

MOTORRAD = Praxis

Motorrad · Motorroller · Motorfahrrad

TRIUMPH *Cornet*

eine neue 200-ccm-Doppelkolbenmaschine

Nachdem wir bereits vor geraumer Zeit unseren Lesern das 350-ccm-Modell „Boss“ von Triumph vorstellen konnten, als sich dieses noch in der Fertigungsvorbereitung befand, beschäftigen wir uns heute mit dem neuen Typ „Cornet“, mit welchem das Programm des Nürnberger Werkes den differenzierten Wünschen der Motorradkundschaft besser angepaßt wird. Da gerade bei diesem Modell die neuesten Entwicklungstendenzen auf dem Motorradsektor Berücksichtigung fanden, empfehlen wir nachfolgende Ausführungen ganz besonders dem Interesse der Leser

Als nach dem Kriege die Triumph-Werke ihre Motorradfertigung wieder aufnahmen, bedauerten viele Anhänger dieses Fabrikates, daß die bei der BD 250 angewandte hoffnungsvolle Drehschiebekonstruktion zugunsten der weniger aufwendigen Doppelkolbenbauart mit einem Pleuel und normaler Schlitzsteuerung aufgegeben wurde.

Mittlerweile hat man aber mit viel Geschick gerade aus dieser Bauweise eine ganze Reihe von Vorzügen herausgeholt, die nicht nur ihren Schöpfern alle Ehre machen, sondern den Triumph-Maschinen zu dem Ansehen besonderer Zuverlässigkeit bei hoher Leistung gerade im unteren und mittleren Drehzahlbereich verhalfen.

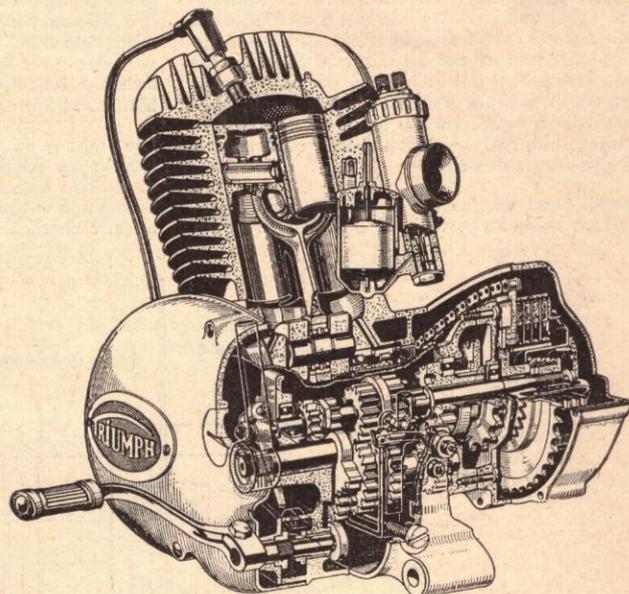
Wenn sich daher zu den bewährten Modellen BDG 125 und BDG 250 sowie zu der neuen 350er „Boss“ nunmehr auch eine 200-ccm-Maschine gesellt, ist es verständlich, daß man bei dieser Bauweise blieb. Betrachtet man sich aber die Maschine eingehender, wird man schnell feststellen können, welche große Zahl von Neuerungen bei ihr Verwirklichung fand. Seitens des Motors ist besonders die serienmäßige Verwendung von Leichtmetallzylindern zu erwähnen, die auch beim 125-ccm- und 250-ccm-Modell vorherrschen.

Zum Zwecke der Fahrgeräuschkämpfung hat man hinter dem Auslaßstutzen einen großen

Expansionsraum geschaffen, während die Ansauggeräuschkämpfung dadurch erhöht wurde, daß man das Ansaugfilter in den großvolumigen Raum unterhalb des Sitzkissens verlegte. Auch dieser Motor besitzt trotz seiner beachtlichen Spitzenleistung gerade in den unteren Drehzahlbereichen ein ausgezeichnetes Drehmoment.

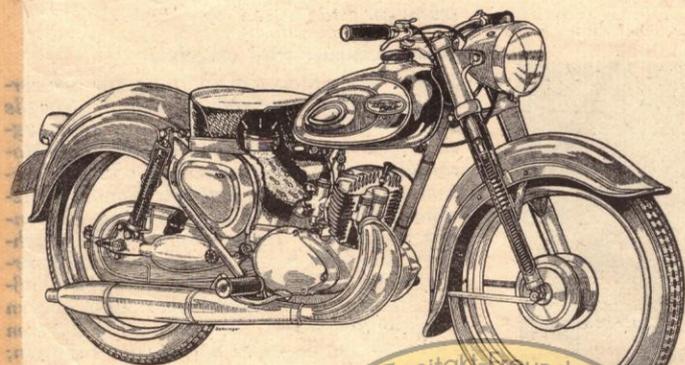
Zu einem leistungsfähigen Motor gehören aber ein gut abgestimmtes Fahrwerk und wirkungsvolle Bremsen. Diesen beiden Punkten hat man demnach auch besonderes Augenmerk zugewandt, was seinen Niederschlag in der Einführung der hinteren Schwinggabelfederung sowie sehr wirksamer Vollnaben-Bremsen fand. Das Gesamtbild dieser überaus modernen Maschine wird noch abgerundet durch viele nette Details, wie man sie seit jeher an diesem Fabrikat gewohnt ist.

Es ist zu wünschen, daß sich die „Cornet“ ihren Vorgängern auch in der Praxis würdig erweist, womit Erfolg und Anklang bei allen Motorradinteressenten zweifellos gesichert sein werden.



Technische Daten

Motor	2-Takt, Doppelkolbenmotor mit Gleichstromspülung
Bohrung	2 × 45 mm
Hub	62 mm
Hubraum	197 ccm
Leistung	10,1 PS/5000 U/min
Zylinder	Leichtmetall mit hartverchromten Laufflächen
Kurbelwelle	3 × gelagert
Getriebe	4-Gang mit Ratschenfußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige
Kupplung	4-Platten-Korkkupplung in Ölbad
Vergaser	Bing 2/26/26 mit Lufthebel am Lenker, Naßluftfilter u. Ansauggeräuschkämpfung
Zündung	Noris-Lichtbatteriezünder MLZSn 45/60/2 R
Rahmen	Geschweißter Stahlrohrrahmen mit Temperguß-Muffen
Federung vorn	Teleskop-Vorderradgabel mit langen Schraubendruckfedern
Federung hinten	Schwinggabel-Federung m. ölgedämpften Federbeinen
Bremsen	Leichtmetall-Vollnaben mit Kühlrippen, 125 mm Ø
Kraftstoff-Behälter	12 ltr Inh., 1 1/2 ltr. Reserve
Räder	Leichtmetall-Tiefbettfelgen Bereifung vorn 2,75—19 Bereifung hinten 3,00—19
Gewicht	121,5 kg fahrbereit, vollgetankt
Normverbrauch	2,8 ltr/100 km
Geschwindigkeit	102,5 km/h aufrecht sitzend



Zweitakt-Freunde
Mainz

1953

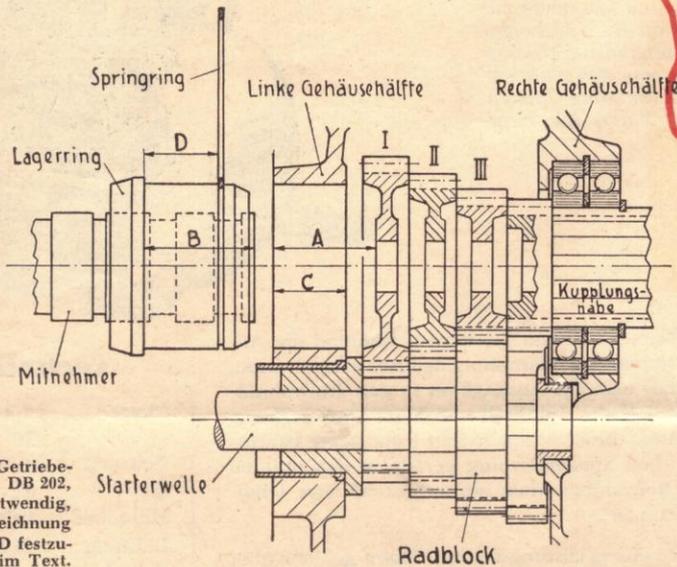
Getriebeeinstellung bei der Zündapp DB 202

Motorradgetriebe können sehr viel Ärger bereiten, wenn sie nach einer Demontage nicht ordnungsgemäß zusammengesetzt wurden oder wenn durch liebloses Schalten erhöhter Verschleiß an den Schaltklauen oder Gangarretierungen entstanden ist. Eine Sonderstellung bei den Motorradgetrieben nimmt zweifellos das Ziehkeilgetriebe von Zündapp ein. Seine ordnungsgemäße Einstellung erfordert die Beachtung nachstehender Hinweise: Nachdem die Kupplungsnahe in die rechte Gehäusehälfte eingebaut worden ist, steckt man die Starterwelle mit Radblock und den dazugehörigen Bronzebuchsen ein. Nachdem das Zahnrad für den 3., 2. und 1. Gang auf die Kupplungsnahe gelegt wurde, setzt man die linke Gehäusehälfte auf und spannt sie mit der mittleren Stiftschraube fest. Dann wird das Seitenspiel der Starterwelle festgestellt, welches ca. 0,2 mm betragen soll. Ausgleich durch entsprechende Scheiben, die so beizulegen sind, daß die Radblockräder nicht an den Schalträdern anlaufen.

Anschließend werden die in der Zeichnung vermerkten Maße festgestellt. Z. B.: A = 31,6, nach

Abnahme der linken Gehäusehälfte B = 31,5, C = 21,0 (Wandstärke des Gehäuses), D = 22,5 (immer größer als C, damit Seitenspieleinstellung durch Verstellen des Lagerrings im Gehäuse möglich). Da in diesem Falle das Maß „A“ 0,1 mm größer als das Maß „B“ ist, wäre zwischen der Nabe des großen Schaltrades (1. Gang) und dem Mitnehmer 0,1 mm Spiel. Das Maß „D“ ist in diesem Fall 1,5 mm größer als das Maß „C“. Der Unterschied ist durch Beilegen von Ausgleichscheiben auszugleichen. Damit zwischen der Nabe des großen Schaltrades und dem Mitnehmer ein Spiel von 0,4 mm entsteht, werden 0,3 mm von den beizulegenden 1,5 mm zwischen dem Bund des Lagerrings und der Außenseite der linken Kurbelgehäusehälfte sowie 1,2 mm zwischen Innenseite der linken Kurbelgehäusehälfte und Springring beigelegt.

Die Maße A, B, C und D sind veränderlich. Beim Einbau der Schaltwelle ist darauf zu achten, daß die beiden Kugeln zur Arretierung der einzelnen Gänge den entsprechenden Einführungen im Mitnehmer zugekehrt sind.



Zum Zwecke der richtigen Getriebeeinstellung bei der Zündapp DB 202, Comfort und Norma, ist es notwendig, die in der nebenstehenden Zeichnung vermerkten Maße A, B, C und D festzustellen. Nähere Anweisungen im Text.

Ein Motorradständer mit beweglichen Kufen

Während sich die Experten des Straßenverkehrs seit langem die Köpfe über Parkmöglichkeiten zerbrechen, wurde bisher für das Kraftrad, das ein wohl ebenso populäres Verkehrsmittel ist, in dieser Hinsicht recht wenig getan. Gewiß, die an den Motorrädern angebauten Ständer ermöglichen eine Aufstellung allerorts, was andererseits aber auch dazu verleitet, alle unmöglichen Plätze zum Parken zu benutzen. Beschädigungen und sogar Unfälle sind erfahrungsgemäß oft die Folge.

Diesem Mißstand können nur an geeigneten

Plätzen aufgestellte Motorradständer abhelfen. Die hier gezeigte Konstruktion eines solchen Ständers zeichnet sich durch eine Unterteilung der das Vorderrad umfassenden Kufe aus. Da der senkrecht stehende Teil beweglich angeordnet ist, kann er sich an jedes beliebige Reifenprofil anschmiegen. Auf diese Weise sollen auch schwerste Räder unverrückbar fest aufgestellt werden können. Die geringe Steigung der Bodenkufer sichert ein müheloses Ein- und Ausfahren. Die Ständer werden ein- und doppelseitig mit und ohne Überdachung gebaut.



Teile-Vereinheitlichung für Mopeds

Dank seiner einfachen Konstruktion und Fahrweise hat das Moped in den letzten sechs Monaten derart an Beliebtheit gewonnen, daß die Industrie mit der Nachfrage kaum Schritt halten kann. Die Hersteller trafen sich vor kurzem zu einem Erfahrungsaustausch, der die weitere Vereinheitlichung der Teile und Konstruktionen zum Ziel haben soll. Die Betankung wird von Markenöl-Firmen durch Ein- oder Zwei-Liter-Gebinde ebenfalls vereinfacht werden.

Die 100 000. DKW RT 125

Kaum vier Jahre nach dem Wiederaufbau des Ingotstädter DKW-Werkes verließ Ende Juli die 100 000. DKW RT 125 das Werk. Im ganzen wurden in der gleichen Zeit 175 000 DKW-Motorräder produziert. Mit 45% ist die RT 125 mit großem Abstand die meistverkaufte Maschine ihrer Klasse.

Sturzhelme für Motorradfahrer

Während in Frankreich bereits die meisten Motorradfahrer mit Sturzhelmen ausgerüstet sind, wird nunmehr erstmalig in England von Regierungsseite her für Motorradfahrer das Tragen von Sturzhelmen gefordert, um der Häufung von Motorradunfällen entgegenzuwirken.

Das geräuscharme Motorrad

Auf der IFMA, der 2. Internationalen Motorrad- und Fahrradausstellung, die vom 18. bis 25. Oktober 1953 auf dem Frankfurter Messegelände abgehalten wird, soll in besonderem Maße das geräuscharme Motorrad herausgestellt werden. Der VFM wird in Kürze ein Merkblatt herausgeben, das über die Möglichkeiten zur Minderung des störenden Motorradlärms Auskunft gibt.

Starke Auslandsmeldungen für die IFMA

Zur vom 18. bis 25. Oktober auf dem Frankfurter Messegelände stattfindenden Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung liegen bereits Anmeldungen zur Beteiligung aus England, Frankreich, Holland, Italien, Österreich, Belgien, Schweden und der Tschechoslowakei vor. Die stärkste Gruppe mit über 20 Ausstellern wird England stellen.

4 deutsche Siege in Italien

Bei der „Vespa-Fahrt der drei Meere“, einer Zuverlässigkeitsfahrt über zehn Etappen, holten die deutschen Hoffmann-Vespa-Fahrer vier große Silberpokale für Deutschland. Die Strecke ging über 2200 km in Süd-Italien und Sizilien. Es war dabei unwegsames Gelände nach bestimmten Etappen-Fahrzeiten zu bewältigen.

Motorradsteuer wird umgebaut

Neben einer Steuerverstärkung für Schwerverlastkraftwagen und Anhänger sieht die Novelle der Koalitionsparteien zum Kraftfahrzeugsteuergesetz einen Umbau der Steuer für Motorräder und Dreiradfahrzeuge vor. Mit diesem Umbau sei, so sagt das Bundesfinanzministerium, keine Steuererhöhung verbunden, sondern er diene lediglich dem gerechteren Ausgleich innerhalb der einzelnen Fahrzeugklassen. Für Dreiradfahrzeuge einschließlich Motorräder und Motorroller mit Beiwagen wird die Steuer nach dem Entwurf je 100 ccm Hubraum um 4,— DM heraufgesetzt werden; für Motorräder ohne Seitenwagen, für die die Kfz-Steuer bisher 12,— DM je 100 ccm Hubraum betrug, soll sie künftig 3,60 DM je 25 ccm Hubraum ausmachen.