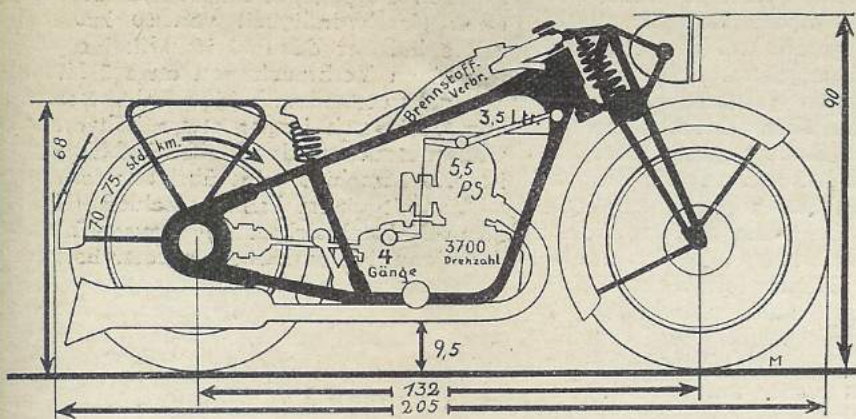


# Prüfungsbericht:

# MOTOR UND SPORT

Leistungsgewicht kg/PS 25,5  
Preis ..... 850,- RM.

## M. Nr. 117



## 200-ccm-Triumph-Kardan



Eine sehr klare Konstruktion

Eine neue Fabrik geht - wenigstens bei diesem Modell - zum Wellenantrieb über! Diese Tatsache beweist, daß immer mehr die Berechtigung des Kardantriebes anerkannt wird. Gerade der Konstrukteur Reitz der Triumph-Werke ist äußerst vorsichtig und aus Ueberzeugung konservativ. Die Triumph-Werke entschließen sich zu irgendeiner Neuerung erst dann, wenn die Versuche über viele Zehntausende von Kilometer abgeschlossen sind. Deshalb war auch die Triumph-Kardan 200, als sie auf der letzten Berliner Motorradausstellung der Öffentlichkeit gezeigt wurde, bereits eine wirklich fertige Konstruktion. Trotzdem wurde mit der Lieferung noch zurückgehalten. Die Triumph-Werke wollten die Serienfabrikation langsam vorbereiten, damit auch in der Serie keinerlei Schwierigkeiten auftreten. Die Fabrik hat es gerade in den letzten Jahren immer abgelehnt, dem Kunden eine Maschine zu übergeben, die noch ausreifen muß, die Fahrer der Fabrik, aber nicht die Kunden sollen die mühsamen und langwierigen Vorversuche machen.

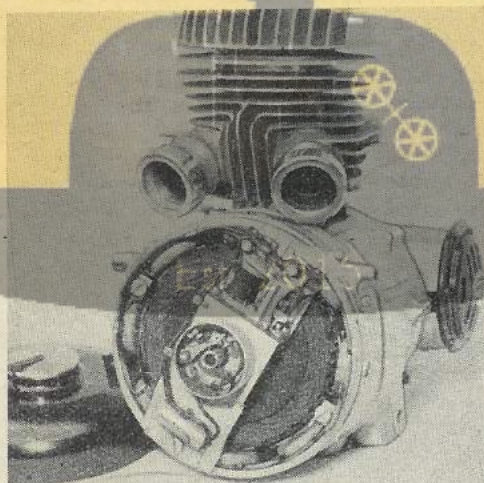
Kardanräder werden in Deutschland in der Hauptsache von BMW., von Zündapp und nun auch von Triumph gebaut. Wenn sich drei bedeutende Fabriken zum Wellenantrieb bekannt haben,

so bedeutet das aber keineswegs, daß diesem Antrieb allein die Zukunft gehört. Der Wellenantrieb hat seine Berechtigung und genau so der gut konstruierte Kettenantrieb. Gerade die immer noch so beliebte 200-ccm-Maschine wird mit Blockgetriebe und Wellenantrieb ein wenig schwer sein, sie kommt also überall da in Betracht, wo die Klarheit der Konstruktion, der hervor-

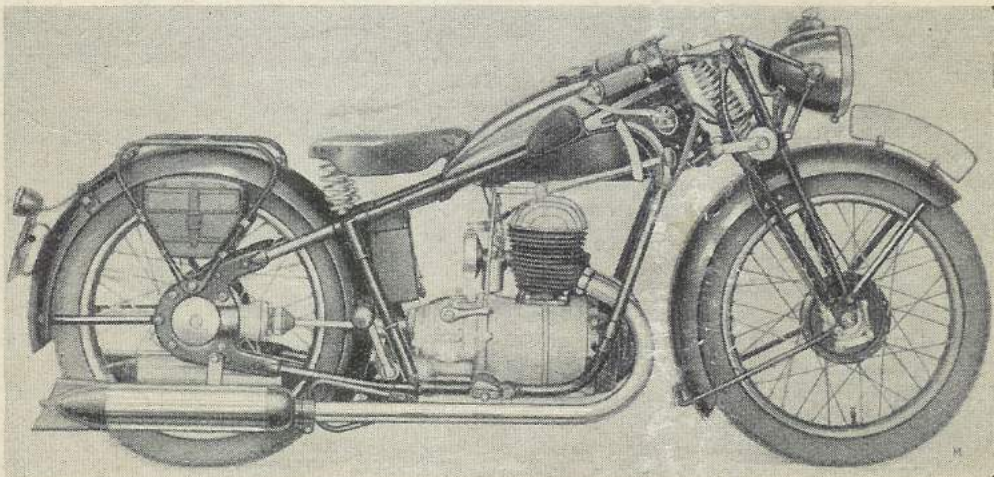
ragende Schutz aller Antriebsteile, die Schönheit des Rades das entscheidende Moment bilden.

Ob Sie bei schönem Wetter, bei Regen oder Schnee, auf guten oder schlechten Straßen fahren, immer sind alle empfindlichen Teile geschützt, selbst wenn die Maschine einmal nicht sofort gereinigt wird, so ist kein Eindringen von Staub und Schmutz zu befürchten. Dazu ist es natürlich nötig, daß alle Dichtungen und auch die kleinen Gummimanschetten am Wellenantrieb in bestem Zustand sind.

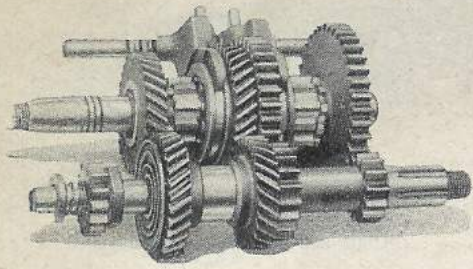
Die Triumph-Kardan 200 unterscheidet sich prinzipiell von den anderen Kardanmodellen dadurch, daß der Motor etwas schräg gestellt ist, so daß der Wellenantrieb glatt durchgeführt werden kann. Das gleiche ist sonst nur durch einseitige Versetzung des Motorgetriebeblocks zu erreichen, oder der Abstand zwischen der Kurbelwellenflucht und der Antriebswelle muß durch Zahnräder bzw. Ketten überwunden werden. Die Maschine ist ein normaler querlaufender Zweitakter mit Nasenkolben. Durch gute Kanalförmigkeit ist für ein günstiges Verhältnis zwischen Leistung und Verbrauch gesorgt. Interessant und neu ist die Ge-



Die geöffnete Zündlichtmaschine. Darüber die neuartige Zylinderverrippung



Der Doppelrohrrahmen gibt ein sicheres Fundament



Schrägverzahnung sorgt für geräuschwachen Gang

staltung der Kühlrippen zwischen den beiden Auspuffrohren. Durch diese Form wird eine gute Luftführung erreicht und eine Ueberhitzung an dieser Stelle (im Windschatten) vermieden. — Vorn auf der Welle, gut gekapselt, sitzt die Zündlichtmaschine. Angeblockt ist ein Spezialgetriebe von Hurth mit vier Gängen. Da der Motor schräg steht, liegt das Getriebe etwas einseitig. Das wurde in geschickter Weise dadurch ausgeglichen, daß das Getriebegehäuse auf der freien Seite einen Ansatz bekam, in den das Bosch-Horn organisch eingelassen ist.

Beim Wellenantrieb sind Stoßdämpfer in den Antriebsteilen sehr wichtig. Die Triumph-Werke haben sich große Mühe gegeben, mit einfachen Mitteln eine Weichheit zu erreichen, und die Versuche zeigen, daß das auch gelungen ist. Ausreichend bemessene Gummipuffer befinden sich schon in der Kupplung. Außerdem wurden aber besondere Gummistoßdämpfer im Wellenantrieb eingebaut, die dem Antrieb jede störende Härte nehmen. Der Antrieb auf das Hinterrad erfolgt über Kegelräder mit Kreisbogenverzahnung, die für ruhigen Lauf und geringsten Verschleiß Sorge trägt.

Die Triumph-Werke haben auch bei dem Kardanmodell wieder den einfachen Rohrrahmen gewählt. Es ist ein kräftiger, geschlossener Doppelrohrrahmen ausreichender Steifigkeit. Die starr in diesem Rahmen aufgehängte Maschine arbeitet ruhig und ausgeglichen. — Ein praktischer Rohrständler sorgt durch „Abwälzung“ für ein leichtes Aufbocken der Maschine. — Der Rohrrahmen hat nach wie vor den Vorzug, daß er auch in der kleineren Serie sehr gut und gleichmäßig hergestellt werden kann, während der Stahlblechrahmen unbedingt eine Großserie zur wirtschaftlichen Herstellung verlangt.

### Unterwegs mit der Triumph 200 K

Die Fahrer sind heute schon anspruchsvoll geworden. Früher gab es für den Preis der kleinen Triumph-Maschine nur ein harmloses Motorrad mit unzureichender Ausstattung. Heute verlangt man für das gleiche Geld eine komplett ausgestattete Maschine mit allen möglichen Finessen. Daß die Triumph-Kardan durch Doppelrahmen, Blockgetriebe und Wellenantrieb gut aussieht, ist fast eine Selbstverständlichkeit. Diese Konstruktionsrichtung zwingt den tüchtigen Konstrukteur zu einer klaren Gesamtgestaltung. Aber nicht nur die große

Linie, sondern auch die Kleinigkeiten sind befriedigend. Der Tank hat einen Inhalt von etwa 11 Liter, so daß sogar einmal 10 volle Liter nachgetankt werden können. Die Triumph-Werke bevorzugen seit langem die Langhebel-schaltung, die gerade bei dem hier verwendeten Vierganggetriebe ein sicheres schnelles Schalten gestattet, wobei die Knie fest an den Kissens bleiben können. Der Griff des Steuerungsdämpfers hat eine besonders handliche Form. Die Maschine hat den neuen eleganten Noris-Scheinwerfer, bei dem in geschickter Weise der Schaltkasten und das Tachometer in dem Gehäuse eingelassen sind. Aber wir finden auch unscheinbare Kleinigkeiten, die wichtig sind, so den NaBlufffilter mit großer Oberfläche, der praktisch allen Staub ausscheidet. Leider gehen einige Fabriken schon wieder zum primitiveren Schleuderfilter über, weil der Kunde beim NaBlufffilter die geringe Mühe der Säuberung scheut mit dem Erfolg, daß der Filter nach einiger Zeit verstopft ist, wodurch der Motor dann unter gefährlichem Luftmangel leidet. Dieser Filter braucht nur hin und wieder in Benzin ausgespült und mit dünnem Oel neu benetzt zu werden und behält dann jahrelang seinen so hohen Wirkungsgrad.

Es war recht interessant, eine Versuchsmaschine zu fahren, die einige zehntausend Kilometer hinter sich hatte und doch noch nicht an allen Ecken klapperte und klirrte. Es ist schon eine gute Konstruktion und ein Rad, dessen sichere Straßenlage jeden überzeugen muß. — Mit rund 140 kg kann die Triumph-Kardan 200 nicht zu den schnellsten führerscheinfreien Rädern gehören, aber der Motor ist weich und geschmeidig, er ist, wie das die Versuchsfahrten bewiesen, „hart“ am Berg. Das Viergang-

getriebe gestattet eine sichere Anpassung an die verschiedensten Belastungen in der Ebene und im Gebirge.

Der Verbrauch ist mit 3,5 Liter fast zu hoch angegeben. Eine Meßfahrt mit einer Geschwindigkeit von 50 km/Std. zeigte bei der Düse 90 im Mittel sogar nur einen Verbrauch von etwa 3 Liter. Wir geben trotzdem bei Zweitaktmotoren den Verbrauch immer etwas höher an, weil er stark von der Drehzahl abhängig ist. Die Maschine wird übrigens serienmäßig mit einem Lenkungsschloß (Neimann-Diebstahlsicherung) ausgerüstet, das eigentlich an keinem unserer besten Räder fehlen sollte.

Wollen wir nur noch hoffen, daß unsere Konstrukteure in nächster Zeit einmal daran gehen werden, das Gewicht der Motorräder zu reduzieren, denn 140 kg sind für ein führerscheinfreies Rad doch reichlich hoch, wenn man sich auch mittlerweile schon etwas an derartige Zahlen gewöhnt hat. Es muß unseres Erachtens durchaus möglich sein, wieder 200-ccm-Maschinen zu bauen, die durchschnittlich nicht viel mehr als ungefähr 100 kg wiegen. Wir sind fest davon überzeugt, daß unsere Konstrukteure sich in absehbarer Zeit dieser Aufgabe annehmen und natürlich auch zu befriedigenden Ergebnissen kommen werden.

Die Triumph 200 K ist eine völlig neue Maschine, die aber erfreulicherweise durchaus schon einen „alten“ bewährten Eindruck macht. Bestimmt wird auch diese hübsche und fortschrittlich gebaute Maschine ihren Teil dazu beitragen, deutschen Konstruktionsgeist in der Welt zu repräsentieren.

J. F.



Das ist das ganze Antriebsaggregat

## T E C H N I S C H E D A T E N

**Motortyp:** Zweitakt, Inhalt: 197 ccm, Hub: 72 mm, Bohrung: 59 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:5,4, Schmierung: Gemisch, Vergaser: Amal, Zündung: Noris-Schwungrad.

**Getriebe und Antrieb:** Typ: Hurth-Triumph, Uebersetzung, 1. Gang:

1:17,62, 2.: 1:10,22, 3.: 1:7,67, 4.: 1:6,27, Antriebsart: Kardan.

**Fahrgestell:** Tankinhalt: 11 Liter, Rahmen: Doppel-Rohr, Federung: Druck, Bremsstrommeldurchmesser: 150 mm, Bereifungstyp: 3×19, Gewicht, fahrfertig: 140 kg.