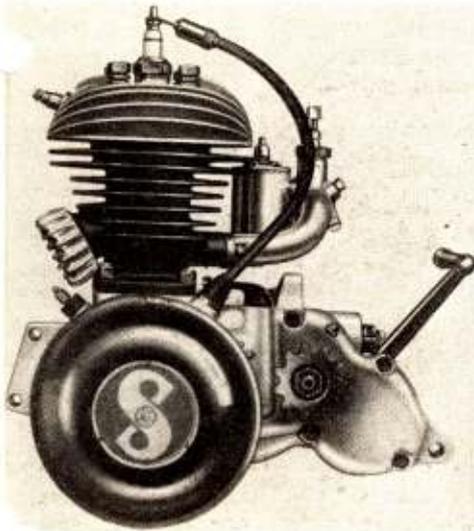
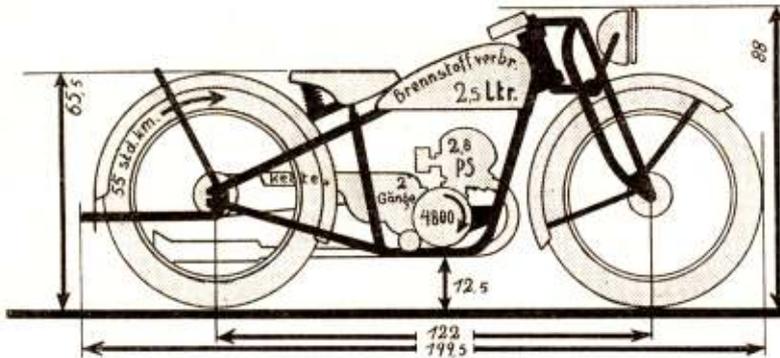


100-ccm-Triumph TS

MOTOR UND SPORT

PRÜFUNGSBERICHT
M. Nr. 123

Leistungsgewicht kg/PS 22,2
Preis 395,- RM.



Der Sachs-Motor, eine klare, einfache Konstruktion

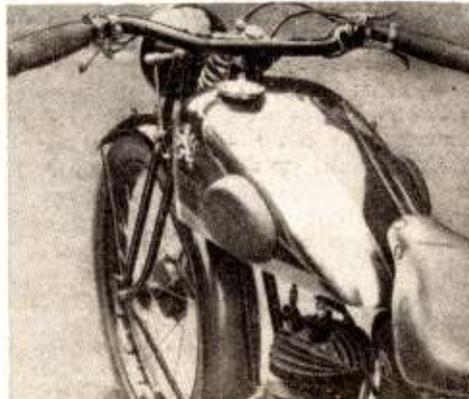
100-ccm-Krafträder gibt es von den verschiedensten Fabriken, und es ist für Sie eineswegs leicht, die Wahl richtig zu treffen, denn immer ist die Kennzeichnung die fast gleiche. Das gilt in großen Zügen auch von der reizenden kleinen Triumph TS 100. Es ist ein wirkliches Kraftrad, das in Form und Ausstattung nichts mehr mit dem motorisierten Fahrrad gemein hat. Eingebaut wird auch hier die bewährte Sachs-Maschine, ein Zweitakt-Motorgetriebeblock, der schon in der äußeren Form die Vorzüge dieses Zweitaktmotors so deutlich erkennen läßt. Die Maschine ist einfach und klar, es gibt nur ganz wenig pflegebedürftige Teile. Selbst wer gar nichts vom Motor versteht, kann die Ueberwachung selbst durchführen. Er kann bei einer Panne selbst feststellen, woran es liegt, denn es gibt ja nur ein paar Teile, die versagen können. Der Zweitaktmotor ist oft bekämpft worden, weil er im Verhältnis zum Inhalt häufig gegenüber dem Viertakter einen höheren Verbrauch (besonders beim Spitzentempo) aufweist. Wir wissen, daß hier in allerletzter Zeit durch gute gleichmäßige Kanalformung viel gebessert worden ist. Für 100 ccm hat

allein die Zweitaktmaschine nach dem heutigen Stand der Technik eine Berechtigung, denn das Kleinkraftrad muß in allererster Linie einfach, ja in einzelnen Punkten sogar bewußt primitiv sein.

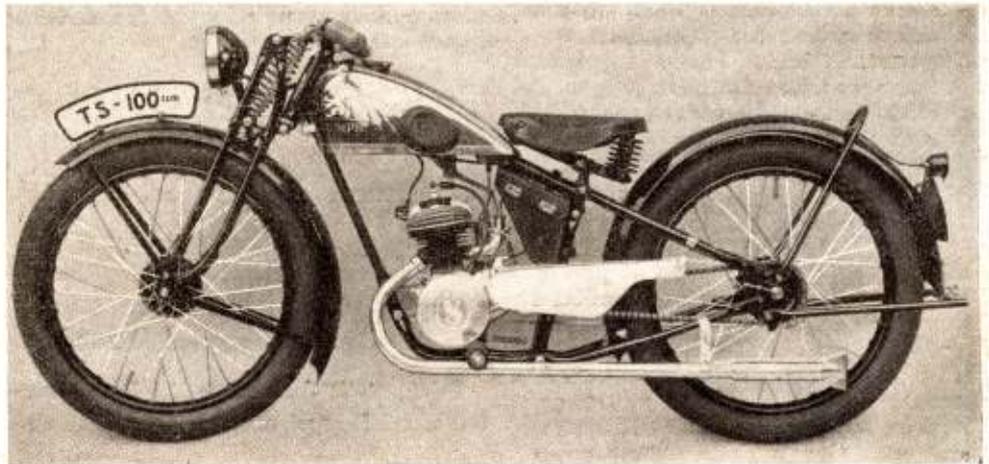
Der kleine Sachs-Motor ist so bekannt, daß er eigentlich nicht noch einmal in seinen Einzelheiten beschrieben werden muß. Die Maschine hat genau 98 ccm. Der Leichtmetallzylinderkopf mit bester Wärmeableitung ist in wenigen Minuten abgenommen. Er hat keine besondere Dichtung, so daß kaum Schwierigkeiten beim Abnehmen, Aufsetzen und Reini-

gen bestehen. Es sei aber doch wieder einmal darauf hingewiesen, daß man mit diesem so wichtigen Zylinderkopf vorsichtig umgehen muß. Er soll nur abgenommen werden, wenn das unbedingt (etwa zur Reinigung des Verbrennungsraumes) erforderlich ist. Die Dichtungsflächen am Zylinder und Kopf müssen sauber sein und dürfen unter keinen Umständen durch ein scharfes Werkzeug zerkratzt werden. Die Kopfschrauben müssen gleichmäßig diagonal angezogen sein. Durch einseitiges Anknallen werden gefährlich Spannungen und Zerrungen erreicht. Wer nicht Bescheid weiß, muß sich das zumindest vom Vertreter einmal erklären lassen. Der kleine Motor hat einen ausgezeichnet einfachen Sachs-Vergaser mit Korkschwimmer. Die Düse ist ohne Entfernung irgendeines anderen Teiles zugänglich. Der Zünd- und Lichtstrom wird von einer kleinen Schwungradmaschine geliefert.

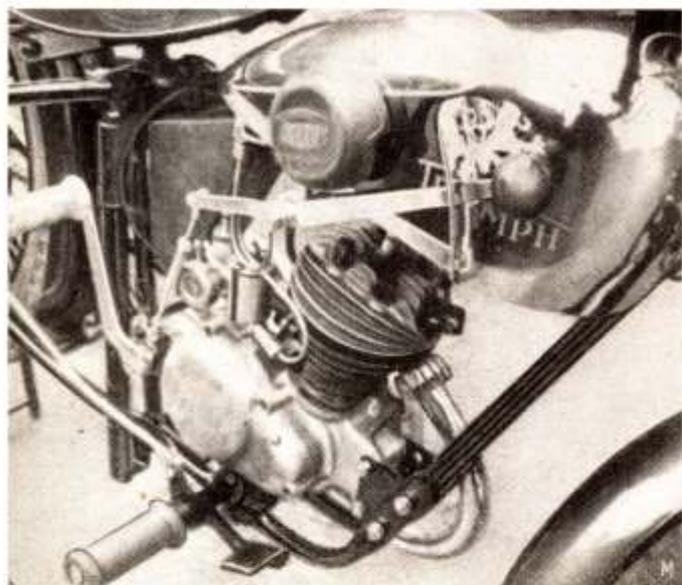
Es ist ein sogenannter Blockmotor, bei dem das Kurbelgehäuse so erweitert ist, daß es gleichzeitig zur Aufnahme des Zweiganggetriebes dient. Die Uebertragung erfolgt direkt durch Zahnräder, und der Antrieb über eine geschmeidige Korklamellenkupplung. Durch regelmäßiges Ansetzen der Fettpresse wird für ein-



Großer Sattel, gut geformter Lenker und Knieklissen



100-ccm-Triumph TS



Selbst dieses Kleinstkraftrad hat die bei Triumph bewährte Langhebelschaltung

wandfreie Schmierung und genügend ruhigen Lauf gesorgt. Selbstverständlich muß ein so kleiner Hochleistungsmotor etwas laut sein. Ein Nachteil, den Sie mit in Kauf nehmen müssen, wenn Sie sich nur ein Kleinstkraftrad leisten können.

Schon für rund 350,- RM. bekommen Sie gute Kleinstkraftäder mit diesem Sachs-Motor. Das Triumph-Rad ist teurer, es kostet 395,- RM. Es ist deshalb für Sie wichtig, zu wissen, ob dieser Preisunterschied berechtigt ist. Die Triumph-Werke legen bei allen ihren Motorrädern großen Wert darauf, die Maschinen mit allem Komfort auszustatten. Deshalb hat man sogar bei diesem kleinsten Rad aus dem umfangreichen Triumph-Programm Konstruktionselemente gewählt, die in der Herstellung nicht ganz billig sind, aber dem Rad ein besonders schönes Aussehen, ein wirklich gutes „Finish“ geben. Die Maschine wird dadurch mit rund 63 kg ein klein wenig schwer, hat aber immer noch ein vernünftiges Leistungsgewicht. Erfreulich in Form, Linienführung und Stabilität ist der verschraubte und vernietete Doppelrohrrahmen, der der TS 100 ein kräftiges steifes Fundament gibt. — Einige Schwierigkeiten macht gerade beim leichten Kraftrad die Federung. Es gibt, wie das an dieser Stelle bereits gesagt wurde, Kleinstkraftäder, die besonders, wenn sie von sehr leichten Personen gefahren werden, etwas zum Springen neigen. Bei der Triumph ist das keineswegs der Fall. Das Rad liegt fest auf der Straße, die kräftige Triumph-Gabel mit der großen tonnenförmigen Druckfeder arbeitet überraschend ausgeglichen und geschmeidig. Es ist eine vorbildliche Konstruktion.

Aber auch sonst ist Wert darauf gelegt, dem Fahrer all das an Komfort zu bieten, was man bei unseren größeren Maschinen gewöhnt ist. Der Sattel ist groß und bequem, der Lenker vernünftig geformt. Wohl als einzige 100-ccm-Maschine sind serienmäßig Kniekissen angebaut. Genau wie die großen Triumph-Räder, so hat auch die TS 100

eine Langhebelschaltung am Tank. Die Schaltführung hat hier nur den Nachteil, daß der Schaltweg vom 1. zum 2. Gang etwas lang ist.

Kurz und gut, Sie können die Triumph TS 100 von allen Seiten ansehen, Sie können jedes kleinste Detail betrachten, immer finden Sie eine solide Feinarbeit, man sieht, daß der Konstrukteur Reiz dieses Kleinstkraftad nicht so nebenbei entwickelt hat, sondern daß er sich auch gerade mit diesem Motorrad sehr eingehend befaßt, daß es ihm Spaß gemacht hat, alle Teile liebevoll und sorgfältig durchzukonstruieren. Die Triumph TS 100 gehört nicht zu unseren allerbilligsten Kleinstkraftädern, aber sie ist

Die TS 100 auf der Straße

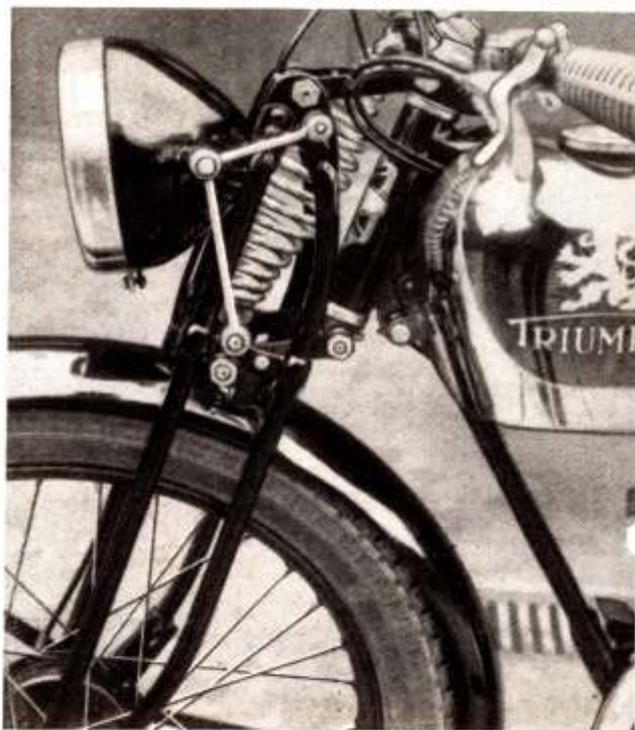
Es ist schon nicht ganz leicht, ein Kleinstkraftad objektiv zu kritisieren, wenn man vorher eine größere, schnelle und geschmeidige Maschine gefahren ist. Das Kleinstkraftad soll dem 200-ccm-Rad keine Konkurrenz machen, es ist für einen ganz anderen Käuferkreis bestimmt. Wer ein Kleinstkraftad kauft, muß sich vom ersten Tage an darüber klar sein, daß das Spitzentempo von 55 km/Std. keine sehr hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglicht.

Man sitzt auf der TS 100 sehr bequem. Der reichlich große und schwere Tester hatte nur das Gefühl, etwas über diesem kleinen Rad „zu schweben.“ Das lag mit daran,

daß die Kniekissen nicht am Knie, sondern unter dem Schenkel lagen. Es ist nötig, die Anordnung von Sattel und Kissen den „Abmessungen“ des Fahrers anzupassen. Nach ganz kurzer Gewöhnung freut man sich wieder über die Handlichkeit eines solchen Leichtgewichtsrades, das sich so leicht und ohne jede Anstrengung spielend auf der Geraden und in der Kurve fahren läßt. Die Uebersetzungsverhältnisse sind gut gewählt. Auf dem Prüfberg bei Emskirchen (in der Nähe von Nürnberg) war sogar nicht einmal ein Umschalten auf den 1. Gang nötig. Langsam aber fest hielt die TS 100 ihr Tempo und zog sicher bis oben hinauf.

Der Fußbremshebel liegt vor der rechten Raste und ist sehr leicht zu bedienen. Die Anordnung des Pedals ist besser als bei mancher großen Maschine. Auch die TS 100 bleibt selbstverständlich ein Kleinstkraftad mit allen Vorzügen und den unvermeidlichen Nachteilen. Aber es darf wohl gesagt werden, daß dieses kleinste Triumph-Rad in jeder Beziehung zu den besten seiner Klasse gehört.

J. F.



Die Federgabel

TECHNISCHE DATEN

Motortyp: Zweitakt, Inhalt: 98 ccm, Hub: 54 mm, Bohrung: 48 mm, Verdichtungsverhältnis 1:5,3, Schmierung: Gemisch, Vergaser: Sachs, Zündung: Schwungrad-Lichtmagne-

Fahrgestell: Tankinhalt: 8,6 Liter, Rahmen: Doppelrohr, Federung: Schrau-

benfeder, Druck, Bremstrommel-durchmesser: 105 mm, Bereifungstyp: 19×2,75, Gewicht, fahrfertig: 62,5 kg.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Sachs, Uebersetzung, im 1. Gang: 1:2,68, im 2. Gang: 1:1,68, Antriebsart: Zahnrad/Kette.