



Die
Motorwelt
testet:

TRIUMPH


Contessa
200 ccm

Abgesehen von einsamen Irrläufern mit mehr als 200 ccm läßt sich heute die ganze lange Reihe der Roller durch zwei klare Trennstriche in drei geschlossene Gruppen unterteilen: 1. Der kleine Roller mit 50—100 ccm als fahrbarer Untersatz, noch treffender Stadtrutscher genannt, bisher besonders hierzulande eher vernachlässigt als gebührend ernsthaft aufgegriffen, 2. der klassische Roller mit 125—150 ccm, südlicher Prägung und gewaltigen Verkaufsziffern, und 3. der große Roller mit 200 ccm, ein typisches Kind deutscher Leistungsansprüche, geschaffen für flotten Transport, für die große Tour und auch Seitenwagenbetrieb. In diese dritte Gruppe, an die bereits allzu gerne Motorradmaßstäbe angelegt werden und die konstruktiv die wohl am schwersten zu beherrschende Kategorie aller Zweiradfahrzeuge darstellt, gehört auch der Triumph-Contessa-Roller mit 200 ccm.

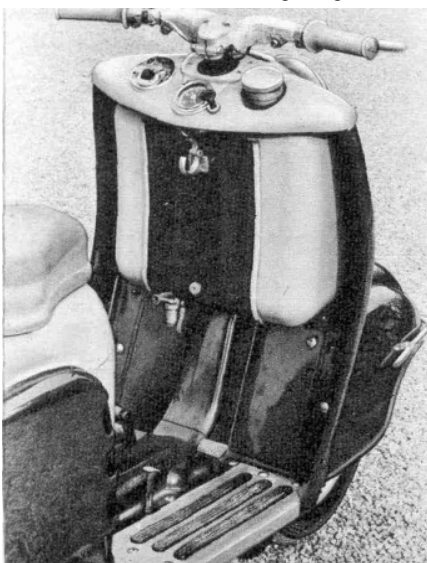
Und wieder einmal wurde unter Triumph-Chef Dir. Otto Reitz mit Fleiß, Hingabe und Gründlichkeit ein Fahrzeug vollendet, dem vorbehaltlos bestätigt werden muß, daß es fertig und vollwertig in die Hand des Fahrers kommt.

Das konnte nicht von gestern auf heute geschehen. Schon die Auslegung, läßt das Gewicht der Probleme erkennen: Der Doppelkolbenmotor mit seinen schlanken Kolben läßt keine ausgesprochen niedrige Bauweise zu. Um das Sitzgehäuse nicht unschön aufzublähen,

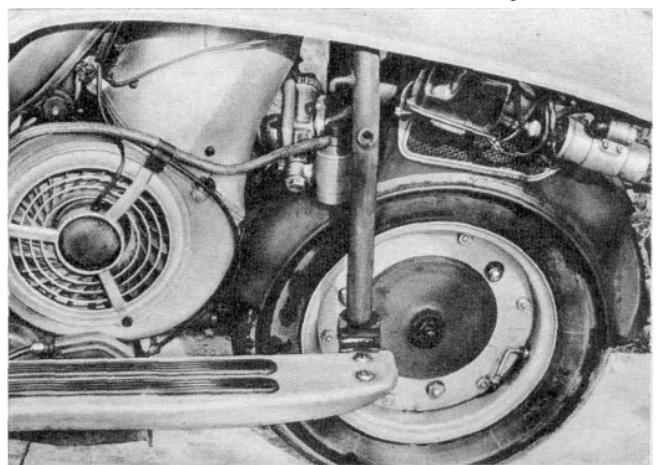
sondern eine vorbestimmte gefällige und mit den übrigen Flächengewichten korrespondierende Form zu bewahren, mußte der Kraftstofftank nach vorne an den Steuerkopf wandern, und hieraus, wie aus der durch Fallbenzin diktierten Tankhöhe ergeben sich ja ganz neue Verhältnisse der Gewichtsgruppierung zwischen und über den Radachsen. Die Langarmschwinge für das Vorderrad versprach optimales Federungsverhalten, während Motor, Kettenkasten und Hinterrad als Triebsatzschwinge zusammengefaßt, heute wie morgen hohe Ansprüche an Federungskomfort und Wartungsfreiheit zu erfüllen haben. Und auch das Problem der Radgröße wurde herzhafte angefaßt: Man blieb bei der typischen Rollergröße von 10".

Was für ein Motor! Schon vor vielen Jahren stand für mich fest, daß ein U-Zweitakter ein vorzügliches Triebwerk für den Roller abgeben müsse. Gleichzeitig war aber auch klar, daß dieser Doppelkolbenmotor nur aus der Fürther Straße in Nürnberg zu erwarten stand, denn es gehört schon das starke Bekenntnis eines Reitz zum U-Zweitakter dazu, aus diesem Motortyp, der mit seinen mechanischen und thermischen Klippen nichts weniger als ein im Motorenbau höchst selten angefaßtes glühendes Eisen darstellt, ein so vorzügliches Triebwerk wie jenes der Contessa zu entwickeln.

Dem Zug gegenwärtiger Rollerforderungen folgend, ist die Contessa mit Elektrostarter ausgestattet. Seine Aufgabe ist hier nicht groß. Ein-, höchstens zweimal hat er den Motor durchzudrehen, beim ersten, spätestens beim zweiten Zündfunken ist der Motor ganz sicher da. Mit derlei Startfreudigkeit glänzt bestenfalls noch der eine oder andere Viertakter. Gleich erfreulich der Kaltstart: Hierbei mögen es



Links: Eine nicht alltägliche Roller-Frontpartie: Hochglanzpolierter Leichtmetall-Lenker, Lenkschloss direkt im Steuerschaft, von einer wasserdichten Klappe überdeckt. Übersichtliches „Armaturenbrett“, aus dem rechts der Tankeinfüllstutzen herausragt. Direkt darunter der 11-Li-ter-Tank mit 2 Liter Reserve. Benzinhahn und -filter leicht zugänglich. Rechts: Durch Lösen je einer großen Flügelmutter können die Seitenteile abgenommen werden. Linksseitig ist das Kühlluftgebläse zu erkennen sowie der im vergrößerten Schutzblech untergebrachte Luftfilter. Vergaser, Zündspule und Radmutter sind leicht zugänglich. Fotos u. Kurven:



eben drei oder vier Umdrehungen sein, die der Starter zu schaffen hat, um den Motor zum Laufen zu bringen. Ich hatte es mir bei Triumph-Doppelkolbenmotoren schon immer zur Regel gemacht, und die Betriebsanleitung der Contessa spricht auch davon, den Zylinder nach dem Kaltstart etwa zwei Minuten lang Zeit zu lassen, gleichmäßig warm zu werden, früher wird nicht losgefahren. Das ist nichts weiter als ein kleiner Zoll an den kostbaren Leichtmetallzylinder mit hartverchromten Laufflächen. Hier wäre aber gleichzeitig hervorzuheben, daß die Kolben des Testrollers unter gar keinen noch so verrückt gearteten Umständen zum Klemmen zu bringen waren. Hier und in der ausgezeichneten Laufruhe der beiden Kolben, die über den ganzen nur möglichen Temperaturbereich des Motors erhalten bleibt, pflückt der Contessa-Fahrer die reifen Früchte jahrelanger erfolgreicher Entwicklungsarbeiten des Werkes an U-Zweitakt-motoren!



Von welcher Seite man den Contessa-Roller auch immer betrachten mag, Gediegenheit, Dauerhaftigkeit und gefällige Formen müssen ihm vorbehaltlos zugesprochen werden.

Der Standlauf der Contessa ist verlässlich und vor allem gleichmäßig wie der eines Viertakters. Die im U-Zweitakter gegebene saubere Gasschichtung ist der Anfang und das Ende des disziplinierten Laufverhaltens des Contessa-Motors. Hier gibt es weder im Standlauf noch in einer mittleren Drehzahl, ja selbst auf keinen Fall beim Gaswegnehmen aus irgendeiner Geschwindigkeit das sattsam bekannte Zweitakt-Gekecker. Bei derart diszipliniertem Laufverhalten darf mit Recht eine extrem niedrig liegende ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im vierten Gang erwartet werden, aber die 15 km/h, mit denen man die Contessa jederzeit „schleichen“ lassen kann, übertreffen doch die kühnsten Erwartungen, und meiner Erfahrung gemäß scheint es sich hier um einen Rekord zu handeln, der von keiner zweiten Maschine mit Zahnradgetriebe erreicht oder gar unterboten wird. Daß der Motor beim Hochbeschleunigen aus dem Bummeltempo von 15 km/h im vierten Gang jede Menge Frischgas annimmt und ohne Protest loszieht, ist allein schon bemerkenswert, aber dieses Triebwerk kann noch mehr: Ohne die allergeringste Spur von Härte in Kurbeltrieb oder Kraftübertragung dreht der Motor seidenweich mit unvergleichlicher Geschmeidigkeit hoch, und das Gefühl, dem Motor etwas zuzumuten, bleibt von vornherein vollkommen unbekannt. Überflüssig zu sagen, daß der Motor des Contessa-Rollers Klingeln oder Klopfen ebenso wenig kennt wie ein Anzeichen von Laufhärte, wenn ihm einmal das Letzte abverlangt wird.

Aus einer mir vorliegenden Werksmessung geht hervor, daß der Motor bereits bei 3000 U/min 6 PS bringt und bei der gewiß recht bescheiden zu nennenden Drehzahl von nur 4800 U/min seine Höchstleistung von 10,4 PS erreicht. Noch beachtlicher aber der Drehmomentverlauf: Schon bei 3000 U/min liegt der Meßpunkt über 1,4 mkg, und zwischen 3500 U/min und 5000 U/min bleibt das Drehmoment mit 1,5 mkg nahezu konstant. Hier treten Sinn und Nutzen des Doppelkolbenzweitakters klar zutage: Das Durchzugsvermögen am Berg ist überdurchschnittlich gut, dieser Motor stellt nichts Geringeres dar, als ein Schulbeispiel hoher Elastizität. Und es wäre kein Triumph-Motor, wenn nicht neben hoher Laufkultur auch noch wirksame Dämpfung der Ein- und Auslaßgeräusche zusammen mit bewunderungswürdig vibrationsarmem Lauf stünden. Mit dem Contessa-Roller kann man unwahrscheinlich leise fahren, und selbst bei hohen Drehzahlen bis hinauf zur Vollast ist der Auspuffen unaufdringlich, ja man kann auch hier sagen, kultiviert.

Es lohnt sich, die Verbrauchswerte eingehend zu betrachten: erst bei 80 km/h werden 3 Liter auf 100 km verbraucht, von da ab steigt die Kurve zwar steil an, wenn man aber sieht, daß bei 90 km/h nicht mehr als 3,8 l/100 km durchlaufen, dann hat man auch schon den Schlüssel zu sparsamer Fahrt auf dem Contessa-Roller in der Hand. Bei der Spitzengeschwindigkeit von 95 km/h, also Vollastfahrt, ist mit 5 l/100 km zu rechnen. Das ist mein höchster Meßwert aus mehreren Versuchen. Ich habe ihn deshalb für die Eintragung gewählt, weil er sich immer noch sehen lassen kann, denn es gibt weit durstigere Exemplare der 200-ccm-Klasse.

Die Getriebestufung ist mit den Gesamt-Untersetzungs-Verhältnissen 15,2, 8,6, 5,9, 4,7 der Laufcharakteristik des Motors entsprechend, und damit grundrichtig. Da eine Triebsatzschwinge vorliegt, wird mittels Seilzügen geschaltet. Hiermit läßt sich beim Contessa-Roller so sicher und exakt schalten, wie das sonst durch direkten Schalthebel üblich ist. Auch der erste Gang ist lautlos einzurücken, wenn man nur daran denkt, den Kupplungshebel so lange angezogen zu halten, bis die Kupplung sauber getrennt hat, was aber in der Regel nur bei kaltem Motor notwendig ist. Auf der Fußbremsseite eine Leerlauffalle: Ein Tritt auf den Hebel, und schon ist aus jedem beliebigen Gang heraus die echte Leerlaufstellung zwischen dem ersten und zweiten Gang sicher.

Im Motorradbau einem Motor ein „schnelleres“ Fahrwerk zu geben, ist entschieden eine dankbarere Aufgabe, als für einen Roller der 200-ccm-Klasse ein dem Motor ebenbürtiges Fahrwerk zu schaffen. Wie schon eingangs erwähnt, haben es sich die Contessa-Konstrukteure mit Laufrädern der typischen Rollergröße 10" nicht leicht gemacht. Auch die Langarmschwinge für das Vorderrad mit dem Löwenanteil ihres Gewichts hinter der Lenkachse dient weder beim Motorrad noch beim Roller einer festen Lenkung. Mit 1300 mm Radstand, 67 Grad Lenkwinkel und 82 mm Nachlauf läßt die Contessa Möglichkeiten und Grenzen ohne weiteres erkennen: Längsstabilität und damit die Geradeausfahrt sind gut, man muß schon deutlich am Lenker ziehen, um allein durch Lenkbewegungen den reichlich langen Nachlauf von 82 mm beständig zu finden.

Es ist kaum denkbar, daß diese Lenkung zum Auspendeln neigt, und gegen ungeschicktes Verreißen scheint mir der schmale Lenker eine ausreichend wirksame Sicherung zu sein. Wie bei dem großen Lenkwinkel von 76 Grad, also ziemlich steiler Steuerkopfstellung nicht anders zu erwarten, ist die Kurvenneigung gering, ein Vorzug, der ja gerade dem Roller mit 10"-Rad viel von seiner „Kleinheit“ nimmt. Dergestalt zeigen sich um Radstand, Reifengröße und Lenkung keinerlei Sonderheiten, dennoch aber erschien mir die Frontpartie der Contessa bei den ersten Fahrten interessant: Schon leichter Seitendruck auf den Lenker verleiht dem Fahrzeug Kurvenneigung, eine Eigenschaft, die man oft als gewollte Wendigkeit bezeichnet findet, die hier allerdings auf das ungewöhnlich hoch liegende Tankgewicht zurückgeführt werden kann. Auch meine Frau, die sich auf jeden Testroller setzt und ihn ausgiebig fährt, ganz ohne irgendwelche Aufklärungen über Fahrverhalten usw. mitzubekommen, sprach von Gewöhnung an den Contessa-Roller, bis sie nach einer Fahrt mit Freundin hintendrauf strahlend erklärte, daß es bei voller Besetzung ein reines Vergnügen sei, Contessa zu fahren!

Da einem Einrohr-Fahrwerksrückgrat ein gewisses Ausschwingen zugebilligt werden muß und diese Fahrwerkselastizität bei Tele-

skopgabeln zu recht unangenehmen Auswirkungen während Notbremsungen führen kann, wurde für den Contessa-Roller die Langarm-Vorderradschwinge gewählt. Diese Federung, die in vorliegender Contessa-Ausführung der Kritik keinerlei Angriffspunkte bietet, besticht ja vor allem durch spielendleichtes Überklettern von kleinsten bis größten Hindernissen. Da ohnehin kaum zu sehen, wurde kein übermäßig hoher Aufwand getrieben: Eine Rohr-Schweißkonstruktion, offen liegende Federn und ein linksseitig angesetzter Dämpfer. Es ist ebenso zulässig wie aus preislichen Gründen einleuchtend, nur einen Dämpfer zu montieren, aber ganz offensichtlich könnten die 45—50 kg der Hochdruckseite ein Plus von 5 bis 10 kg vertragen, um jedes Aufschwingen der Vorderradpartie zu unterbinden.

Die Massenträgheit einer Triebssatzschwinge wird als Vorteil gewertet, weil sie die Reifenfederung, die bei kleinen Unebenheiten eine primäre Rolle spielt, stark nutzt, und mit 3,5" Reifenquerschnitt ist da schon etwas zu bestellen. Innerhalb der Schraubenfeder der Hinterradschwinge ist ein kräftiger Gummizapfen eingebaut, der bei vollen Hüben in Aktion tritt und harte Durchschläge verhindert.

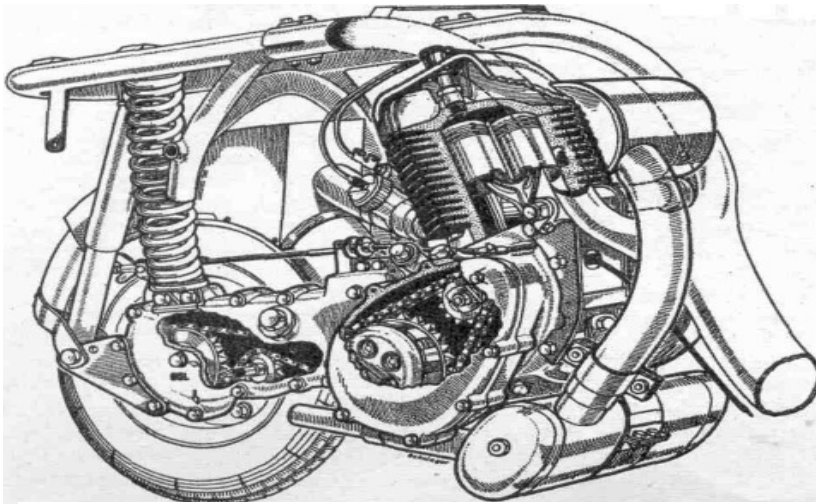
Lenkeinschlag klein geraten, Mittelständer nur für Männer, seitliche Abstellstütze tadellos, Sitzposition einwandfrei, da Lenker genügend hoch. Ausgezeichneter Schmutzschutz. Gute Bremsen. Triumph-Finish vorzüglich wie immer, J. F. D.

Kennzeichnung TRIUMPH-Contessa

197 ccm Doppelkolben-Zweitakter, Gleichstromspülung, Bohrung / Hub 2 x 45 mm/62 mm, Verdichtung 1 : 6,5, Mischungsschmierung 1:20, Gebläseluftkühlung, Noris-Lichtanlasser, Batteriezündung

3,50—10"- Reifen, Langarmschwinge vorne, Triebssatzschwinge hinten,

— Eigengewicht vollgetankt 149 kg. Sattelhöhe 765 mm, Tankinhalt 11 Liter. Preis 1795,- DM.



Der Drehpunkt der Triebssatzschwinge liegt vor dem Kurbelgehäuse, etwa in Höhe des Zylinderflansches. Vieles auf engstem Raum, dennoch gut zugänglich.

Guten Beschleunigungswerten, ausreichender Höchstgeschwindigkeit und vorzüglicher Motorgeschwindigkeit steht der sparsame Verbrauch gegenüber

