

Der geprüfte Steib-Seitenwagen mit Stoßstangenrahmen und geschmeidiger Schraubenfederung.

Prüfungsbericht M Nr. 190

Triumph „S 500“ Gespann

Isst ein großes Gespann bei den heutigen Kleinwagen überhaupt noch konkurrenzfähig? Der Preis ist, verglichen mit dem billigsten Kleinwagen, etwa derselbe. Wie steht es nun aber mit der Geschwindigkeit, mit dem Verbrauch, überhaupt mit den Betriebskosten? Um diese heute viel gestellten Fragen zu beantworten, wurde einmal wieder ein bewährtes, solides Gebrauchsgespann geprüft.

„S 500“, ein alter Bekannter

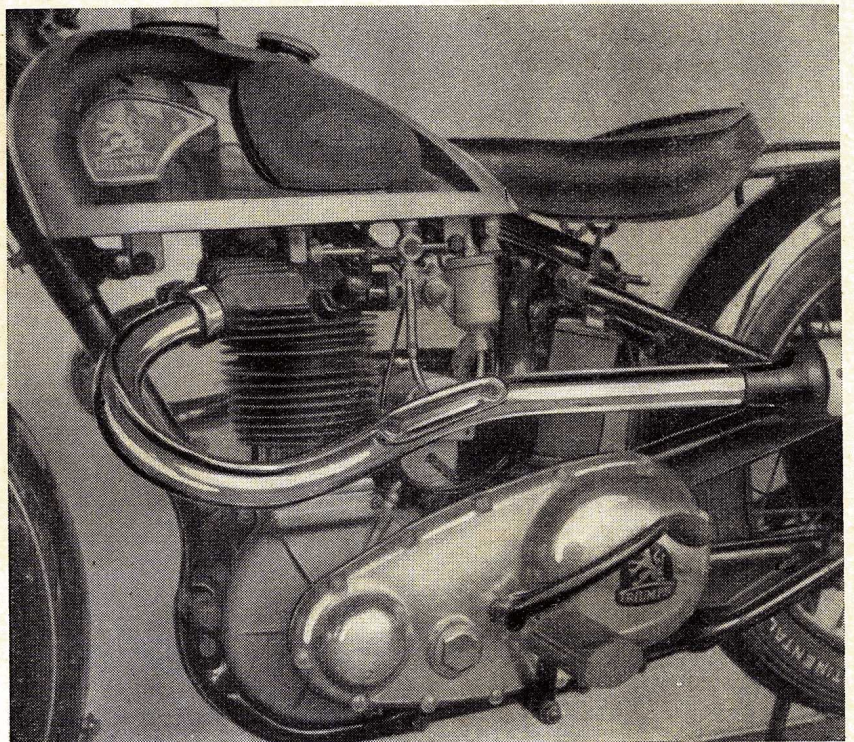
Viel von der „S 500“ zu erzählen, erübrigt sich, denn dieses Rad ist uns seit vielen Jahren bekannt. Es wurde allerdings 1937 in den Einzelheiten wesentlich verbessert. In Heft 15/1937 wurde hiervon berichtet. Der altbewährte kopfgesteuerte Einzylindermotor mit ungekapselten hängenden Ventilen ist unverändert beibehalten worden, nur daß man ihm auf der Ventilseite eine äußere Abdeckung gab, damit der Motor glattflächiger und moderner aussieht. Ganz neu entwickelt wurde das Viergangegetriebe mit leichtgängiger Fußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige im Scheinwerfergehäuse. Bei getrennter Getriebeanordnung ist die öl- und staubdichte Kapselung der Getriebekeine nicht ganz einfach, doch auch hier fand man eine Lösung, durch die die Verschiebung des Getriebes zur Kettenachstellung nicht behindert wird. Zusätzliche Stoßdämpfer sorgen noch für eine weiche Uebertragung des Antriebes. Etwas überraschend ist das Fehlen eines

Luftfilters am Vergaser. Bei diesem kopfgesteuerten Motor ist das Filter allerdings nicht annähernd so wichtig wie etwa beim Zweitakter, und es ist hier kaum Platz zum Anbau vorhanden.

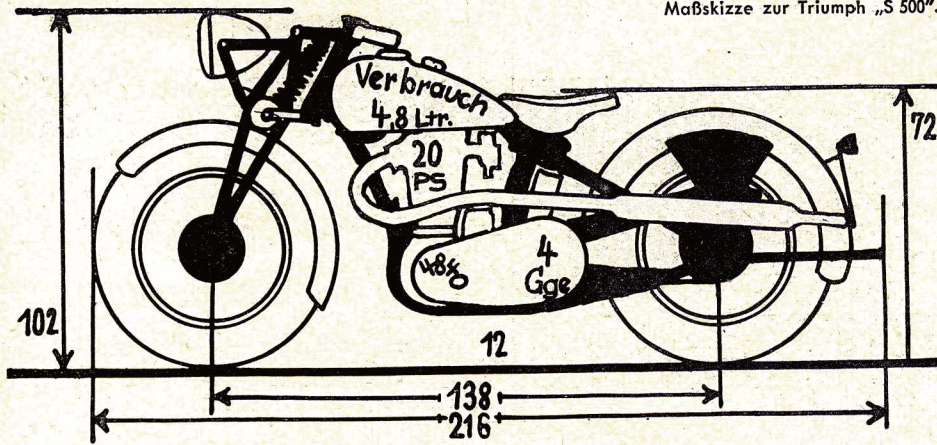
Bei allen Konstruktionen des Nürnberger Konstrukteurs Reitz macht es Spaß, sich mit den Kleinigkeiten zu beschäftigen,

denn sie sind genau so liebevoll und sorgfältig gestaltet wie die wichtigsten Konstruktionsteile des Rades. Das gilt von der Tempergußschale, die den bisher offenen Rahmen unten schließt und gleichzeitig das Kurbelgehäuse abdeckt. Das gilt auch von dem Tempergußstück über dem Getriebe, das gleichzeitig das Signalhorn

Trotz getrennter Getriebeanordnung wurde die Vorderkette völlig gekapselt. Der bisherige offene Rahmen ist durch ein Tempergußstück geschlossen. (2 Photos Fischer)



Maßskizze zur Triumph „S 500“.



Technische Angaben:

Motortyp: Inhalt: 496 ccm, Hub: 94 mm, Bohrung: 82 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:6, Schmierung: Frischölpumpe, Vergasertyp: Bing AJ 2/26, Vergasereinstellung: 120-IV, Zündung: Bosch-Batterie, Zündkerzentyp: Bosch DM 175 A 1.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hurth, getrennt, Uebersetzung: 1. Gang: 1:3,3; 2. Gang: 1:2,12;

3. Gang: 1:1,39; 4. Gang: 1:1; Antriebsart: Kette gekapselt/Kette.

Fahrgestell: Tankinhalt: 10 Liter, Rahmen: Rohr, geschlossen, Federrichtung: Druckfedergabel, Bremsstrommeldurchmesser: 200 mm, Bereifungstyp: 3,5×19, Gewicht, fahrfertig (Tank voll): 270 kg,

Preis: 1452,50 RM.

aufnimmt und eine Konsole für die Batterie trägt. Das gilt besonders von dem großen bequemen Schwingsattel, bei dem die von Hand nachstellbare Schraubenfeder im Hauptrahmenrohr gekapselt ist. Dadurch, daß sich auch die Nasenhöhe des Sattels verstellen läßt, ist zu erreichen, daß man beim Durchschwingen nicht allzusehr nach hinten „kippt“. Diese leichte Neigung des Fahrers beim Schwingen ist wohl der einzige Nachteil des Schwingsattels überhaupt. (Nur durch Parallelschwingung, also durch ein waagrechtes Auf- und Abspringen der Sitzfläche ließe sich das beseitigen. Die Sattelkonstruktion wird dann aber recht kompliziert.)

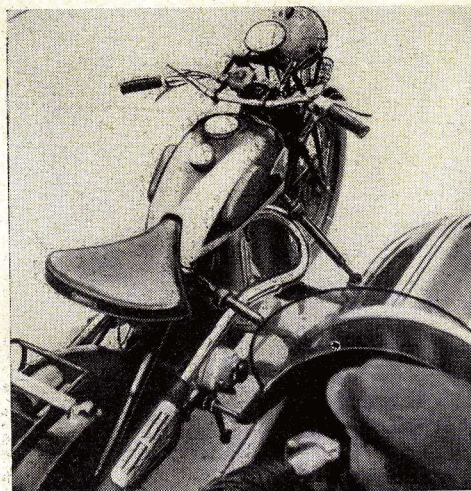
Die „S 500“ hat hinten eine Halbsteckachse, so daß beim Radausbau die Kette nicht geöffnet zu werden braucht. Vorn ist eine normale Steckachse eingebaut. Zur Ausstattung gehört noch ein Großtachometer hinter dem Scheinwerfer und ein Lenkungsschloß. – Sehr angenehm für den Solobetrieb ist die Seitenstütze, die jetzt alle Triumph-Motorräder haben. Das Rad wird nicht mehr mühsam aufgebockt, sondern nur nach der Seite geneigt und auf die kräftige Stütze gelegt.

Der Steib-Seitenwagen

Angebaut wurde für die Prüfung ein Seitenwagen von Steib. Die Konstruktion ist ebenfalls bekannt. Dieser Seitenwagen hat

einen Stoßstangenrahmen. Der Rahmen liegt also nicht unter der Karosserie, sondern ist um den Aufbau geführt. Dadurch ergibt sich bei tiefer Schwerpunktlage eine voll ausreichende Bodenfreiheit. – Zur Erleichterung des Anbaues hatte der Seitenwagen zwei Kugelschnellanschlüsse. In die beiden oberen Streben sind Gummizwischenstücke eingelassen, die Verzerrungen ausgleichen. – Der Wagen hat eine bequeme Stahlblechkarosserie. Hinter dem Sitz ist ein kleiner Kofferraum vorhanden, außerdem kann auf dem Heck noch ein zweiter Koffer aufgeschnallt wer-

Die bewährte „S 500“ mit Schwingsattel, großen Kniekissen, sehr großem Tachometer und auch sonst guter Ausstattung.



den. Die Schraubenfederung arbeitet weich und ausgeglichen, nur auf sehr schlechten Straßen wünschte man sich eine zusätzliche Stoßdämpfung, die auch in diesem Seitenwagen eingebaut werden kann. – Zur Ausstattung gehört noch eine Schutzdecke und eine Windschutzscheibe.

Zahlen, die entscheiden!

Jetzt geht es an die Prüfung, die einen Vergleich mit dem Kleinwagen ermöglichen soll. Für den Solobetrieb hat die „S 500“ eine Unterersetzung von 1:2,33 zwischen Getriebe und Hinterrad. Die normale Seitenwagenuntersetzung ist 1:2,68. Bei dem geprüften Gespann war versuchsweise die Untersetzung 1:2,53 vorgesehen, die sich auch völlig bewährt hat und in Zukunft auf Wunsch geliefert wird.

Mit besetztem Seitenwagen wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 86 km/st erreicht. Ein Kleinwagen der gleichen Preisklasse (aber mit etwa doppelt so großem Motor) ist schneller.

Die Beschleunigung ist sehr günstig und besser als beim Kleinwagen. Das besetzte Gespann brauchte nur 10 Sekunden, um von 30 auf 60 km/st im dritten Gang zu beschleunigen.

Sehr flach ist die Verbrauchskurve. Genaue Messungen zeigten, daß sie etwa mit 4,5 Liter je 100 km beginnt und bereits mit wenig über 5 Liter bei Vollgas endet. Das bedeutet, daß wir auch bei hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht über 5 Liter kommen. Hier zeigt sich die Ueberlegenheit gegenüber dem Kleinwagen, nicht zuletzt durch das günstige Leistungsgewicht. Der Kleinwagen braucht etwa 6 bis 10 Liter, man muß also bei forscher Fahrweise mit 8,5 bis 9 Liter je 100 km rechnen. – Dazu kommen noch beim Gespann die einfachen und billigen Reparaturen, so daß das Gespann in bezug auf Wirtschaftlichkeit dem Kleinwagen doch noch überlegen ist.

J. F.

Die „S 500“ hat hochgezogene Auspuffrohre und eine Fußschaltung mit elektrischer Leerlaufanzeige.

(2 Photos Fischer)

