



Die B 125 von Triumph ist leistungsfähig und elastisch, was mit einem Kurbelwellendrehchieber erreicht wurde. Sie ist ein großwirkendes, wohlgestaltetes Kleinkraftrad mit fester Straßenlage und trägt das Triumph-Charakteristikum der Wendigkeit und Handlichkeit. Nach der Haustradition ist sie sauber ausgeführt.

50 X 62 = 122 ccm, 2-T-FL K. Drehsch., 1 : 8,2. 4,2 PS bei 4400 U/min, Mischungsschm. Kette, 7,45—10,8—21,8, Fußschaltung, Kette. Geschlossener Rohrrahmen, Preßstahl-Parallelogrammgabel, Seitenstütze (!), 2,50—19, Tank 9 l, Innenzugdrehgriff, Außenzughebel. Radst. 124 Länge 192, Breite 75, Sattelhöhe 66, Bodenfreiheit 11 cm. 80kg, 78km/h, 2,51/100 km.

Entwicklung: Als im Jahre 1939 die 125er-Klasse in Deutschland neu geschaffen wurde, gingen die Triumph-Werke in Nürnberg von ihrer bisherigen Baulinie ab und schufen einen neuen Einkolbenzweitaktmotor mit Kurbelwellendrehchieber. Man wollte nicht ein absolut billiges Kleinkraftrad herausbringen, sondern ein Modell, das auch höheren Ansprüchen genügen sollte.

Eigenart: Der Drehschiebermotor arbeitet erfreulich ausgeglichen und ohne störende Vibrationen, die gerade bei kleinen Hochleistungsmotoren so leicht auftreten. Die Fußschaltung funktioniert leichtgängig, der Hebel ist sehr gut angeordnet, es ist nur eine Besonderheit zu berücksichtigen: es handelt sich hier nicht um einen Fußschaltautomaten, die Gänge liegen vielmehr hintereinander! Der mittlere Gang, bei welchem ein Verschalten möglich wäre, ist durch Sperre gesichert, die in Form einer Blechhaube vor der Kickstarterwelle sitzt. Beim Schalten vom 2. in den 1. Gang oder vom 2. Gang in den Leerlauf drückt man mit der Ferse die erwähnte Sperrhülse hinein.

Die B 125 wirkt schon äußerlich sehr klar und einfach, sie stellt den Typ der sorgfältigen Konstruktion vom Steuerkopf bis zum Hinterrad dar, die Ausstattung ist gut und gediegen.

Fahrweise: Wie auf allen der letzten TWN-Modelle, ist man auch auf der B 125 sofort zu Hause. Sie lässt sich leicht fahren und willig drücken. Ein besonderes Merkmal ist ihre Wendigkeit. Besondere Sorgfalt wurde der richtigen Sitzposition gewidmet. Der

Abstand Lenker—Sattelhöhe ist mit 64 cm gerade für eine 125er richtig, alle Lenkerhebel sind dort, wo man sie braucht. Besonders glücklich abgestimmt scheint die Lage der Fußhebel.

Mit einer Spitzengeschwindigkeit von zirka 78 km/h (liegend) gehört die B 125 schon zu den schnelleren 125ern, zumal ihre Beschleunigung sehr gut ist. Die Übersetzung des ersten Ganges sollte für alle Straßensteigungen auch mit zwei Personen Belastung ausreichen. Im normalen Fahrbereich ergibt die flache Verbrauchskurve einen sparsamen Betrieb; man wird Überland, zwischen 40 und 60 km/h pendelnd, ca. 2,6. 1/100 km benötigen. Gegen Vollgas steigt die Verbrauchskurve etwas an, bleibt aber jedenfalls auch bei Maximalleistung unter 5,8 1/100 km.

Vergaser: Bing AJ 1/16, Hauptdüse 80 (forciert und Einfahren maximal 85), Nadeldüse 2,60, Nadel in der 2. Kerbe von oben. Leerlaufdüse 0,40, Luftschraube ½ Umdrehung offen.

Zündung: Vorzündung- fix 4 mm, Unterbrecherabstand 0,4 mm, Kerze Bosch W 175 T 1, Elektrodenabstand 0,6 mm.

Diverses: Übersetzung primär 18/46 oder 1:2,55 (5/8x7/32x58 R.), sekundär 15/38 oder 1:2,92 (½ x 0,205" x 117 R.). Motorschmierung 1:25 (SAE 50), Getriebeschmierung 275 ccm (bis zur Kerbe) Shell Getriebeöl HDL oder gleichwertiges. Luftdruck vorne 1,0, hinten 1.5 (1,9) atü.

Auf Schmierölen der Schalthülse nicht vergessen (dünn Motoröl). Achtung, an Getriebe- und Kettenkasten ein Ölmesstab, Ablassschraube in der unteren Wand. Vor der Kickstarterwelle sitzt die Kupplungsnachstellschraube. Gegenmutter lösen und Rechtsdrehen beseitigt Spiel im Bowdenzug. An der Bowdenzugschraube selbst wird das Spiel durch Linksdrehen verringert. Das Lenkungsschloss wird durch Linksdrehen des Schlüssels gesperrt.

Das MOTORRAD behandelt ausschließlich die Probleme rund um das Motorrad!
