Schnell

schneller

noch schneller

Triumph-Thruxton T120

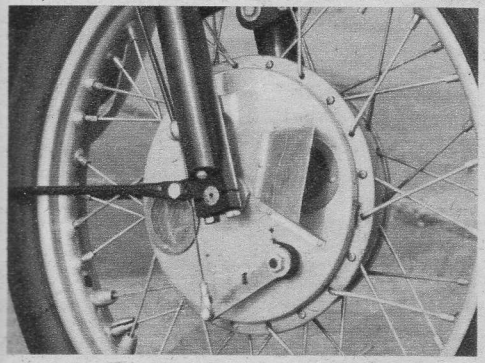
Die Serienmaschinen-Langstrecken-Rennen (wie die 500 Meilen von Thruxton in England, die 24 Stunden von Barcelona) hatten eigentlich den Sinn, der normalen Straßenmaschine und der Verbesserung ihrer Zuverlässigkeit in erster Linie zu dienen, vielleicht neben dieser Modellpflege auch etwas Neues zu erforschen, zu erproben und einzuführen. Weil man aber mit Erfolgen dieser Rennen auch Reklame machen kann, hat sich augenscheinlich dieser Gedanke wieder etwas verflüchtigt — die Industrie begann immer hart an der Grenze des Reglements „Thruxton-Specials" in England zu entwickeln, um mit den Rennerfolgen werben zu können. Maschinen mit „verbesserten Serienteilen". Heraus kam nun nicht etwa eine Welle der Zuverlässigkeitsbegeisterung, sondern ein Sturm mit neuen, hochinteressanten, sehr schnellen Straßenmaschinen, die in geringen Stückzahlen an besonders interessierte Fahrer abgegeben werden. Schnell, schneller — noch schneller —!

Aus Detlev Louis' großem Laden in Hamburg erschien nun so ein „Road-Burner", zu deutsch Straßen-Brenner, auf dem Nürburgring: die Triumph-Thruxton T 120, die aus der normalen Triumph-Bonneville 650 ccm weiterentwickelte Straßen-Sportmaschine, wie sie eben in Thruxton eingesetzt wird. Von Hamburg aus fuhr sie mit roter Nummer Bernd Klems über die Straßen und Autobahnen zum Ring. „Zum Erstaunen manches schnellen Vierrad-Fahrers, die manches Mal einiges riskierten, um mich und dieses ‚kleine Moped' wieder einzuholen!" sagte er lachend bei der Ankunft. „Wie oft sind Sie im vierten Gang gefahren?" — „Nur auf der Autobahn!"

Vielleicht können Sie verstehen und vielleicht verzeiht man es mir gütigst, lieber Leser, daß solche Raketen mein Motorradfahrer-Herz stets aufs neue entfachen — hei ja, was sind dagegen denn schon 30 oder weniger PS! Es tut mir immer leid, daß nicht alle meine Freunde auch einmal auf so einem Blitz reiten können, und so bleibt nur das geschriebene Wort und die paar Bilder, das Pfeifen des Windes illusorisch darzustellen. Wie man auf der Leistungskurve sehen kann, hat das Vögelchen 53,5 PS bei 7500 U/min. Das ist für eine englische 650 ccm-Maschine viel, viel Holz! Und das ist eine Beschleunigung, die von 0 bis 100 km/h in etwa 5—6 Sekunden dargestellt ist. Es bedeutet eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 185 km/h bei 7500 U/min im vierten Gang. Und diese 185 km/h sind auch wirklich vorhanden —! Was ist die lange Gerade von der Döttinger Höhe bis zur Antonius-Buche auf dem Nürburgring plötzlich für eine enge Rille! Und wie kurz mit einem Male die Entfernung wirkt —!

Ehrlich gesagt: es ist eine astreine Rennmaschine und n i c h t s anderes. Nichts für die Urlaubsreise, nichts für Brötchenholen, nichts für kultivierten Sonntags-Nachmittag-Bummel — es ist das Temperamentvollste, das Raubigste, das Wildeste und doch fahrerisch so Elegante, was es auf zwei Rädern mit einem Motor dazwischen geben kann. Attribute an das Wochentag-Fluidum sind nur noch der Scheinwerfer, das Rück- und Stopplicht.

Nehmen wir mal die Leistungskurve und rechnen wir mal die Übersetzungen und Geschwindigkeiten in den Gängen (bei Berücksichtigung von etwas Reifenschlupf) aus, dann ergibt das bei Höchstdrehzahl 7500 U/min im ersten Gang 108,2 km/h, im zweiten Gang 141,5 km/h, im dritten Gang 168,2 km/h, im vierten Gang über 180 km/h. Gesamtübersetzung in den Gängen 8,2/6,3/5,3/4,84 — Getriebestufung wie bei einer Rennmaschine 1,695 / 1,30 / 1,09 / 1. Mit diesem Motorrad ist es eine Qual, in einer Kolonne herumzustochern. Schon weil bei der Verdichtung von 9 die nötigen hohen Kerzen (Wärmewert bis 310) verölen würden, wenn man nicht entsprechende „Warmlaufkerzen" mit niedrigerem Wärmewert einschrauben will. Aber auch trotz der neuen teuren Kerzen S 14 L—15 „Sixdays" von PAL (Tschechoslowakei), die einen Bereich von etwa 270 bis 320 überdecken, würde eine Bummelei schrecklich sein, weil man dauernd mit



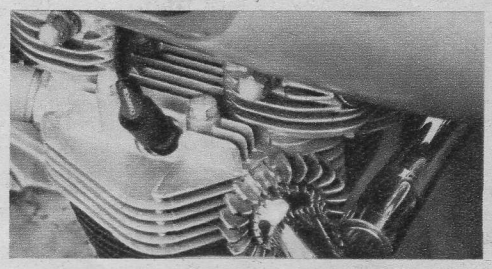


Bild links: Vorderradbremse mit Belüftung. Diese Belüftung soll in erster Linie den Bremsabrieb rauspusten, Kühlung kommt dann mit.
Rechts: Die beiden Auspuffrohre sind durch ein Querstück direkt vor den Zylinderköpfen verbunden. Die Köpfe sind sehr stark verrippt.

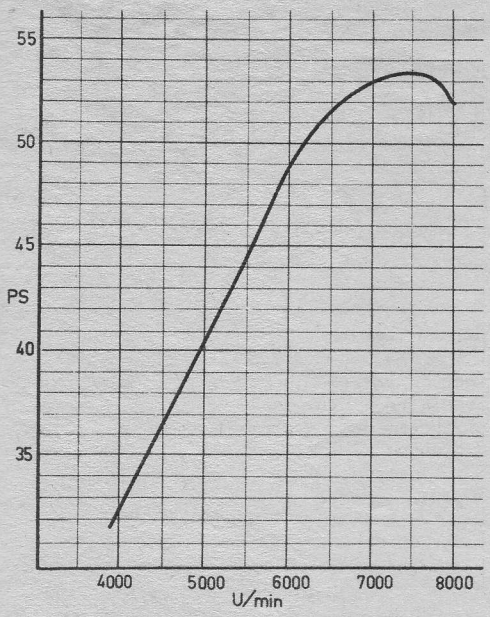


Bild links: Die Leistungskurve des Motors wird ab 4000 U/min interessant. Höchstes Drehmoment zwischen 4000 und 6000 U/min gleichbleibend!
Rechts: Die Verkleidung ist nicht gar zu wuchtig. Nur sehr langwierig zu demontieren, weswegen sie dranblieb.

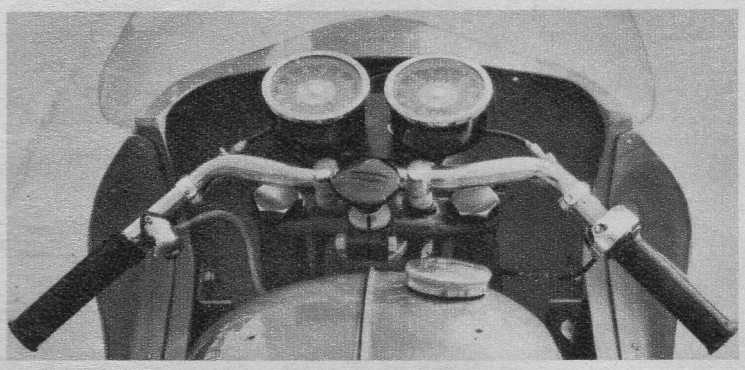
der Kupplung zaubern müßte und der Motor niemals richtig rund geht. Dafür sind die beiden ersten Gänge zu knapp übersetzt. Aber zügiger Stadtverkehr geht tatsächlich noch.
Auf dem Nürburgring scheint dieses Motorrad wirklich zu Hause zu sein. Das ist das Feld zum freien Jagen. Da macht die Thruxton T 120 erst richtig Freude. Man könnte aber auch auf Langstrecken-Wettbewerben (z. B. Cannes—Genf—Cannes), Langstrecken-Rennen usw. erfolgreich sein. In der Hand von Anfängern, die gerade erst den Führerschein Klasse 1 gemacht haben, und die noch keine Motorraderfahrungen, schon gar nicht mit großen, schnellen Maschinen haben, oder bei Leuten, die nur gelegentlich Motorrad-Praxis üben, ist der Raubritter-Renner fehl am Platze. Was ja wohl jedem von uns einleuchten dürfte.
Neben dem Tachometer liegt der Drehzahlmesser, und da es nicht möglich war, einen Fahrtschreiber anzuschließen, mußte dies Instrument in etwa angeben, was an den einzelnen Streckenstellen los war. Hier das ausgemittelte Ergebnis von den gefahrenen Runden: (I, II, III oder IV Angabe des gefahrenen Ganges). Südkehre II/4500 U/min/85 km/h; Gegengerade III/7000/158; Nordkurve II/5500—6000/103—113; Hatzenbach-Kurven II/4000—4500/75—85; Schwedenkreuz IV/7000/171; Fuchsröhre IV/6250/153; Metzgesfeld III/6000/135; Wehrseifen-Ecke I. Gang; Kesselchen (Steigung zwischen 7 und 9 %) III/6500/146; Karussell I/5500/79; Wippermann-Kurven II/5500—6000/103—113; Brünnchen I/6500—7000/94—101; Pflanzgarten-Ausgang III/6000/134; Schwalbenschwanz-Ecke II/5000/94; lange Gerade IV/6800—7500/166—184 km/h. Die Rundenzeiten lagen nach dem Eingewöhnen und Demontage der Verkleidungs-Scheibe, die mir zu sehr vor dem Gesicht herumtanzte (ich kann mich an so was einfach nicht gewöhnen, ganz besonders nicht bei so schnellen Maschinen) zwischen 12:00 und einer Runde mit 11:40 (114,05 km/h — 117,31 km/h). Dabei waren aber zwei Baustellen in der Nähe der Fuchsröhre und beim Brünnchen zu beachten.

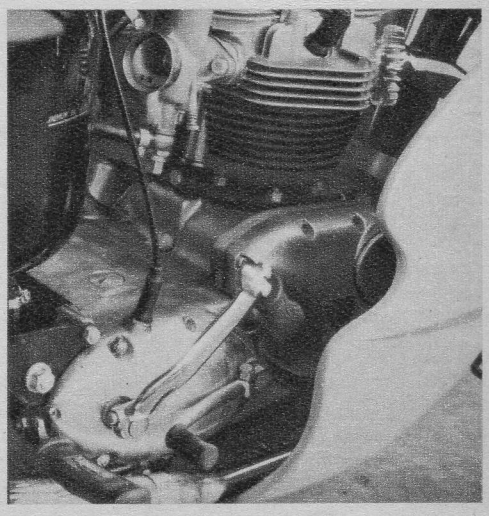
Am Schwedenkreuz wurde über den Buckel weg bei der hohen Geschwindigkeit in Schräglage die Lenkung leicht unruhig. Vorn ist ein Reifen 3.00—19 Avon-Speedmaster montiert. Ich hatte den Eindruck, daß die Gabelenden unten ein wenig flatterten. Beim Anbremsen der Arembergkurve aus 170 km/h heraus, trommelte das Vorderrad ein wenig. Vielleicht hätte man einmal nach der Bremse (mit Belüftung) sehen sollen, ob die Beläge gleichmäßig tragen. Die Hinterradbremse ist, wie bei Triumph üblich, eine Gußtrommel, auf der der Zahnkranz sitzt. Die Kette wärmt also die Bremstrommel oder umgekehrt die Bremse die Kette an.
Diese althergebrachte Bremsen-Konstruktion war natürlich insgeheim unser besonderer Beobachtungspunkt. Es war aber nicht notwendig nachzustellen! Mit Seitenwagen wird ja wohl niemand diesen Renner fahren, denn dafür wäre eine solch alte Bauart bei der ganz anderen Lastverteilung und dem viel größeren Gewicht eines Gespannes ungenügend. Bei der Solomaschine liegt jedoch die meiste Last beim Bremsen auf der Vorderradbremse, weswegen ja auch die Rennmaschinen und sportlichen Motorräder vorn die bessere und wirkungsvollere Bremse haben. Für die dann auftretende Belastung reicht offenbar diese Gußtrommel der Thruxton hinten aus.
Der Kickstarter ist umklappbar und wegen der schnellen Sitzposition nach vorn angelehnt. Natürlich bekommt man den Motor damit in Gang, wir fanden das Anschieben aber einfacher und zuverlässiger. Der Fußschalthebel liegt nach hinten gerichtet genau fußgerecht zu den hochklappbaren Fußrasten, die Gänge lassen sich wunderbar genau und leicht schalten .Der Lenker ist nach unten etwa um 45° abgebogen, das ergibt dann die nach vorn geneigte Nürburg-Sitzhaltung hinter der Avon-Verkleidung. Die Verkleidung ist übrigens sehr sauber hergestellt, macht einen sehr stabilen Eindruck, dröhnt und flattert nicht. Sie gehört als Serienausrüstung zu der Maschine, Montage und Demontage ist allerdings nicht in fünf Minuten zu erledigen. Man hat sie an allen möglichen Punkten am Rahmen und an sehr stabilen Rohren befestigt, am Lenkerausschnitt sind für die Hände extra Schutzstücke herausgestelllt. Der Scheinwerfer-Einsatz mit Spiegel und Glas hängt vorn in der Stirn. Trotz dieser Schale wirkt das Motorrad schmal und elegant. Allerdings ist es keine Touren-, sondern eine reine Rennverkleidung.
Der Sitz mit Rutschstütze ist für eine Person gedacht, er ist breit und sehr gut gepolstert, wenn man ihn hochklappt, kommt man an den Öltankverschluß, an die Batterie und an das Werkzeug. Es ist einer der wenigen Sitze, die für mich genau richtig liegen und zeigt, daß man bei der Entwicklung der Maschine von den Wünschen der Langstrecken-Reiter ausgegangen ist. Gute Sitzposition bedeutet nämlich Durchhalten in schweren Wettbewerben und besonders gute Handlichkeit des Renners.
Ganz besonderen Spaß machte aber die Kurvenfahrerei. Man kann auch einen Einrohrrahmen steif bekommen. Im Zusammenwirken mit guter

Telegabel, guter Schwingenlagerung, steifem Rahmenrückgrat usw. Der Fußtritt an dem Ständer zum Aufbocken war jedenfalls in Gefahr restlos weggeschliffen zu werden; die Schalldämpfer (was ist da eigentlich zum „Dämpfen" drin?) und die Verkleidung um die Rohre herum schrappten auch wohl mal beim Durchfedern in besonders schnellen, langgezogenen Kurven auf dem Boden.
Der Motor vibriert natürlich, aber es ist nicht so, daß man wegen dicker Pfoten aufhören muß mit Fahren. Die beiden Bohrungen sind in einem Guß-Zylindergehäuse, der Zylinderkopf aus Leichtmetall. Besondere Nocken, zwei Vergaser 29 mm ⌀, Amal-Monobloc. Die beiden Auspuffrohre haben unmittelbar vor den Zylindern eine Rohr-Querverbindung. Primärantrieb: Duplex-Kette 3/8, Getriebegehäuse am Kurbelgehäuse angeblockt. Ketten: Renold-Racing (hinten 5/8 × 3/8). Ansonsten ist zu notieren: Reifengröße vorn 3.00—19, hinten 3.50—19, vorn Avon-Speedmaster, hinten Avon-G. P. Mk II. Getrieberitzel 19 Zähne, hinterer Zahnkranz 46 Zähne. Vorzündung 40° bei voller Frühzündung.

Irgendwann hat jemand einmal die Bezeichnung „Ladies" für die englischen Motorräder aufgebracht — aber dies hier ist keine Lady mehr. Das ist ein gefährlich temperamentvolles Rennpferd für einen sehr ehrenwerten Lord, der sich auf den Umgang mit solchen Leckerbissen versteht. Leute, die darauf fahren, sind eine Kategorie für sich. *Klacks*

Die beschriebene Maschine stammte vom Importeur Detlev Louis, 2000 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 44 74 91.





Links: Drehzahlmesser (links) und Tachometer (rechts) serienmäßig. Der Lenker ist für die schnelle Sitzhaltung speziell gebogen.
Rechts: Motor und angeblocktes Getriebe von rechts. Vergaser ohne Luftfilter, Kickstarter nach vorn geneigt und Fußhebel umlegbar. Schalthebel nach hinten zeigend, Fußrasten weiter nach hinten für die schnelle Sitzhaltung verlegt. Schmierung: Umlaufschmierung. (Fotos Klacks)