 50 mm Bohrung und 62 mm Hub unter den Zweitaktern geradezu als „Langhuber“ angesprochen werden kann, kommt auf eine Höchstleistung von 5 PS. Die bewährte Kreuz-

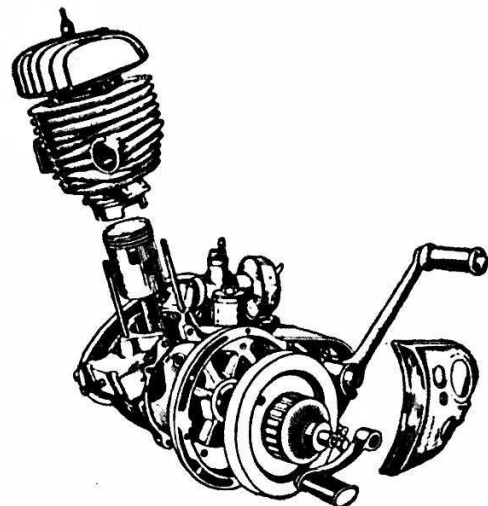
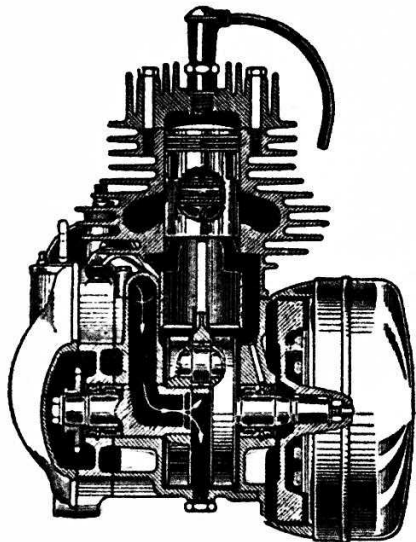
stromspülung und der Flachkolben wurden beibehalten. Die beiden Auspuffrohre führen wohl scheinbar vorn aus dem Zylinder heraus, doch sind die Auslaßschlitze selbst symmetrisch zu beiden Seiten des Zylinders angeordnet. Die verbrannten Gase werden in kräftig verrippten Kanälen innerhalb des Zylindergusses nach vorne geleitet. Die Überströmkanäle münden an der Vorder- und Hinterseite des Zylinders. Nach der Aufteilung der Schlitze ergibt sich in der Draufsicht eine Gasströmung in Kreuzform. Der mit drei Ringen versehene Kolben wirkt auf eine in zwei Reihen Rollen laufende Pleuelstange.

Die Schmierung erfolgt durch Beimischung des Öles zum Kraftstoff. Besondere Bohrungen im Gehäuse sorgen dafür, daß die Kurbelwellenlager nicht allein vom Ölnebel benetzt werden, sondern daß ihnen zusätzlich ein Teil des versprühten und vom Zylinder abfließenden Öles zuläuft.

Die Zündkerze sitzt zentral im abnehmbaren Leichtmetallzylinderkopf, der ebenso wie der Zylinder stromförmig nach rückwärts verlängerte Kühlrippen aufweist. Den Strom für Zündung und Licht liefert der auf dem linken Kurbelwellenstummel sitzende Noris-Lichtbatterie-Zünder von 25/35 Watt Leistung. Der Zündschlüssel befindet sich im Gehäuse der Lichtmaschine.

Das mit dem Kurbelgehäuse zu einem Block vereinigte Dreigangetriebe wird von der Kurbelwelle durch eine einfache im Ölbad laufende Rollen-kette angetrieben. Eine Zweischeiben-Korkkupp-lung mit Zentralfeder sitzt in normaler Weise auf der Hauptwelle des Getriebes. Die einzelnen Gänge (1-1.45-2.93) werden durch einen links-liegenden Fußschalthebel in Eingriff gebracht. Die Schaltrichtung entspricht natürlich der deutschen Norm: Erste nach unten, Zweite und Dritte nach oben. Der Kickstarter ist ebenfalls der Norm entsprechend links angeordnet. Abweichend von den Gepflogenheiten der deutschen Bauweise liegt der Hinterradantrieb mit dem Primärtrieb auf der gleichen (rechten) Seite der Maschine.

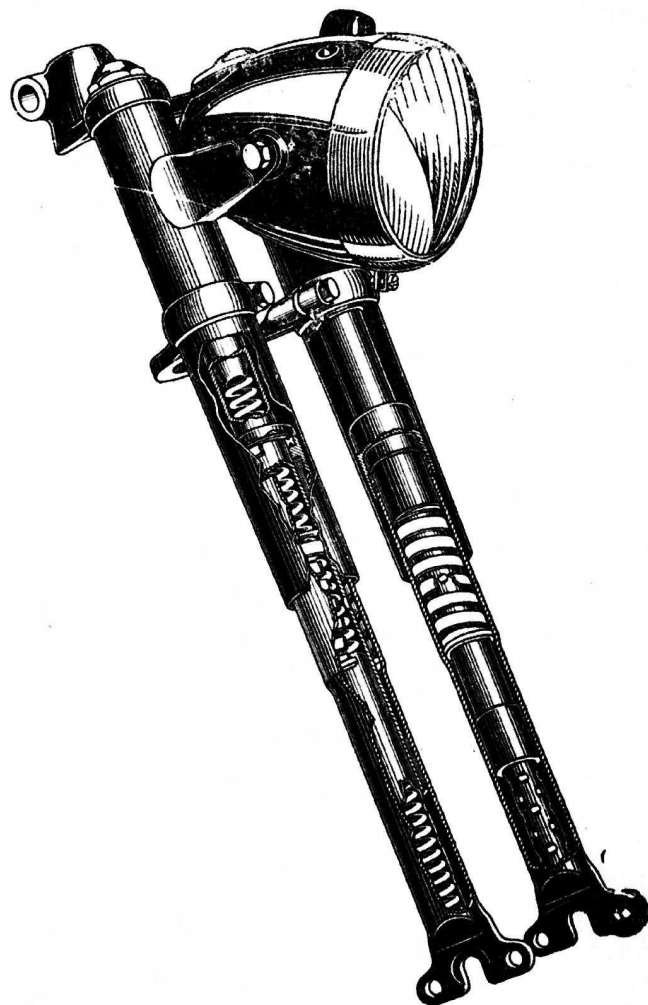
Der Rahmen ist als geschlossener Doppelrohrrahmen ausgebildet und wirkt beruhigend stabil. Der Führung und Abfederung des Vorderrades dient eine vollständig neu entwickelte Teleskopgabel. Die feststehenden Innenrohre tragen an ihren un-



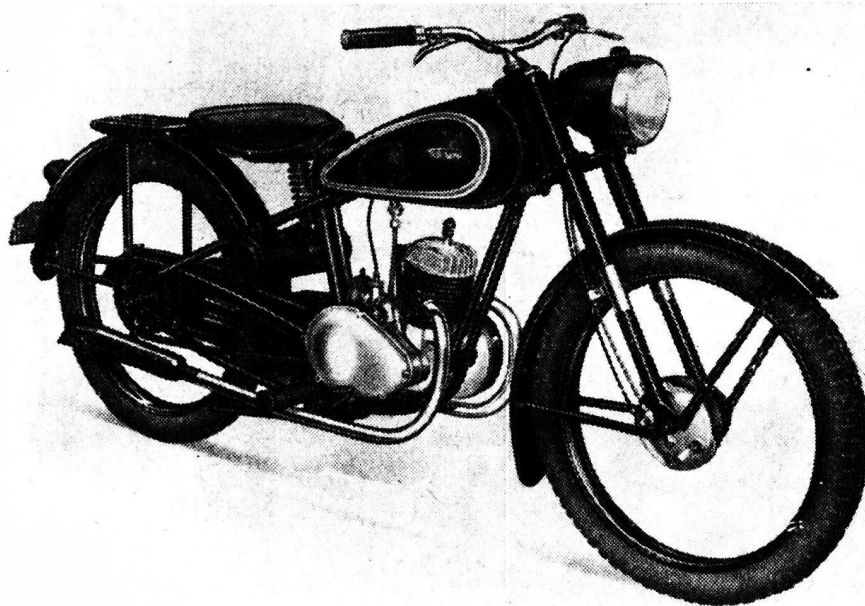
teren Enden die Gleitbüchsen für die durch die Vorderradachse verbundenen Außenrohre. Diese umfassen ihrerseits wieder an ihrem oberen Ende die Innenrohre mit Büchsen, wobei eingelegte Abdichtungsstulpen den Ölaustritt verhindern. Die Federungsarbeit wird von zwei langen Schraubenfedern geleistet, die sich unten gegen die verschlossenen Enden der Außenrohre und oben gegen konische Einsätze in den Innenrohren abstützen. Die große Federlänge gestattet weiches Arbeiten bei langen Federwegen. Das in die Innenrohre eingefüllte Öl wird außer zur Schmierung auch gleich zur Dämpfung herangezogen, da es während der Federbewegung dauernd durch die Bohrungen der in den Innenrohren gleitenden Dämpfungsrohre zirkulieren muß.

Vorder- und Hinterrad laufen auf nachstellbaren Konuskugellagern und besitzen Tiefbettfelgen. Die Reifendimension beträgt an beiden Rädern 2.50—19. Die Innenbackenbremsen weisen einen Durchmesser von 125 mm und eine Trommelbreite von 20 mm auf. Der Leichtmetalldeckel der Vorderradbremse zeigt die bekannt wirksame Abdeckungsschürze, die das Eindringen von ablaufendem Spritzwasser in die Bremstrommel verhindert. Betätigt wird die Vorderradbremse vom rechtsseitigen Lenkerhebel, die Hinterradbremse vom rechtsliegenden Pedal. Da die Hinterradbremse jedoch links angeordnet ist, sitzt das Bremspedal auf einer quer durch den Rahmen geführten Welle, von wo aus ein kurzer Hebel über eine Zugstange auf den Bremsschlüssel wirkt.

Seit jeher waren die TWN-Maschinen für ihre gute Ausstattung bekannt und die B 125 macht hier keine Ausnahme. Der hervorragende Pagusa-Schwingsattel mit nachstellbarer Zentraldruckfeder bedeutet eine große Annehmlichkeit für den Fahrer. Nicht minder die serienmäßig (!) vorgesehene Polsterkniekissen am Tank. Auch der im Scheinwerfer eingebaute Tachometer der von der Vorderradnabe aus angetrieben wird, kommt von Haus aus mit zur Lieferung. Rechts und links vom Hauptlichtschalter im Scheinwerfer befinden sich die rote Ladekontrollampe und die grüne



Leerlaufanzeigelampe. Die Schmiernippel an den Bowdenzügen von Kupplung und Vorderradbremse geben einen weiteren Beweis, daß bei TWN auch dem kleinsten und billigsten Modell eine liebevolle Verfeinerung zuteil wird. Das Werkzeug ist in einer runden Trommel leicht zugänglich und klappensicher untergebracht. Hervorzuheben ist noch die absolut sturz sichere Unterbringung der Batterie hinter dem Antriebsblock.



50×62 = 122 ccm, 2 T-Flachkolben-Kreuzstrom; Verd. 8,2; 5 PS/4800 U; Batteriezündung; Mischungsschm.

Kette (Ölbad); 7,45—10,8—21,8. Fußschaltg.; Kette (offen).

Doppelrohrrahmen genietet und geschraubt, geschlossen; Telegabel; 3,00—19; Schwingsattel; Tank 9 l; Innenzugdrehgriff, Außenzughebel.

Radst. 124, Länge 192, Breite 75, Sattelh. 66, Bodenfr. 11 cm.

84 kg, 75 km/h, 2,5 l/100 km.