

RR-TEST: TRIUMPH „GONTESSA“



## Die Contessa

machte ihrem Namen alle Ehre:

# RASSIG UND ELEGANT

Der Streit, hie Zweitakt, hie Viertakt, ist ziemlich alt und so wird sich niemand wundern, daß man heftige Anstrengungen machte, die Vorteile der beiden unter einen Hut zu bringen. Selbstverständlich sollten alle Nachteile vom Zwei- und Viertakter dabei verschwinden. Das Prinzip des Zweitakt-Doppelkolbenmotors kam diesem Ideal ziemlich nahe. Wenn nun einem deutschen Werk das Verdienst zugesprochen werden muß, diesen Zweitakt-Doppelkolbenmotor zu hoher technischer Reife entwickelt zu haben, so ist dies das Triumphwerk in Nürnberg, das auch für die Contessa verantwortlich zeichnet.

Natürlich ist auch die Contessa mit einem Doppelkolben-Zweitaktmotor ausgerüstet. Und weil dieser Motor über so ausgezeichnete Laufeigenschaften verfügt, lohnt es sich, etwas näher darauf einzugehen. Beginnen wir gleich einmal mit dem Leerlauf: Dieser ist so unwahrscheinlich leise und so langsam einzustellen, daß man seine letzten Nerven darüber verlieren könnte. Bei jedem Blubb glaubt man, daß der Motor nun endgültig stirbt, aber er stirbt nicht, darauf können Sie jede Wette eingehen. Der zweite Punkt ist die Elastizität, die dieser Motor aufweist. So ist es durchaus möglich, mit einigem Gefühl im Kupplungsfinger im 3. Gang anzufahren und ruckfrei zu beschleunigen. Im 4. Gang läßt sich

*Die Bergsteigfähigkeit der Contessa war nur im Gelände zu erproben, denn so steile Straßen, wie wir sie dazu gebraucht hätten, gibt's gar nicht. Allerdings bewährte sich die Contessa auch hier ausgezeichnet*



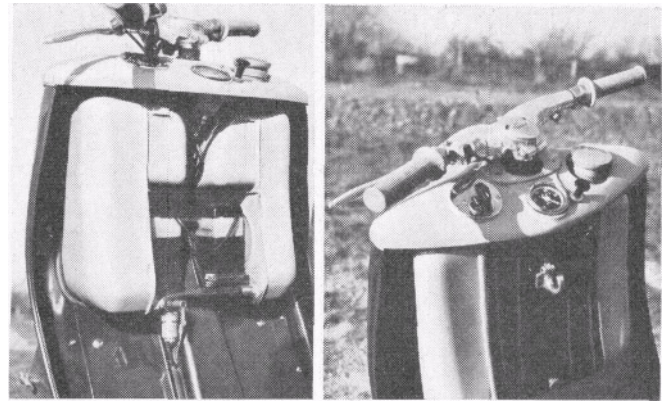
*Für den sportlich eingestellten Fahrer ist es eine Freude, mit der Contessa Kurven zu fahren. Freilich auch der reine Tourenfahrer weiß die ausgezeichnete Straßenlage dieses Rollers zu schätzen.*

die Contessa bis auf 25 km/h herunterdrosseln, dabei läuft sie so leise, daß viele der vorbeifahrenden Autos direkt als Lärmacher empfunden werden. Womit wir schon beim 3. Punkt angelangt wären, der hervorragenden Geräuschdämpfung. Man hat bei der Contessa in diesem Punkt eine so hohe Vollkommenheit erreicht, daß es nur sehr schwer möglich sein wird, die Geräuschdämpfung noch weiter zu verbessern. Der nähmaschinenartige Leerlauf verwandelt sich zwar bei hohen Drehzahlen in ein zorniges Brummen, es ist aber unmöglich, diesem Motor einen hemmungslosen Krawall zu entlocken. Mit all diesen Eigenschaften gehört das Contessa-Triebwerk zu dem Elegantesten, das man überhaupt in einen Roller eingebaut findet. Um so erfreulicher ist es, daß sich diese Eleganz mit einem ausgesprochen sportlichen Temperament verbindet. Die Beschleunigung läßt nichts zu wünschen übrig, selbst von 80 km weg zieht der Motor noch fühlbar an, erst ab 95 km beginnt die Tachonadel zu kriechen, um etwa bei 100 km, nach einigem Warten, ihren Höchstwert zu erreichen. Man kann übrigens ruhig von Tachogeschwindigkeiten sprechen. Überprüfungen mit der Stoppuhr zeigten, daß es absolut' genau ging.

Dieser Motor hängt nun in einem Fahrwerk, das ebenfalls einige im Rollerbau nicht alltägliche Punkte aufweist. Rein äußerlich fällt sofort der in die Frontwand eingebaute Benzintank ins Auge. Unter der Verkleidung des Benzintanks liegen außerdem noch die beiden Starterbatterien. Die beiden Räder, mit 3,50—10-Zoll-Reifen bestückt, werden vorne durch eine Schwingarmgabel abgedefert, die Hinterradfederer erfolgt durch eine Triebatzschwinge. Selbstverständlich ist ein hydraulischer Stoßdämpfer eingebaut. Diese Federer ist so langhubig und weich, daß man befürchtet, sie müsse bei jeder größeren Bodenwelle haltlos durchschlagen. Der erste Eindruck täuscht aber, denn es ist mir während der ganzen Testfahrt nicht gelungen, die Federer auch nur ein einziges Mal zum Durchschlagen zu bringen.

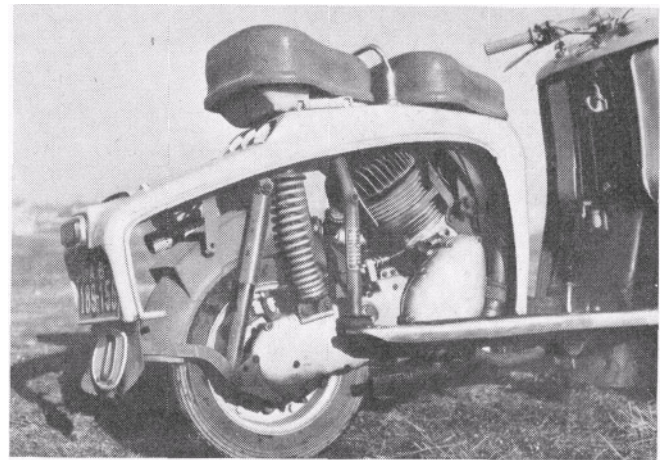
Mit dieser Feststellung bin ich eigentlich schon bei meinen Fahrteindrücken angelangt. Wie gut diese Federer ist, merkte ich eigentlich erst, als ich im Windschatten eines Wagens liegend, mit ziemlichem Dampf auf einer Straße 2. oder 3. Ordnung fuhr. Die Straße schien mir eigentlich gar nicht so schlecht, ich wunderte mich nur, daß die Contessa hin und wieder einmal ziemlich tief durchfederte. Erst ein Blick auf die Räder meines Vordermanns erklärte alles. Diese Räder flatterten ständig über die reichlich vorhandenen Bodenwellen, und wo mein Roller schon längst in die Knie ging, war der Wagen bereits am Springen. Solch eine gute Bodenhaftung schafft natürlich auch die unbedingt notwendige Voraussetzung für eine ausgezeichnete Straßenlage. Es muß schon

ein sehr sportlich eingestellter Fahrer sein, der diese Straßenlage bis zur Grenze des Möglichen ausnützt. Planloses Herumkorrigieren am Lenker in den Kurven mag die Contessa gar nicht. Jede Kurve sollte nur durch Drücken und Gewichtsverlagerung genommen werden. Wer aber so fährt, ich glaube, ein guter Fahrer kann gar nicht anders fahren, kann mit der Contessa unheimlich viel anstellen. Ganz auf sportlich ist übrigens auch die Sitzposition ausgelegt. Für diesen Eindruck ist in erster Linie der schmale Lenker verantwortlich, dessen Bedienungshebel genau griffgerecht liegen. Das Vierganggetriebe wird durch eine Fußschaltwippe geschaltet. Diese läßt sich so butterweich schalten, daß man anfangs leicht in Versuchung kommt, noch einmal nachzutreten, da man gar nicht glauben kann, daß der Gang schon drin ist. Zusätzlich ist die Contessa mit einer Leerlauf falle ausgerüstet, bei deren Betätigung immer der Leerlauf zwischen dem 1. und 2. Gang eingelegt wird. Man muß allerdings ziemlich fest drauf treten, bis die Sache wirklich klappt.



*In der Frontwand sind Benzintank Das Instrumentenbrett weist eine einfache und Starterbatterien untergebracht, aber elegante Linie auf. Der schmale Der Benzin hahn ist zum Umstellen Lenker liegt gut in der Hand auf Reserve auch während der Fahrt bequem erreichbar*

Damit nun der Triumph-Roller auch wirklich sportlich gefahren werden kann, hat man ihm entsprechend gute Bremsen verpaßt. Keine Bremse kann mehr Verzögerung bringen, als es das Haftvermögen des Reifens am Boden erlaubt. Diese Grenze erreichen die Contessabremsen ohne besondere Kraftanstrengung. Daß sie dabei trotzdem noch weich und zügig greifen, ist nur ein weiteres Plus. Sehr gespannt war ich auf die Treibstoffverbrauchswerte des Doppelkolbenmotors. Ich habe einmal versucht, so friedlich zu fahren, wie das Herr Meier oder Herr Huber "wahrscheinlich tut. Das heißt, die meiste Zeit war der Gasgriff nur ^ geöffnet, höchstens wurde er aber zur Hälfte aufgemacht. Bei solch einer Fahrweise ist die Contessa äußerst sparsam, wie die gemessenen 2,8 Liter auf 100 km beweisen. Wird die Motorleistung aber voll ausgenützt, so macht sich doch der Zweitakter bemerkbar und ( der Verbrauch steigt auf knapp 4 Liter an). Um so hoch zu kommen ist es aber schon notwendig, z. B. lange Autobahnstrecken mit Vollgas zu jagen. Der Durchschnittsfahrer wird keinesfalls über 3½ Liter hinauskommen. Der 12 Liter fassende Benzintank, der übrigens nach Umstellen auf Reserve tatsächlich das Nachtanken von 10 Litern erlaubt, ist etwas mit Vorsicht zu genießen. Das heißt, "wenn der Tankwart das Benzin aus einer elektrischen Pumpe mit vollem Druck einlaufen läßt, kann der Treibstoff nicht schnell genug nach unten ablaufen und der Tank schwappt über, ohne daß er wirklich schon voll wäre.



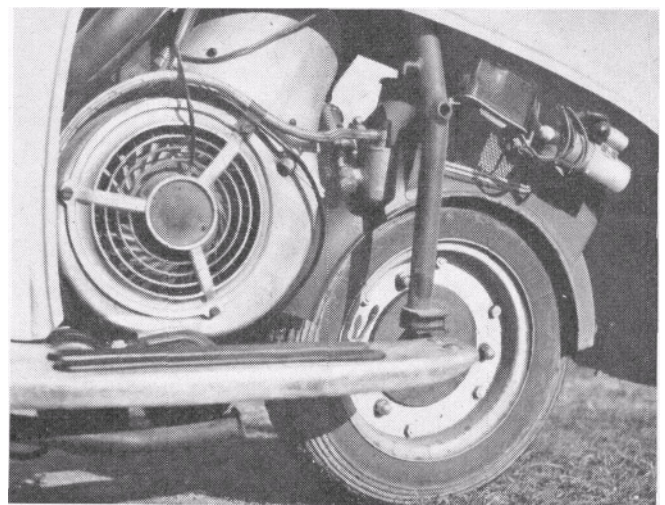
*Die Triebwerkschwinge weist einen ungewöhnlich langen Federweg auf. Beachtlich der weit außen angelegte hydraulische Stoßdämpfer*

Ziemlich nutzlos dürfte bei diesem Fahrzeug die Frage nach der Höchststeigfähigkeit sein, ganz einfach deshalb, weil wir gar keine so steilen Straßen haben. Ein Straßenstück mit 20% schaffte ich noch im 2. Gang, das sagt "wohl alles. Ich habe mich dann noch an einem Moto-Cross-Steilhang versucht, der über 45% hatte und schaffte auch diese Steigung glatt. Sicher, solche Hänge "werden mit Schwung gefahren, aber auch das tatsächliche Steigvermögen dürfte über 40% liegen.

Wie schon eingangs erwähnt, wurde die Höchstgeschwindigkeit mit genau 100 km/h gestoppt. Das erlaubt Autobahngeschwindigkeiten, die nahe bei 90 km/h liegen, selbst auf den Bundesstraßen sind noch Durchschnittsgeschwindigkeiten von rund 70 km/h möglich. Es wäre nun grundverkehrt, die Vorzüge dieses Rollers nur in seiner ausgezeichneten Leistung zu suchen, im Gegenteil, das Bestechende der Contessa liegt gerade in der gekonnten und liebevollen Ausarbeitung im Detail. So ist es z. B. bei Rollern glicht immer einfach, an die Vergaserdüsen heranzukommen. Auch bei dem Triumph-Roller sitzt der Vergaser „mitten drin", aber er konnte mit Hilfe eines besonderen Schwimmergehäuses so gedreht werden, daß man an jegliche Einstellschrauben und an die Düsen wirklich ohne Schwierigkeiten herankommt. Wenn Sie wirklich einmal unterwegs bauen müssen, legen Sie dann die diversen Schrauben einfach in den Dreck ? Diese Sorge gibt es bei der Contessa nicht mehr. Der Boden des Werkzeugbehälters unter dem Soziussitz wurde nämlich für solche Zwecke als herausnehmbare Schale ausgebildet.

*Vergaser, Zündspule und Kondensator sind frei zugänglich. In der Mitte des Gebläses liegt der Unterbrecher. Auch an ihn kann man ohne jegliches Werkzeug kommen*

Anfangs habe ich mich etwas über die Seitenstütze geärgert, die das Parken auf stark gewölbter Straßendecke ziemlich schwierig gestaltet, wenn man aber genau hinsieht, entdeckt man noch einen zweiten Ständer, und auf diesem steht der Roller nun allerdings bombensicher.



Nicht ganz einverstanden war ich mit dem entgegen dem Uhrsinn laufenden Tachometer. Ich bin die rechtslaufenden Tachos schon so gewöhnt, daß mich die plötzliche Ausnahme etwas irre macht. Für den normalen Contessafahrer ist dies allerdings ohne Bedeutung, erst wenn häufig das Fahrzeug gewechselt wird, tritt der Unterschied in Erscheinung.

Alles in allem kann die Contessa als ein Fahrzeug bezeichnet werden, das kaum mehr Wünsche offen läßt. Man ist von der Firma Triumph Gründlichkeit und hohe Fahrleistung gewöhnt, daß man aber verstanden hat, diese Eigenschaften mit ausgesprochener Eleganz zu verbinden, das macht die Triumph Contessa erst zu dem liebenswerten Roller, wie ich ihn empfunden habe.

*Technikus*