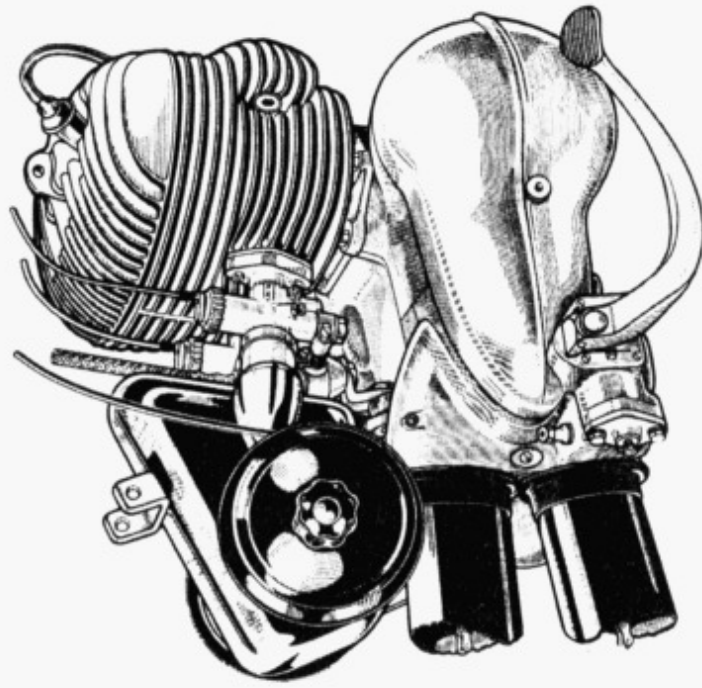


Neue Triumph-Maschinen

Bei Triumph hat man vor einigen Tagen zwei neue Maschinen vorgestellt, vorneweg eine Doppelkolben-200er mit 10 PS bei 5000 U/min, natürlich vier Gänge. Bemerkenswert daran ist, daß es sich hier um die dritte nunmehr auf dem Markt befindliche deutsche Maschine mit Schwingabel-Federbein-Hinterradfederung handelt. Vorn ist die Telegabel beibehalten worden, die ja dank ihrer Öldämpfung von jeher nicht auf Aussehen, sondern auf tatsächliche Wirkung hin konstruiert war. Ebenso hat man die 19"-Räder beibehalten. Motorisch interessant ist, daß außer einer sehr guten Auspuffdämpfung mit ziemlich großem Schalldämpfer und Vorauspuffkammer in Gestalt eines birnenförmig erweiterten Auspuffrohrs auch die Ansaugseite speziell gedämpft wird — gerade bei Zweitaktern ist ja der Ansauglärm nahezu ebenso hoch wie der Auspufflärm. Die Hinterradfederung ist trotz der großen 19"-Räder hinreichend gut, daß auf einen gefederten Sattel verzichtet werden konnte; es ist statt dessen ein hohes Schaumgummikissen vorhanden, das von den Geländemaschinen her bekannten und geläufigen Vorzug der sicheren Führung auf Schmiere und im Rollkies ergibt.

Ähnliches gilt für die „Boß“, ebenfalls eine Doppelkolbenmaschine, aber 350 ccm, die auf eine Leistungsspitze von 17 PS bewußt beschränkt wurde. Dies 17 PS stehen aber schon bei weniger als 4000 U/min zur Verfügung. Es handelt sich also um eine ausgesprochen ruhige Gebrauchsmaschine, die speziell für den Gespannbetrieb gedacht ist. Sowohl die „Boß“ wie die 200er „Cornet“ haben Vollnabenbremsen, die



Links:
Triumph-Cornet
Der Teilschnitt zeigt den Doppelkolbenmotor mit Ansaugeräuschkammer und Vorauspuffkammer.

Rechts:
Triumph-Boß
Doppelkolben: Zweitakter mit zwei Vergasern und besonders großem Ansaugeräuschkammerdämpfer.

man ja sinngemäß bei Triumph auch nicht nur dem Aussehen, sondern der Wirkung zuliebe baut. Bei der Boß wird die Hinterradbremse hydraulisch bedient, Hauptzylinder ist im Motorblock bereits eingebaut. Der Boß-Motor hat zwei Vergaser, infolgedessen steuert der Unterrand jedes Kolbens einen eigenen Einlaß. Auch hier ist ein sehr großer Ansaugdämpfer mit entsprechender Wirkung vorgesehen, und wenn man auch bei luftgekühlten Motoren von „Flüstern“ nicht gut sprechen kann, so kann man aber doch mit desto größerer Berechtigung behaupten, daß nunmehr die beiden Triumphs die derzeit überhaupt leisesten Motorräder seien. Nicht zuletzt trägt ja dazu auch das Doppelkolbensystem bei, das mit seiner disziplinierten Spülung von jeher schon ein leises Fahren insofern erlaube, als man nicht gezwungen war, den Motor übermäßig hochdrehen zu lassen, wenn man aus dem Stand losfahren oder schalten wollte.

Die längst bekannte BDG 250 H hat ebenfalls eine kleine Verbesserung erfahren; es sind nicht nur Vollnabenbremsen vorhanden, der Motor hat jetzt einen fest eingebauten Hydraulik-Hauptzylinder bekommen, der die Hinterbremse bedient und auch den Anschluß eines hydraulisch gebremsten Seitenrades erlaubt. Bei dieser Gelegenheit sei auch noch darauf hingewiesen, daß es jetzt für die alte, noch nicht mit Vollnabenbremsen ausgerüstete BDG 250 als serienmäßiges Ersatzteil lieferbar eine genau passende Bremsankerplatte gibt, die durch einfache Auswechslung den Umbau der bisherigen Bremse in eine Zweinockenbremse erlaubt.

rh.