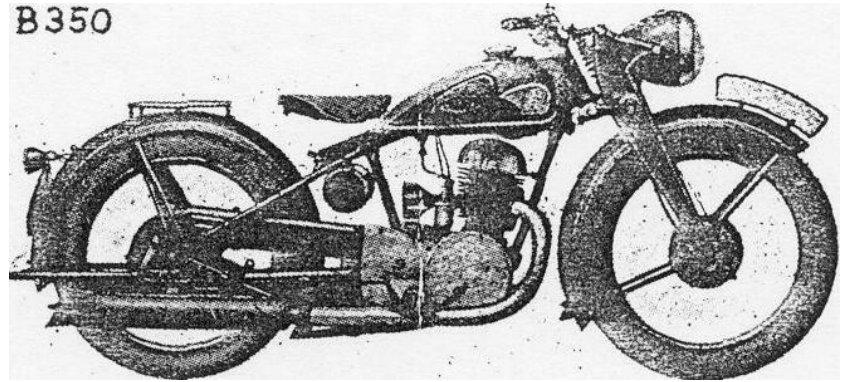


# 200, 250. 350

Die drei letzten Triumph-(TWN)-Modelle sind in vielen liebevollen Kleinigkeiten den Wünschen des Fahrers angepaßt. Alles liegt so, wie man es gern möchte. Moderne, glattflächige Maschinen, schnell und verhältnismäßig sparsam. Motor und Getriebe lassen sich ganz zerlegen, ohne die Gehäuse aus dem Rahmen zu nehmen. **Abb. B 350.**



59 (66) [72] x 72 (72) [85] = 197 (246) [346] ccm, 2 T.FL. Verd. 6,1 (6,1) [6,2], 7 (8,5) [12] PS / 4200 (4500) [4400] U. Batteriezdg.. Mischungsschm. Kette, 1,0—1,33—1,81—2,76. Handsch. (Fuß) [Fuß], Kette offen (versch.) [versch.] Geschl. Doppel-Rohrrahmen, Preßstahlgabel, 3,00-19 (3,00—19) [3,25—19]: Tank 11,5 l, Innenzugdr., Außenzughebel, Radst. 131, Länge 205. Breite 74, Sattelh. 71, Bodenfr. 11 cm. 128 (130) [140] kg, 85 (95) [108] km/h, 3,0 (3,2) [3,4] 1/100 km.

**Entwicklung:** Die deutschen „Triumph-Fahrradwerke“ wurden schon vor 52 Jahren unter Beteiligung der englischen Triumph-Werke gegründet. Seit vielen Jahren hat sich die Tochterfirma von ihrem Mutterwerk getrennt und ihre Fabrikate außerhalb Deutschlands unter dem Namen TWN vertrieben.

Triumph baute seine Zweitakter bis 1935 mit getrenntem Getriebe. 1936 wurde die verblockte B 200 (drei Gänge) geschaffen, jenes Modell, welches als erstes durch seine leichte Zerlegbarkeit Bewunderung auslöste. Daneben wurde die schnelle S 350 (rot, mit hoch-gezogenen Rohren und getrenntem fußgeschaltetem Vierganggetriebe) gebaut. Damit waren die Motoren für die weiteren Modelle schon gegeben. 1937 kamen die B 200 E, eine einfachere Ausführung, und die B 200 F mit Fußschaltung dazu. 1938 wurde die B 204 E mit Viergang und Schwingsattel und kurz darauf die B 204 F mit Fußschaltung und geschlossenem Kettenkasten geschaffen. Diese einmalig saubere B 204 F wurde also bald von der größeren Schwester, der B 254 F, abgelöst. Ebenfalls 1938 kam die neue B 530 mit einem ganz ähnlichen Viergangblock wie die kleinen Modelle.

**Eigenart:** Ein Motorrad, das wie selten eines vom Fahrer für den Fahrer geschaffen wurde, Alles ist so, wie man es sich gerne wünscht, Jeder Hebel sitzt richtig, nichts ist „billig“ gemacht. Ein besonderer Vorteil besteht darin, daß man z. B. die Kurbelwelle ausbauen kann, ohne überhaupt das Kurbelgehäuse aus dem Rahmen nehmen zu müssen. Ebenso hat man die Getriebewelle in der Hand, ohne das Gehäuse auszubauen. So nebenbei, die Triumph-Leute tauchen die lackierten Teile vor dem Farbüberzug in eine bestens haltbare Rostschutzlösung. Eine nette Kleinigkeit; die elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfer.

**Fahrweise:** Wenn man sich auf eine dieser Triumph's setzt, hat man den Eindruck, die

Maschine sei eigens nach Maß angefertigt worden. Man sitzt auf der Doppelschicht-Gummidecke hervorragend, die Federung ist überaus wirksam. Der Motor läuft äußerst ausgeglichen.

**Leistung:** Wenn die Triumphs auch nicht nach rein sportlichen Gesichtspunkten entworfen wurden, so gehören sie doch zu den schnellsten Einkolben-Zweitaktern ihrer Klassen, die S 350 und B 350 dürfte überhaupt die schnellste sein. Die Erste im Getriebe ist nicht sehr reichlich übersetzt, dafür ist die Gesamtübersetzung reichlich, so daß man auch mit den 200ern den Katschberg zu zweit noch schafft und dazu im Direkten ein sehr elastisches Fahrzeug in der Hand hat.

**Verbrauch:** Als DKW mit seiner Umkehrspülung eine Umwälzung im Zweitaktbau herbeiführte, hatte TWN bald seine Querstromspülung fertig: Leistung ebenso gut, Verbrauch im unteren und mittleren Bereich gleich, nur an der Spitze muß man eine Kleinigkeit zulegen. Die Werte bewegen sich zwischen folgenden Grenzen: 200: 2,5 bis 3,9 1/100 km, 250: 2,5 bis 4,3 1/100 km, 350: 2,7 bis 4,6 1/100 km. Der Minimalverbrauch dieser drei Typen liegt **also** erstaunlich nahe beieinander!

**Vergaser:** 200 — Bing 2/22. Hauptdüse 85, Nadel erste bis zweite K. v. o., Leerlaufstellschraube l U. offen. 250 — Bing 2/24, HD 95, N. dritte K., LS 1/2 U. o. 350 — Amal M 76/445 L, HD 95, N. zweite K., LS 1/2 U. o.

**Zündung:** 200 =: 4, 250 = 4. 350=: 7 mm v.o.T., Unterbr. Abst. 0.4 mm, Kerze Bosch MI75 A1 (350 W 225 T 1), Elektr. Abst. 0.6 mm.

**Luftdruck:** 200, 250 und 350 vorne 1,1, hinten 1,5 (Sozius 1,9) atü.

**Diverses:** Übersetzung Motor-Getriebe 2,37 (2,37) [1,88] ( $38 \times \frac{5}{16} \times 68$  Rollen), 70 Rollen). Getriebe-Hinterrad 2,5 (2,5) [2,65] ( $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16} \times 120$  Rollen). Mischungsschmierung 1:20.