



BEWERTUNG

Manche konstruktiven Feinheiten lassen erkennen, daß für die Triumph B 125 alte Fahrer und Praktiker von Format verantwortlich zeichnen; beispielsweise die Zerlegbarkeit des Motors: die Kurbelwelle läßt sich aus dem Motor-Getriebe-Block ausbauen, ohne das Getriebe zu öffnen, das Gehäuse bleibt im Rahmen! — Die Leerlaufanzeige ist auch für den routinierten Fahrer angenehm!

Der Motor springt auf den ersten Tritt an und hat einen sehr ruhigen und runden Leerlauf, wobei sich offenbar die seit vielen Jahren bewährte Drehschieber-Einlaß-Steuerung verdient macht. Gleichzeitig ist der Motor durch die symmetrische Anordnung der Auslaßkanäle, durch sorgfältige Bearbeitung und Passung weitgehend vollgasfest und schon in der Einfahrperiode „narrensicher!“ Trotz des hohen Verdichtungsverhältnisses wurde auch bei dem heute üblichen Tankstellenbenzin kein Klingeln oder Klopfen bemerkt. — Wie wohl alle Zweitakter reagiert er hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs stark auf die Vergasereinstellung.

Die Triumph B 125 ist nicht besonders leicht; das Fahrwerk ist normal und konservativ. Trotzdem gewinnt man nach wenigen Kilometern den Eindruck, daß hier ein Optimum an Handlichkeit und Wendigkeit erreicht ist! Daneben sorgen sichere und feste Kurvenlage sowie die angenehme Federung von Vordergabel und Schwingsattel für sehr gute Fahreigenschaften. Auch Fahrer mit 1,85 m Länge sitzen bequem, obwohl Lenker, Sattel und Fußraster nicht verstellbar sind. — Zum Fahren mit Überschuhen wäre eine Vergrößerung und Verlängerung des Bremspedals erwünscht; die Wirkung der Bremsen war bei mehreren geprüften Rädern etwas unterschiedlich.

PRÜFUNG

Gewicht: fahrfertig mit vollem Tank **84 kg**
Leistungsgewicht: fahrfertig **16,8 kg/PS**
mit einer Person = 75 kg 31,8 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit: aufrecht sitzend im Mittel **73 km/h**
Beschleunigungszeit: von 20 auf 40 km/h 2. Gang 5 sec
von 30 auf 60 km/h 3. Gang 14 sec

Kraftstoffverbrauch:

bei gleichbleibender Geschwindigkeit
50km/h = 2,3 l/100 km
70km/h = 3,1 l/100 km
Vollgas = 3,5 l/100 km

Bei 55—60 km/h (!) Durchschnittstempo

über gemischte Großstadt-Landstrecken **2,8 l/100 km**

Bremsweg (auf trockenem Asphalt); aus 50 km/h

Vorderrad 26 m
Hinterrad 24 m
beide Räder 15m

Abmessungen:

Radstand 126 cm
Länge 195cm
Höhe 91cm.
Sattelhöhe 71 cm
Lenkerbreite 66 cm
Bodenfreiheit 13 cm

Bereifung: Stahlseil-Niederdruckreifen **2,50-19**

Erprobter Luftdruck: vorn **1,0 atü**
hinten (solo bzw. Sozjus) **1,5—2,2 atü**

Prüfstand: 4000—4600 km

Aachen, April 1949

Tester: Dipl.-Ing. Helmut Hütten

KENNEICHNUNG

TRIUMPH B 125

Motor: Luftgekühlter Triumph-Einzylinder-Flachkolben-Zweitakter mit Kreuzstromspülung und Drehschieber-Einlaßsteuerung ins Kurbelgehäuse. (Der rechte Kurbelwellenzapfen ist als Drehschieber ausgebildet.) Doppelport. — Abnehmbarer **Leichtmetallzylinderkopf**, Pleuel auf Nadel-, Kurbelwelle in Rollenlagern laufend. — Bohrung 50 mm, Hub 62 mm, **Hubraum 122 ccm.** — Verdichtungsverhältnis 8,2:1. **Höchstleistung 5 PS bei 4600 U/min** (entsprechend etwa 70 km/h im direkten Gang). — **Schmierung** durch Beimischung von **Oel** zum Kraftstoff 1 : 25.

Zündung N o r i s - Schwungrad - Lichtbatterie - Zünder MLZS 6/25/35a. und **Zündkerze:** z. B. Bosch W 175 T 1. Zündpunkt: 4 mm vor oT. **Lichtanlage:** **Akku** sitzt geschützt, aber zugänglich zwischen Motor-Ge-triebe-Block und Hinterschutzblech. Lautstarkes Signallhorn.

Vergaser: **Bing AJ 1/16 N.** Hauptdüse 80, Nadeldüse 2,60, Nadelstellung 2. Raste von oben, Leerlaufdüse 0,43, Leerlaufschraube 1 — 2 Umdr. offen. — Naßluftfilter mit Startklappe.

Kupplung: **Zweischeiben-Kork-Kupplung.**

Getriebe: Triumph-Hurth-3-Gang-Blockgetriebe mit **Fußschaltung** links. Oelschmierung (Peilstab!) — Schaltrichtung normgerecht.

Stufen: 1—1,45—2,93

Antrieb: Von Motor über **Hülenskette** $\frac{3}{8} \times \frac{5}{16}$ im Oelbad (Peilstab!) 58 Hülzen endlos, 5 mm Hülsendurchmesser. — **Übersetzung:** 18 Z ; 46 Z = 1 : 2,55. — Von Getriebe auf Hinterrad über **Rollenkette** $\frac{1}{2} \times 0,205$ ", 118 Rollen, 8,5 mm Durchmesser. — Oberes Trum abgedeckt. — Übersetzung: **13 Z ; 38 Z = 1 : 2,92**; — **Gesamtübersetzung: 7,45 — 10,8 — 21,8.** —

Fahrwerk: Genietetes geschlossenes **Doppelrohrrahmen.** Stahlpreßgabel mit zentraler Druckfeder. **Reibungsdämpfer** (nur mit Werkzeug verstellbar). — Kein Lenkungsdämpfer! —

Räder: Nicht austauschbar. Keine Steckachse. Konus-Kugellager

nachstellbar.

Bremsen: **Innenbackenbremsen** vorn und hinten, 125 mm Durchmesser, 20 mm breit. Vorderbremse mit Werkzeug, Hinterbremse von Hand nachstellbar.

Tank: Formschöner Satteltank für etwa 9 Liter Benzin-Oelgemisch. Kraftstoffhahn mit Reservestellung (ca. 1 Liter). Tankverschluß dicht! —

Ausstattung: Lenkschloß! — 130-mm-Scheinwerfer mit eingebautem **Tacho** (zeigte bei mehreren Prüflingen ganz genau!). Ladeanzeigeleuchte in Lichtmaschinendeckel, **Leerlaufanzeige** durch grüne Lampe im Scheinwerfer. — **Schwingsattel** mit einstellbarer zentraler Druckfeder. — **Bowdenzug-Schmiernippel.** Gepäckträger und Augen für Soziusrasten am Rahmen. — Mittelständer. — Werkzeugtrommel unter Sattel. — Schwarze Hochglanz-Emallierung mit Zierlinien. —

Hersteller: Triumph-Werke-Nürnberg AG. **Preis:** 895.— DM.

