

Die Triumph „B 254 F“ hat einen voll gekapselten Antrieb. Auf dem Kettengehäuse (genau über der Fußraste) ist der Reserve-Schalthebel zu erkennen.

Alfred Nahmer  
Kraftfahrzeuge  
Krems a. D., Ruf 293

**Prüfungsbericht  
M Nr. 207**

# TRIUMPH „B 254 F“ 250 CCM

Es ist bestimmt keine Uebertreibung, wenn wir behaupten, daß die neue „B 254 F“ zu den besten Maschinen dieser Klasse gehört und überhaupt eine der reifsten deutschen Konstruktionen ist. Die Triumph-Werke haben ihre Modelle in den letzten Jahren sehr systematisch weiterentwickelt. Es ist bekannt, daß gerade dem Chefkonstrukteur Reitz jede Kleinigkeit des Motorrades gleichwichtig ist. Der Motor ist genau so sorgfältig gestaltet, wie etwa der Schalthebel, der Schwingsattel oder die Armaturen des Lenkers. Deshalb fühlt man sich auf solchem Motorrad vom ersten Augenblick an wohl. Der Fahrer hat eine aufrechte bequeme Haltung, alle Hebel liegen griffbereit, der Tachometer ist im Blickfeld angeordnet, der Radstand ist so gewählt, daß die Maschine eine sehr sichere Straßenhaftung besitzt und trotzdem noch wendig genug bleibt.

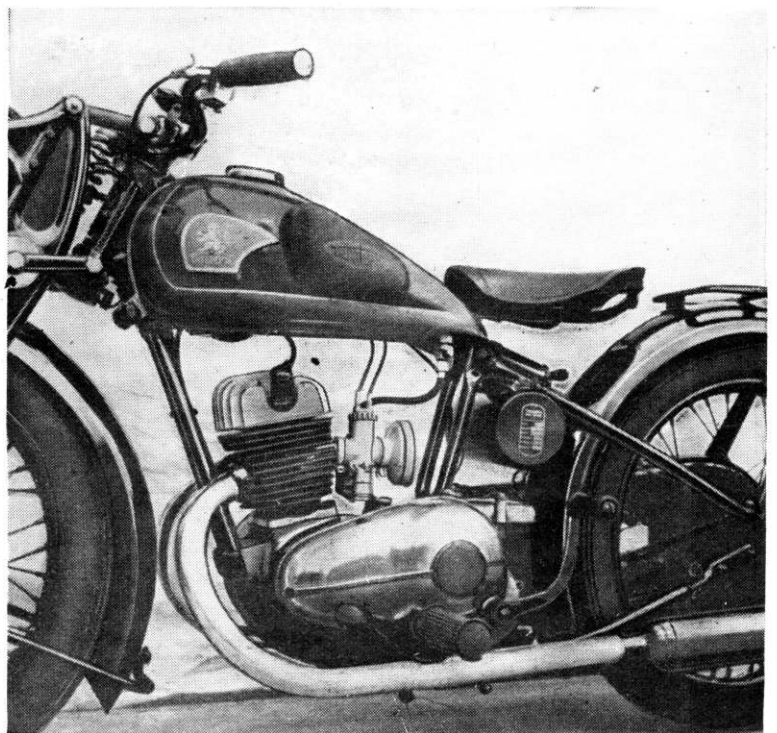
### Ein Fahrgestell, wie es sein soll

Von den vielen Konstruktionseinzelheiten können in diesem Zusammenhang nur einige erwähnt werden. Ganz neu und wirklich steif ist der Rahmen. Das Rückgrat besteht aus zwei zusammengeschweißten Stahlblechschalen, die unter dem Tank liegen und dadurch nicht sichtbar sind. Der Rahmen hat doppelte Rohrunterzüge, alle Teile sind miteinander verschraubt. – Die normale Federgabel mit tonnenförmiger Druckfeder ist auf Grund langer Versuche abgestimmt

worden. Die Federung arbeitet heute so geschmeidig, daß nur ganz selten einmal eine Dämpferverstellung nötig wird. Deshalb konnte man auf einen handverstellbaren Reibungsdämpfer verzichten. – Der neue Sattel hat die bekannte nachgiebige Doppelschicht-Gummidecke, es ist aber kein normaler Druckfedersattel,

sondern ein Schwingsattel, bei dem sich der Sitzwinkel (das ist wichtig) verstellen läßt. Die Zugfeder dieses Schwingsattels ist gekapselt, die Einstellung kann jederzeit von Hand durch Verdrehen einer Flügelmutter erfolgen. – Die Kniekissen sind groß und weich, so daß jeder Fahrer einen einwandfreien Tankschluß hat.

Die Fußschiene ist besonders gut abgestimmt. Sie läßt sich auffallend leicht betätigen. (2 Photos Fischer)



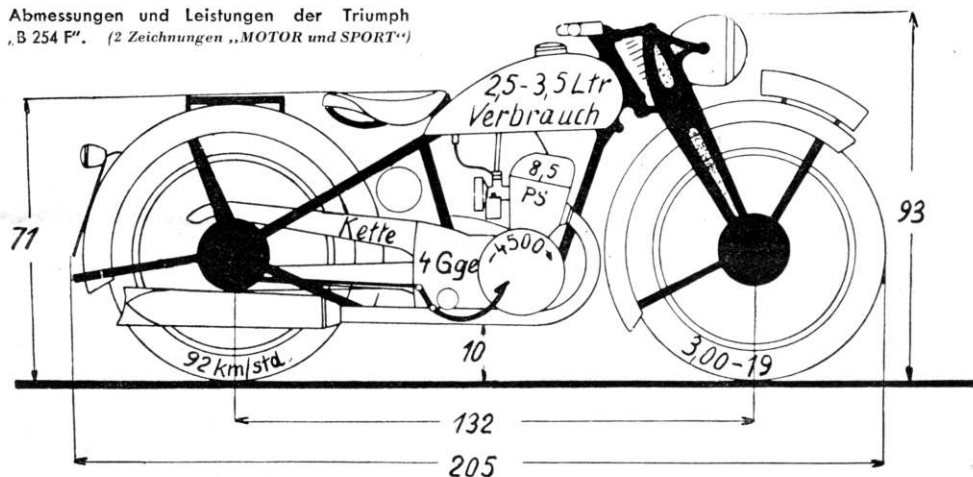
Selbstverständlich hat das Vierganggetriebe eine Fußschaltung, die wie alle Betätigungen den neuen Kraftfahrnormen entspricht. Es hat lange gedauert, bis es gelungen ist, den Schalthebel so auf die Fußbraste abzustimmen, daß das Schalten allein mit der Sohlenkante mit geringstem Kraftaufwand erfolgen kann. Es gibt heute in Deutschland vielleicht drei oder vier Motorräder mit einer so einwandfreien und leichtgängigen Fußschaltung. Neu ist auch die Kapselung der Hinterradkette. Die normalen Kettenkästen sind immer verhältnismäßig großflächig und klobig, wenn die Antriebskette eine ausreichende Bewegungsfreiheit hat. Hier sind beide Kettenzüge getrennt in Ovalrohren gekapselt. Der Kettenkasten wirkt dadurch leicht und elegant.

Zur serienmäßigen Ausstattung der Maschine gehört ein Tachometer im Scheinwerfergehäuse, ein Lenkungsschloß und die praktische Seitenstütze.

#### Die Leistung der 250-ccm-Klasse

Wenn man die Maschine fährt, entdeckt man immer wieder Kleinigkeiten, die einem gefallen. Auf der Straße, auf schmalen Waldwegen und im Gelände, immer läßt sich das Rad sicher beherrschen, und man freut sich über die guten Federungseigenschaften der Vordergabel und des Schwingsattels. Das Schalten wird, wie schon lange bei Triumph, durch die elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfergehäuse erleichtert. Dazu kommt noch ein neuer kleiner „Nothandschalt-

Abmessungen und Leistungen der Triumph „B 254 F“. (2 Zeichnungen „MOTOR und SPORT“)



### Technische Angaben:

**Motor**typ: Inhalt: 247 ccm, Hub/Bohrung: 72/66 mm; Verdichtungsverhältnis: 1:6,05, Schmierung: Gemisch, Vergasertyp: Bing A J 2/24; Vergasereinstellung: 95 - III; Zündung: Schwungradbatterie; Zündkerzentyp: Bosch DM 175 A 1.

**Getriebe und Antrieb:** Getriebetyp: Block; Uebersetzung: 1. Gang 1:2,76,

2. Gang 1:1,81, 3. Gang 1:1,33, 4. Gang 1:1; Antriebsart: Kette gek. / Kette gek.

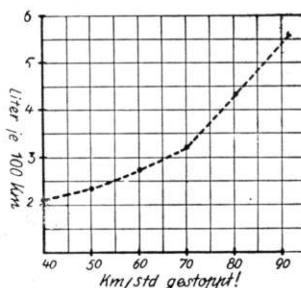
**Fahrgestell:** Tankinhalt: 11,3 Liter, Rahmen: Stahlblechrohr, geschlossen; Federung: Stahlblechdruckfeder; Bremsstrommel: 150 mm ø; Bereifungstyp: 3x19; Gewicht, fahrfertig (Tank voll): 130 kg; Preis: 705,- RM.

hebel", der wirklich sehr gut geformt ist und hereingedrückt oder herausgezogen wird. Die Auffindung des Leerlaufs bei

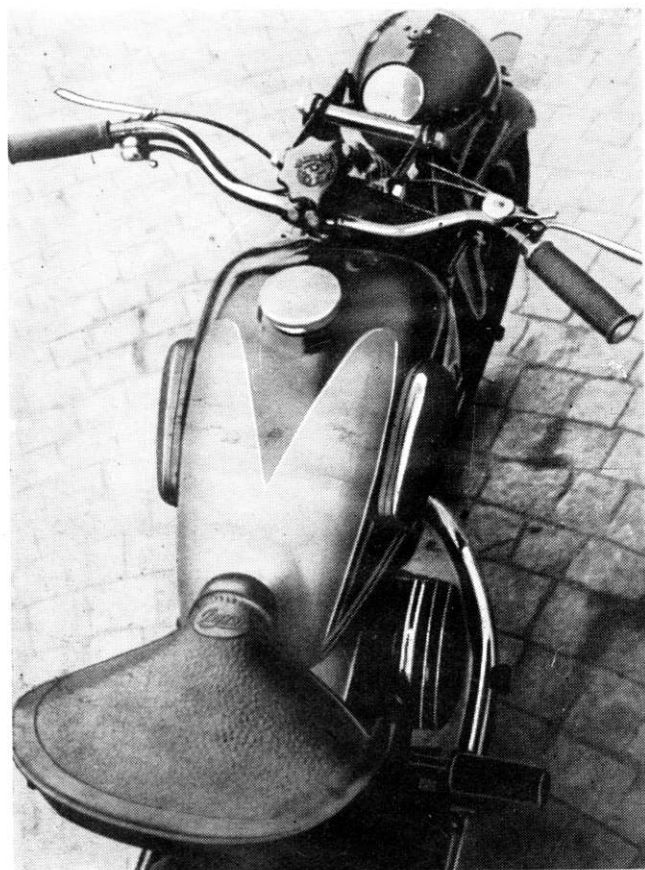
eingeschaltetem 4. Gang ist bei der Fußschaltung immer etwas mühsam. Hier ist das beim Anhalten sehr einfach: Man zieht den kleinen Handschalthebel mit einem Griff ganz heraus, drückt ihn dann ein klein wenig zurück, und schon ist der Leerlauf geschaltet.

Auch in bezug auf Leistung, Temperament und Verbrauch ist die „B 254 F“ das Musterbeispiel einer deutschen Zweitaktmaschine dieser Klasse. Das Rad erreicht bei sitzender Fahrerhaltung eine Geschwindigkeit von über 90 km/st. Die Beschleunigung ist gut. Im 3. Gang sind 9 Sekunden, im 4. Gang 13 Sekunden nötig, um von 30 auf 60 km/st zu kommen. Bis zu einer Geschwindigkeit von 80 km/st hat der Motor eine besonders günstige wirtschaftliche Verbrauchskurve. Die bei den Versuchen ermittelten Zahlen dürften hier interessieren:

Bei 40 km/st gleichbleibend  
2,1 Liter je 100 km  
Bei 50 km/st gleichbleibend  
2,35 Liter je 100 km  
Bei 60 km/st gleichbleibend  
2,8 Liter je 100 km  
Bei 70 km/st gleichbleibend  
3,2 Liter je 100 km  
Bei 80 km/st gleichbleibend  
4,4 Liter je 100 km.



Brennstoffverbrauch.



Schwingsattel, große Kniekissen, gut geformter Lenker, Tacho im Scheinwerfer — einige wichtige Merkmale der Maschine.

(Photo Fischer)

Erst bei noch höheren Geschwindigkeiten steigt die Verbrauchskurve — wie üblich — steiler an.

I. F.