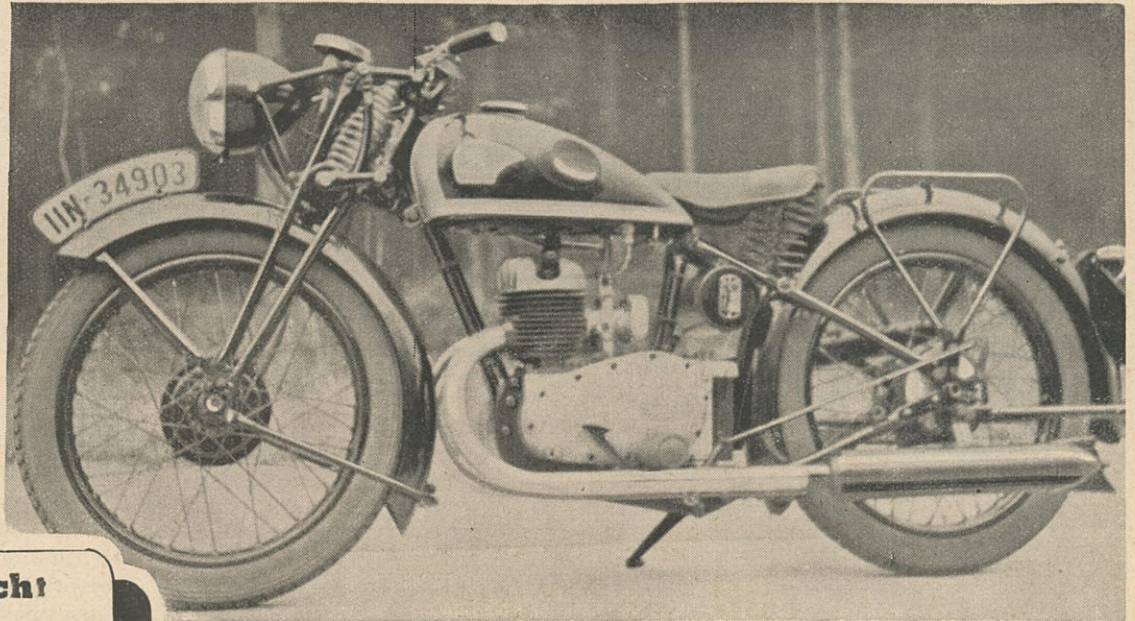


Die „B 200“ mit der neuen Seitenstütze, die das Abstellen erleichtert. Getriebekette im Oelbad, Hinterradkette mit einfachem Doppelblech.

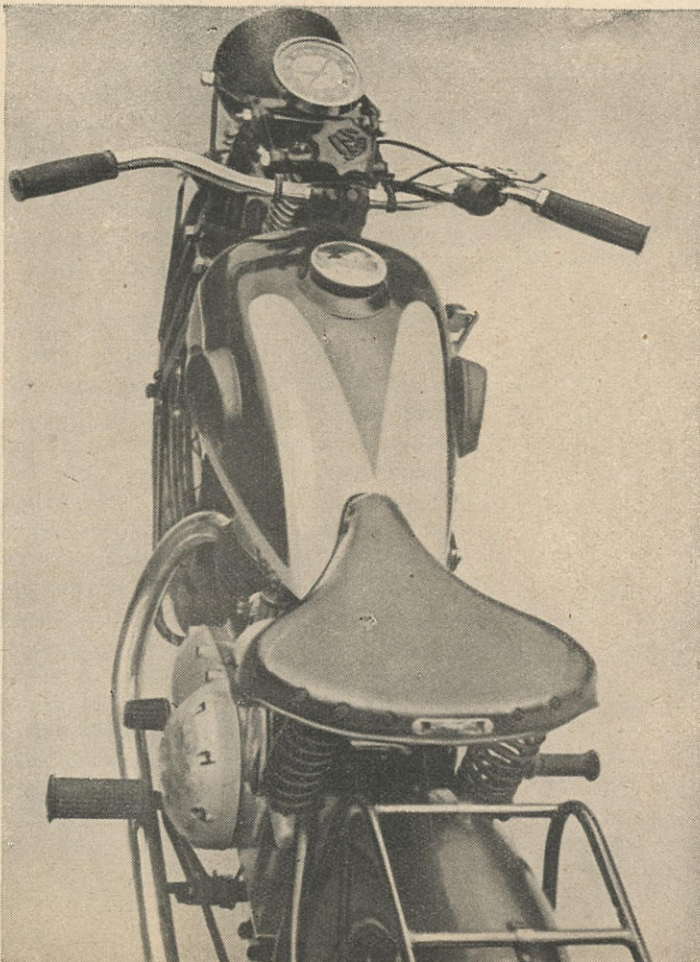
(2 Photos Fischer)



Prüfungsbericht
M Nr. 195



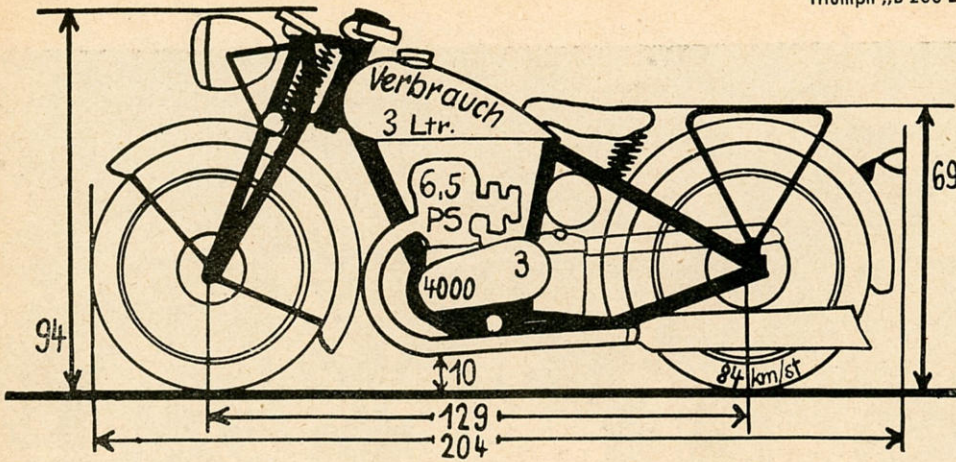
TRIUMPH „B 200 E“



Gute Einzelheiten: Tank mit großem Einguß; griffiger Steuerungsämpfer; Großtacho über der Gabel; gut geformter Lenker.

Anfang 1936 überraschten die Triumph-Werke mit der Neukonstruktion der „B 200“, über die dann auch in Heft 26/1936 berichtet wurde. Die Triumph-Werke, die in mancher Beziehung bewußt konservativ sind, hatten hier ein neues Modell mit vielen wesentlichen Einzelheiten geschaffen. Die „B 200“ hat einen Motor mit Blockgetriebe, der Motor ist ein Flachkolbenzweitakter mit Querstromumkehrspülung. Die volle Füllung wird durch vier Ueberströmkanäle erreicht, die für eine gegenseitige Aufrichtung der Frischgasströme sorgen. Das Blockgetriebe ist sehr sorgfältig entwickelt, und zwar in Zusammenarbeit zwischen Triumph und Hurth. Das Getriebe wird bei den billigeren Modellen „B 200“ und „B 200 E“ mit Handschaltung geliefert. Es ist eine einfache, aber gut liegende und dadurch bequem zu bedienende Schwerttankschaltung. Die „B 200 F“ hat eine Fußschaltung mit der bekannten elektrischen Leerlaufanzeige im Scheinwerfergehäuse. Diese Fußschaltung überrascht (sehr gute Abstimmung) immer wieder durch ihre Leichtgängigkeit und einfache Bedienung, zu der eigentlich ein Ansetzen der Sohlenkante am Schalthebelkopf genügt.

Bei der Ausgestaltung des Motorgetriebeblocks wurde nicht nur auf beste Kühlung, auf Stabilität und ruhigen Lauf Wert gelegt, sondern man dachte noch



Technische Angaben:

Motortyp: Inhalt: 197 ccm, Hub: 72 mm, Bohrung: 59 mm, Verdichtungsverhältnis 1 : 6,05, Schmierung: Gemisch, Vergasertyp: Bing A S 2/22, Vergaser-Einstellung 80-II, Zündung: Schwungrad-Batterie, Zündkerzentyp: Bosch DM 175 A 1.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Triumph-Hurth-Block, Uebersetzung: 1. Gang 1 : 2,88,

2. Gang: 1 : 1,53, 3. Gang: 1 : 1, Antriebsart: Kette, gek./Kette.

Fahrgestell: Tankinhalt: 12 Liter, Rahmen: Rohr geschlossen, Federung: Druckfedergabel, Bremsstrommeldurchmesser: 150 mm, Bereifungstyp: 3,00 x 25, Gewicht fahrfertig (Tank voll): 130 kg, Preis: „B 200 E“ 630,- RM., „B 200“ 598,- RM., „B 200 F“ 670,- RM.

einen Schritt weiter und sorgte dafür, daß z. B. der Motor im Rahmen völlig zerlegt werden kann, ohne daß andere Teile demontiert werden müssen. Das gleiche gilt vom Getriebe, so daß auch der Reparateur etwas von dieser Neukonstruktion hat.

Das Fahrgestell ist ein wenig schwer, weil es auch für das 350-ccm-Modell Verwendung findet, dafür ist der Rohrrahmen steif, zumal der an und für sich

offene Rahmen unten durch einen kräftigen „Schlitten“ geschlossen wurde, der gleichzeitig das Kurbelgehäuse und das Getriebe abdeckt. Tief und in einem günstigen Federungsbereich ist die Batterie hinter dem Getriebe eingebaut. — Die „B 200“ hat zwar nur eine einfache Druckfedergabel, aber durch umfangreiche Versuche gelang es, auch dieser Gabel eine genügende Weichheit ohne Durchschlagneigung zu geben. Die

Triumph-Druckfedergabeln, wie sie in fast gleicher Konstruktion, sogar im 100-ccm-Modell eingebaut werden, gehören unbedingt zu den besten.

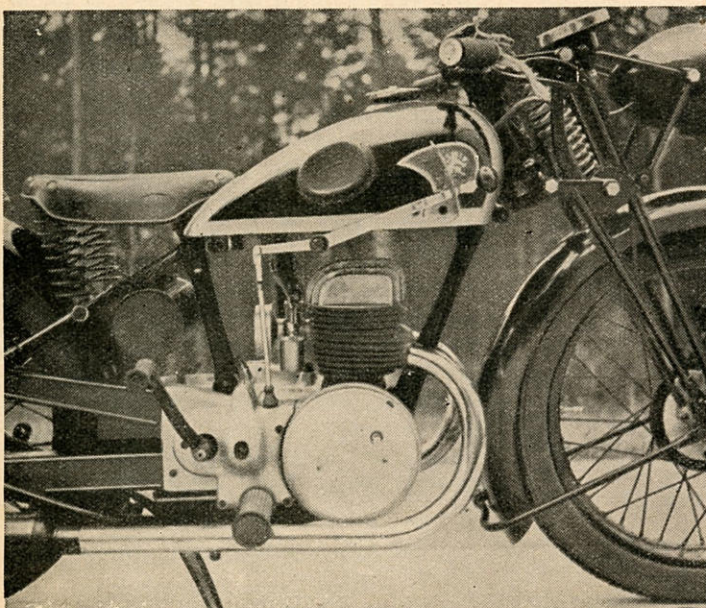
Die „B 200“ wird in drei Ausführungen geliefert. Das billigste Modell „B 200“ unterscheidet sich von der „B 200 E“ dadurch, daß der Steuerungsdämpfer, das Lenkungsschloß, und das sehr große vor dem Steuerkopf liegende Tachometer fehlt. Die „B 200 F“ hat die gleiche Ausstattung wie die „B 200 E“, nur daß hier noch die erwähnte Fußschaltung vorhanden ist und das Rad je nach Wunsch mit schwarzer oder roter Emaillierung geliefert wird. — Was für dieses gute 200-ccm-Modell noch wünschenswert wäre, ist ein Sattel mit einer weicheren nachgiebigeren Decke oder ein leichter kleiner Schwingsattel. Zu den vielen netten Kleinigkeiten der „B 200“ gehört die Seitenstütze, durch die die Maschine im Augenblick ohne Aufbocken abgestellt werden kann. Wir kennen diese Stütze schon vom 350- und 500-ccm-Modell her.

Die flache Verbrauchskurve

Von anderen der modernsten Zweitaktmodelle wissen wir, daß der Zweitakter in den allerletzten Jahren eine ganz flache Verbrauchskurve bekommen hat. Das 200-ccm-Modell ist heute auch noch sparsam, wenn wir mit hohen Reisegeschwindigkeiten fahren. Im unteren Drehzahlbereich wurde der Verbrauch ein wenig angehoben, um ein Dieseln zu verhindern. Die Verbrauchskurve beginnt bei etwa 2,6 Liter und endet bei etwa 4 Liter. Bei 60 km/st gleichbleibender Geschwindigkeit werden nur wenig über 3 Liter und bei 70 km/st erst 3,5 Liter je 100 km gebraucht. — Diese Entwicklung ist von entscheidender Bedeutung für die Zukunft des Zweitakters, der noch heute oft für unwirtschaftlich gehalten wird.

Ueberzeugende Fahreigenschaften

Von der guten Federwirkung der Druckfedergabel wurde bereits gesprochen. Die „B 200“ hat auf guten und schlechten Straßen eine sehr feste Haftung. Durch die richtige Abstimmung von Sattel, Lenker und Rasten zueinander, sitzt man aufrecht und bequem. Die Höchstgeschwindigkeit, die bei aufrechter Haltung mit 84 km/st gemessen wurde, dürfte den meisten genügen. Sie zeugt für die gute Leistung des Motors, denn das fahrfertige Rad wiegt immerhin 130 kg. Dabei ist auch die Beschleunigung mit 15 Sekunden (im dritten Gang von 30 auf 60 km/st) noch günstig, gibt es doch viele 200-ccm-Modelle, die 16 oder 17 Sekunden brauchen. — So gehört die „B 200“ und ganz besonders die „B 200 F“ zwar nicht zu den billigsten, aber zu den besten Maschinen ihrer Klasse. J. F.



Die „B 200 E“ hat eine gute Schwertschaltung. Motor und Getriebe bilden einen leicht demontierbaren Block. (Photo Fischer)