

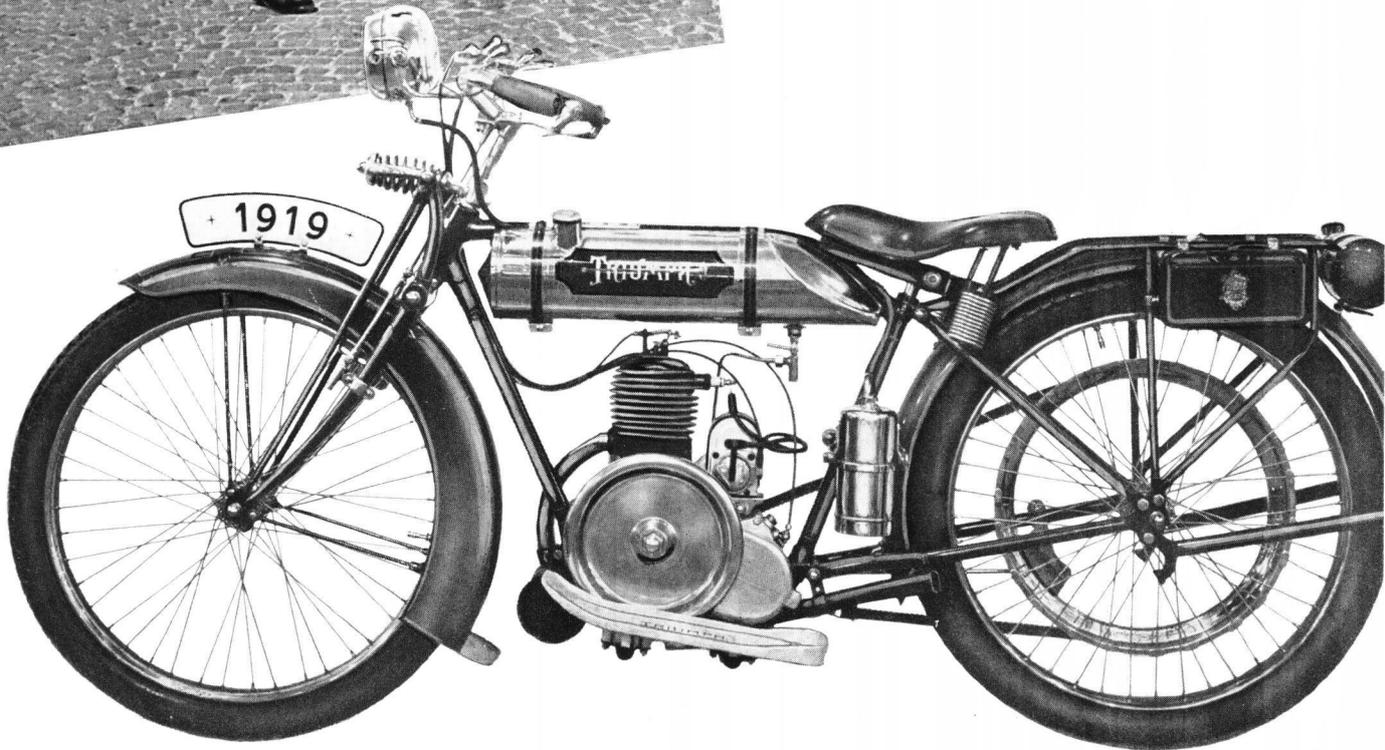


Peter Peregrin erzählt:

# Aus der Geschichte der

**TRIUMPH**

# Motorräder



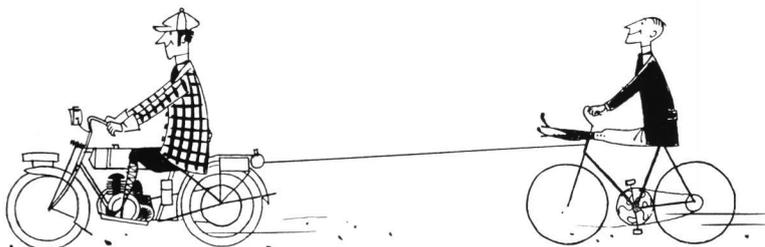
**TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G. NÜRNBERG**



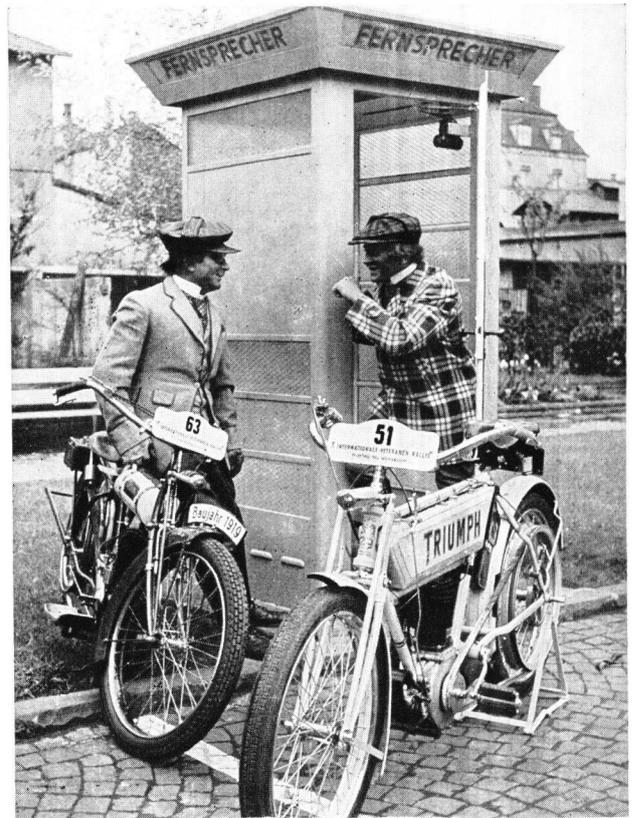
Der Ingenieur Vulcanus aus Nürnberg vergißt in seinem Schreiben vom 17. 6. 1903 an die Deutschen Triumph-Fahrradwerke nicht den stolzen Hinweis, daß er seit 1882 Radfahrer und seit 1894 Automobilist ist. Der Satz, mit dem er seinen Brief beschließt, könnte als Leitsatz über der ganzen Geschichte des TRIUMPH-Motorrades stehen: „Der ganze Mechanismus Ihres Motorzweirades, das sich bis in die kleinsten Teile durch sehr saubere Arbeit auszeichnet, beweist deutlich, daß Ihre Konstruktion das Resultat gewissenhafter Versuche und längerer Erfahrung ist.“

Nun, das Jahr 1903, in dem dieser Brief geschrieben wurde, war das Geburtsjahr der deutschen TRIUMPH-Motorräder, und die längere Erfahrung, von der der Herr Vulcanus berichtet, hatten sich die weitblickenden Nürnberger von dem Schwesternwerk in Coventry geholt, das ja von Nürnberger Kaufleuten gegründet worden war. Die einfache Bedienung, die der Ingenieur Vulcanus besonders lobend erwähnt, würde wohl von den meisten Motorradfahrern unserer Zeit als eine unerhörte Zumutung angesehen werden, und es ist recht aufschlußreich, einmal in dem vergilbten kleinen Büchlein, der Betriebsanleitung des Jahres 1903 zu blättern:

„Man fülle“, heißt es da wie in einem guten Kochbuch, „das Benzin-Gefäß mit gutem Benzin von 0,68 spezifischem Gewichte und den Ölbehälter mit bestem Cylinderöle. Von letzterem drücke man eine Pumpe voll in das Motorgehäuse, was man auch während der Fahrt alle 25 km wiederholen soll“. Man lernt aus der Betriebsanleitung weiter, daß die Tourenzahl des Motors sowohl durch den rechtsseitigen Hebel mit mehr oder weniger Frühzündung wie auch durch den linksseitigen Hebel durch mehr oder weniger Gasgemisch beschleunigt oder verlangsamt werden kann, und siehe da, es gibt auch schon einen Kombinationshebel, denn wenn man den rechten Hebel in seine tiefste Stellung nach hinten stellt, wird das Auspuffventil am vollständigen Schließen behindert und der Motor läßt sich dann infolge der verminderten Compression leichter antreten. Längst vergessene Rezepte tauchen in der Erinnerung wieder auf: „Ein Riemen, der nach Fahren im Regenwetter seine Geschmeidigkeit verloren hat, muß gewaschen und in nicht ganz trockenem Zustand mit einer Mischung von  $\frac{2}{3}$  Fischthran und  $\frac{1}{3}$  Rindstalg eingerieben werden. Nach jeder Fahrt ist Petroleum in den Explosionsraum zum Einsaugventil hineinzuspritzen, damit das automatische Ventil nicht hängenbleibt, und das alte Öl ist nach je 100 bis 120 km Fahrt zu entfernen und durch neues zu ersetzen.“ Doch halt, es gab damals schon, also 1903, einen Motor mit zwangsläufig gesteuertem Einlaßventil, und Herr Runte aus Paderborn erkennt mit klugem Blick den Fortschritt und schreibt, daß er von nun an nur noch Motoren mit gesteuertem Ansaugventil nehmen werde. Es gab noch keine Kupplung und noch kein Getriebe, und die ungefederten Maschinen, die immerhin doch schon auf Höchstgeschwindigkeiten von 60 bis 70 km/h kamen, müssen auf den Pflasterstraßen der damaligen Zeit jämmerlich geschüttelt haben. Es muß wohl in der Familie Tell liegen, wenn die Väter mit ihren Söhnen nicht gerade zimperlich umgehen: Der Schweizer Wilhelm Tell schob seinem Sohn den Apfel vom Kopf, und Herr Max Tell aus Verden an der Aller schreibt am 15. 6. 1903 ganz munter an die TRIUMPH-Werke, „daß sich sein Sohn mittels eines Strickes auf weiten Strecken mit einem TRIUMPH-Freilauftrad hinter das Motorrad gehängt habe, was nicht die geringste Störung bei demselben hervorbrachte“.



Die Motoren waren englische Triumphmotoren oder sie wurden von Fafnir aus Aachen geliefert. Das Ansaugventil hing über dem Auslaßventil und war ein einfaches Schnarchventil mit ganz weicher Feder, das sich lediglich unter dem Einfluß des Unterdruckes öffnete. Die Leistungen des Jahres 1903 bewegten sich zwischen 2 und 2,5 PS, aber sie stiegen sehr bald an, und der letzte Motor, der vor dem Kriege eingebaut war, hatte schon 5 PS und war ein V-förmiger Zweizylinder.



1956 tauchten sie plötzlich wieder auf: Das TRIUMPH-Motorrad aus dem Jahre 1906 und der Knirps von 1919 bei der Veteranen-Rallye nach Neckarsulm.

Es gehörte schon viel Liebe und Begeisterung dazu, das Motorradfahren zu jener Zeit zu seinem Sport zu erwählen, und es müssen ganze Kerle gewesen sein, die sich auf die ratternden und springenden Maschinen setzten und sich unermüdlich bemühten, in die Geheimnisse ihrer Funktion einzudringen. Es war verständlich, daß der Kreis dieser Männer klein sein mußte, und der Kaufmannsgeist der Nürnberger war doch so wachgeblieben, daß er bei aller Zukunftsgläubigkeit und Begeisterung für das neue Gefährt nach einigen Jahren einsehen mußte, daß es lohnendere Aufgaben gab, als Motorräder herzustellen. So wurde der Motorradbau im Jahre 1909 nach hoffnungsvollem Beginn zunächst wieder eingestellt.

Die Idee des Motorrades war aber keineswegs gestorben, und kurz vor dem ersten Weltkrieg, im Sommer 1914, stellte Arno Dietrich, der später die Ardie-Werke gründete, den ersten TRIUMPH-Knirps vor. Die Fabrikation sollte im Herbst 1914 beginnen, aber dann kam der Krieg dazwischen und zerstörte alle hochfliegenden Pläne. Aber kaum schwiegen die Kanonen, kaum waren die Schüsse der Novemberrevolution verhallt, da entstand auf dem Reißbrett des Ingenieurs Rudolf Ernstberger das erste selbstentwickelte Motorrad, jenes Modell, das durch seinen klaren, einfachen Aufbau, durch seine Leistung und seine Zuverlässigkeit auf Jahre hinaus dem Nürnberger Werk einen geachteten Namen sichern sollte: Der TRIUMPH-Knirps. Der Konstrukteur hatte sich offensichtlich den englischen Villiers-Motor sehr eingehend und sehr lange angesehen, aber

Rudolf Ernstberger war kein heuriger Hase. Er hatte schon 1899 zusammen mit seinem Vater ein Patent auf einen Zweitakter mit einem den Einlaß steuernden Klappventil angemeldet, und der Vater hatte mit Heinrich Söhnlein bis zum Reichsgericht um dieses Patent gekämpft. Nun, dieser robuste Zweitakter mit 70 mm Bohrung und 72 mm Hub, also einem Zylinderinhalt von 283 ccm war trotz mancher Ähnlichkeit mit dem englischen Motor schon eine durchaus eigenständige Lösung, und der

kräftigen Bowdenzug vom Lenker aus geschaltet, ein Kunststück, wenn man bedenkt, daß das Getriebe ja noch keine Kupplung hatte. Der typische Tank erinnerte an die damals sehr im Schwunge befindliche Botanisiertrommel, und die Pendelgabel hatte Ernstberger bei einem Besuch aus Coventry mitgebracht. Es gehörte damals zum guten Ton, daß jeder Fachschriftsteller, der etwas auf sich hielt, diese Pendelgabel kritisch unter die Lupe nahm und nachwies, daß sie ein Hin-



Stolz stellten sich die beiden Amazonen bei der ersten Ausfahrt mit dem Knirps dem Fotografen: Am Lenker die Sekretärin des Generaldirektors, auf dem Sozius die Frau des Konstrukteurs.

gelbe Prospekt, auf dem offensichtlich wieder Herr Tell mit wehendem Schal und seinem Söhnchen, dem bei der rasenden Fahrt die Mütze vom Kopf fliegt, daherbraust, läßt mit 3 Pferdeköpfen mit schnaubenden Nüstern keinen Zweifel darüber, daß der Knirps mit  $2\frac{1}{2}$  PS tatsächlich 3 PS zieht. Er erreicht diese Leistung bei einer Drehzahl von 3200 U/min. Wenn er trotz des bescheidenen Verdichtungsverhältnisses von 1:3,5 gelegentlich gewaltig zum Klingeln neigte, so lag das einfach in der Tatsache begründet, daß man dem robusten und unempfindlichen Zweitakter jeden beliebigen Brennstoff vom Leichtbenzin bis zum Treibölgemisch zumutete. Man glaubte das umso eher verantworten zu können, als Ernstberger den ursprünglichen Cedel-Drosselklappenvergaser durch einen selbstentwickelten Varia-Vergaser mit zwei Schiebern ersetzt hatte. Der für die damalige Zeit schon erstaunlich eng verrippte Zylinder war natürlich mit dem Zylinderkopf in einem Stück gegossen. Die Kerze hing waagrecht hinten am Zylinder und feuerte den von einem groß bemessenen Boschmagneten gelieferten Funken in den von der Kolbennase begrenzten seitlichen Hauptbrennraum, und auf dem Zylinderkopf thronte der unvermeidliche Dekompressor. Der anfänglich ohne Getriebe gelieferte Motor wurde sehr bald mit einem einfachen Zweiganggetriebe ausgerüstet, das damals schon mit einer gekapselten Kette angetrieben wurde und nur für das Hinterrad auf den üblichen Keilriemen zurückgriff. Und noch eine andere Eigenheit wirkt sehr modern: Dieses Zweiganggetriebe wurde über einen

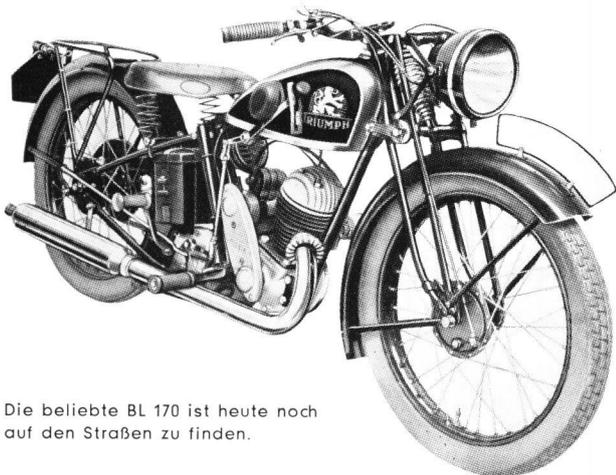
dernis ja gar nicht überklettern konnte, ohne den Steuerkopf kräftig in die Höhe zu werfen, aber die Gabel war mit ihrem einfachen robusten Aufbau und mit ihrer Fähigkeit, die meist unterschätzten horizontalen Stöße weitaus besser zu verdauen als jedes andere System, sehr viel besser als ihr Ruf, und sie hielt sich nicht nur bei TRIUMPH bis in die späten 20er Jahre. Auf der alten Radrennbahn Reichelsdorfer Keller hat der Knirps in den Jahren 1920 und 1921 manchen Sieg herausgefahren und erreichte Spitzengeschwindigkeiten von 75 bis 78 km/h. Der Nachfolger von Ernstberger, der Ingenieur Schlude, vergrößerte 1923 den Knirps auf 298 ccm und baute ihn auf innenliegende Schwungscheiben um, aber was der Motor hier an glattem Aussehen gewann, verlor er durch den großen Totraum des Kurbelgehäuses an Leistung. Als klarer Fortschritt war dagegen zu werten, daß das Getriebe nun eine Kupplung und einen Kickstarter erhielt und die vordere Kette jetzt im Ölbad lief. Der Riemenantrieb und die formschönen Leichtmetallfußbretter wurden beibehalten. Um diese Zeit holte man sich aus England den von Harry R. Ricardo entwickelten berühmten Triumph-Ricardo-Motor, aber die Einfahrer hatten soviel Freude an der erstaunlichen Leistung dieses Motors, daß sie ihn bei den ersten Versuchsfahrten zum Teufel jagten. So wurden nur die biederen, seitengesteuerten 500 ccm-Motoren und in kleinen Stückzahlen kopfgesteuerte 350er und 500 ccm-Motoren aus Coventry bezogen und in selbstgebaute Rahmen gehängt, die allerdings auch auf den Reißbrettern in Coventry



In Siegerpose wirft sich der junge Fahrer Specht nach einem erfolgreichen Rennen in Reichelsdorf. Wieder einmal hat der Knirps gezeigt, was in ihm steckt.

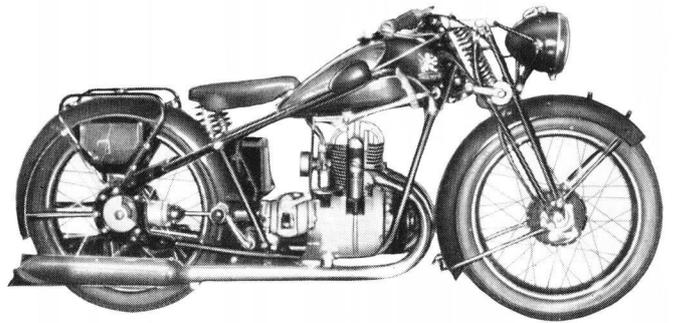
entstanden waren. Diese Fahrwerke waren mit ihren Parallelogrammgabeln und den Innenbandbremsen in ihrer Zeit so modern, daß sie bis 1929 ziemlich unverändert gebaut werden konnten. Der Motor des 500 ccm Sportmodells war als Viertakter ausgebildet und hatte sogar die Kipphebel auf Kugeln gelagert. Einigermäßen verblüffend wirkt andererseits die Ankündigung, daß die Schmierung nach Wahl automatisch oder durch Handpumpe geliefert wird. Der Motor hatte einen abnehmbaren Kopf und Leichtmetallkolben.

Aber die Eigenentwicklung stand nicht still. So einfach die Gemischschmierung des TRIUMPH-Knirps war, und so sehr sie sich bewährte — die ständig wachsenden Leistungen verlangten bei den schwierigen thermischen Verhältnissen des Nasenkolbenmotors doch gebieterisch nach einer Verbesserung der Schmierung, und so erhielt die K 3 des Jahres 1926 erstmalig eine Frischölschmierung mit Pumpe. Noch immer deutete der Buchstabe K auf den unvergessenen Knirps, aber das Hubvolumen war von 298 ccm wieder auf 250 ccm herabgesetzt worden. In der Uhrenstadt Genf hatte Moto-Sacoché, eine der ältesten Motorradfabriken der Welt, in dieser Zeit eine Reihe sehr leistungsfähiger und zuverlässiger Viertaktmotoren entwickelt, und die an Präzision geschulten Schweizer konnten sich für die Zusammenarbeit mit Deutschland kaum einen qualitätsbewußteren Partner wünschen als das traditionsreiche Nürnberger Werk. Erst wurden die schweizer Motoren fertig bezogen, später baute man sie in Lizenz und entwickelte für den seitengesteuerten 500er sogar einen eigenen Zylinder. Richard Küchen schneiderte für die nun schon erwachsenen Knirpse wie für die schweren Viertaktmaschinen Maßanzüge, die auf lange Zeit die Linienführung des deutschen Motorrads maßgebend beeinflussen sollten. Die neue innere Linie kam, als Otto Reitz 1931 Chefkonstrukteur bei den TRIUMPH WERKEN wurde. Der



Die beliebte BL 170 ist heute noch auf den Straßen zu finden.

erste Vertreter dieser neuen Linie war die BL 170, und ich erinnere mich noch sehr deutlich an den bitterkalten Januartag, an dem wir uns über die Vor- und Nachteile einer niedrigen Vorverdichtung die Köpfe heißredeten: Otto Reitz hatte die Versteifungsrippen des Kurbelgehäuses nach innen gelegt und wollte erreichen, daß das Altgas von dem mit niedrigem Druck in den Zylinder eintretenden Frischgas behutsam verdrängt wurde, ohne sich zu vermischen. Das Motörchen hatte dann auch wirklich die Charakteristik einer Dampfmaschine, die durch die große, außenliegende Schwungscheibe noch unterstützt wurde, und war erstaunlich sparsam. Nun, es war wohl auch die Freude an einer makellos glatten Außenform, die diese Konstruktion mit beeinflußt hatte und die das Kennzeichen aller Konstruktionen sein sollte, die auf dem Reißbrett von Otto Reitz entstanden. Auch die K 200, die bald darauf folgte, die die einzige Maschine mit Wellenantrieb sein sollte, die bisher bei TRIUMPH gebaut wurde, prahlte nicht mit einer hohen Spitzenleistung, aber sie war ein Schulbeispiel für die bis in die letzten Feinheiten liebevoll durchgearbeitete Konstruktion eines Ästheten. Als ich die Testmaschine in Nürnberg abholte, lagen auf der Werkbank die Einzelteile — die kräftige

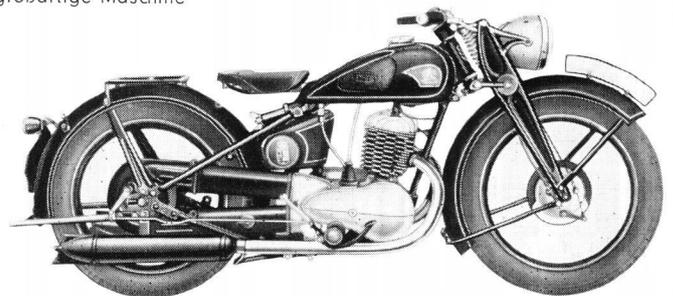


Die K 200, für das Auge des Beschauers ein wenig aufgeschnitten

Kurbelwelle, die weichen Gummigelenke des Wellenantriebes und der Kegelradantrieb mit der breiten Druckplatte — zur Diskussion, aber selbst der aus dem ständigen Umgang mit halbfertigen Konstruktionen geschulte Kritiker in mir konnte kein Teil entdecken, das nicht mit höchstem Verantwortungsbewußtsein gestaltet war. Schon damals legte TRIUMPH großen Wert auf leise Maschinen, und man erkannte schon damals, daß es zunächst einmal galt, die mechanischen Geräusche herunterzudrücken: Die Gleitlagerung der TRIUMPH-Kongreß 350 aus dem Jahr 1934 war nicht nur eine Konzession an den Herstellungspreis.

Bald darauf war die Zeit für den bis dahin so erfolgreichen Nasenkolbenmotor abgelaufen, und der Flachkolbenmotor trat seinen Siegeszug an. Die einfache Umkehrspülung war durch umfassende Patente verbaut, und so entstand bei TRIUMPH durch Aufteilung der Spülkanäle die Vierstromspülung, der ein neutraler Bericht der Technischen Hochschule Berlin vom 7. 3. 1939 bestätigt, „daß sie sich schon weitgehend der als ideal anzustrebenden Verdrängerspülung nähert und daß die Auspülung der Restgase bei dem untersuchten S 350-Motor auch bei hohen Drehzahlen recht vollständig und wesentlich günstiger als bei anderen Motoren sei“. Mit dem gleichen Spülsystem arbeiteten die 200 und 250 ccm-Motoren, und die B 125 wies darüberhinaus eine konstruktive Besonderheit auf, die die TRIUMPH-Ingenieure schon seit Jahren beschäftigte und die in zahlreichen Patentschriften ihren Niederschlag gefunden hatte: Der Einlaß wurde nicht mehr durch die Kolbenunterkante, sondern durch einen Drehschieber gesteuert, der in dem groß dimensionierten Kurbelzapfen untergebracht war und keinen zusätzlichen Antrieb erforderte. Dieser Drehschieber hob die Leistung über den ganzen Drehzahlbereich. Patentschwierigkeiten ließen aber keine reine Freude an der so erfolgreichen Vierstromspülung aufkommen, und da wagte Otto Reitz 1939 den Schritt, der bis zum heutigen Tag das Gesicht der TRIUMPH-Motorräder bestimmen sollte: Er entwickelte einen Doppelkolbenmotor, die BD 250, die mit einer Fülle neuartiger Ideen glänzte und mit einer Leistung von gut 12 PS ihrer Zeit um Jahre voraus war. Die Achse der Kurbelwelle lag im Gegensatz zu üblichen U-Zweitakttern in der Verbindungslinie der beiden Zylinderachsen, und versetzte Kurbelzapfen sorgten für die erwünschte Voreilung des Auslaßkolbens. Der groß dimensionierte Drehschieber wurde gesondert angetrieben und fand

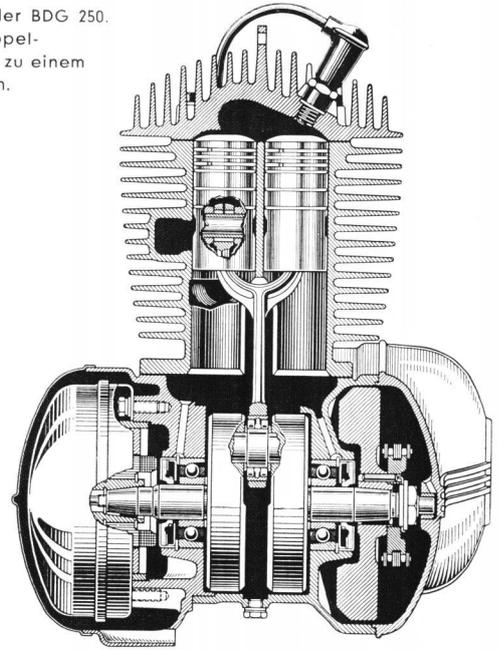
Die BD 250, das „Stachelschwein“, war eine großartige Maschine





Das Herz der BD 250 teilweise freigelegt. Der erste TRIUMPH-Doppelkolben-Motor mit Drehschieber.

Motor-Querschnitt der BDG 250. Dieser robuste Doppelkolbenmotor wurde zu einem glänzenden Triumph.



zwischen Motor und Getriebe Platz, und zum erstenmal wanderte der Vergaser geschützt in das geräumige Gehäuse des Motorgetriebeblocks. Eine Stachelverrippung, die der spritzigen Sportmaschine schnell den Kosenamen „Stachelschwein“ einbrachte, bemühte sich darum, die Schrumpfspannungen des Zylinders auszugleichen und mit der hohen Leistung fertig zu werden.

Dann kam der große Krieg und lähmte jede Weiterentwicklung. Als man 6 Jahre später in Nürnberg daran ging, die Trümmer zu sichten und einen neuen Start zu finden, war man sich darüber klar, daß die unschätzbaren Erfahrungen, die man mit der BD 250 gesammelt hatte, genutzt werden mußten. Aber es dauerte doch gut zwei Jahre, ehe die erste Nachkriegskonstruktion über die Straße rollte. So reizvoll die Leistung des Stachelschweins gewesen war, die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse riefen nicht nach einer Sportmaschine, sondern nach einer robusten Gebrauchsmaschine, und so ging man in Nürnberg systematisch daran, die BD 250 zu entfeinern. Es galt, ihre Tugenden — die hohe Leistung, die mäßige Drehzahl und die hohe Wirtschaftlichkeit — zu erhalten und doch auf so aufwendige Bauteile wie den voreilenden Kolben, der eine breite Pleueln notwendig machte, und den Drehschieber, der einen gesonderten Antrieb und eine gesonderte Schmierung erforderte, zu verzichten. Die BDG 250 arbeitete, wie das G in dem Namen schon andeutete, mit im Gleichlauf marschierenden Kolben, die über ein lyraförmiges Pleuel auf eine Pleueln von üblichen Abmessungen arbeiteten. Sorgfältige Untersuchungen am Brennraum und eine geschickte Abstimmung der Steuerzeiten ergaben eine Leistung, die der des Stachelschweins kaum nachstand und die bei der erstaunlich niedrigen Drehzahl von 3600 U/min erzielt wurde. Der Verbrauch setzte einen neuen Standard für die Wirtschaftlichkeit von Zweitaktmotoren fest, und diese ausgezeichneten Erfahrungen ermunterten die TRIUMPH-Konstrukteure dazu, das Prinzip auch auf den 125 ccm-Motor anzuwenden, der schon bald nach seinem Erscheinen in zahlreichen Wettbewerben bewies, daß er der unbestrittene Spitzenreiter seiner Klasse war.

Es liegt ganz in der Linie dieses mit äußerster Gewissenhaftigkeit und mit höchstem Verantwortungsbewußtsein gegenüber dem Käufer arbeitenden Werkes, daß ein einmal als richtig erkannter Weg zielbewußt und Schritt für Schritt weiterverfolgt wird. Man hat nicht den Ehrgeiz, durch revolutionäre Neukonstruktionen Eingang in die Schlagzeilen zu finden, und wer den echten Fortschritt bei TRIUMPH messen will, der muß schon in die Einzelheiten einsteigen. Er wird dann auf systematische Untersuchungen über die Kühlung eines U-Zweitakters unter verschiedenen Betriebsbedingungen stoßen, Untersuchungen, zu denen die Technische Hochschule Braunschweig in jahrelanger Arbeit herangezogen wurde und die an den endlosen Steigungen der Großglocknerstraße erhärtet wurden, und als deren Ergebnis dann in enger Zusammenarbeit mit Mahle der erste serienmäßige Motorrad-Leichtmetallzylinder mit hartverchromter Lauffläche erschien und als sportliche Version zu einer höheren Leistung und zu höherem Stehvermögen unter ungünstigen Betriebsbedingungen führte. Er wird finden, daß man sich bei TRIUMPH nicht darauf beschränkte, ein paar passende Rohre ineinandergleiten zu lassen, um nun auch eine Teleskopgabel zu haben und damit up to date zu sein, sondern daß hier mit der Systematik des Grundlagenforschers die Bewegungs- und Reibungsverhältnisse, die Fragen der Dämpfung und der zulässigen Federweichheit untersucht wurden, bevor die Triumph-Teleskopgabel dann aber auch als die fortschrittlichste und reifste Lösung ihrer Zeit erschien. Er wird, wenn er einmal einen Blick in die Versuchsabteilung werfen darf, zahllose Varianten der beim U-Zweitakter ja nicht nur für den Wirkungsgrad der Verbrennung, sondern auch für den Gasübertritt von einem Zylinder zum anderen entscheidenden Brennraumform vom schmalen Dreierbrot bis zum einseitigen Wirbelkopf entdecken. Die hintere Schwinge war schon in langen Gesprächen und auf zahllosen Skizzenblättern vorausgedacht, Jahre, bevor sie an der eleganten Cornet, dem temperamentvollen Windspiel mit der romanischen Linienführung, in die Serie ging und ihr dann allerdings eine Straßenlage schenkte, die der der erfolgreichsten Renn- und Sportmaschinen nicht nachstand. Man

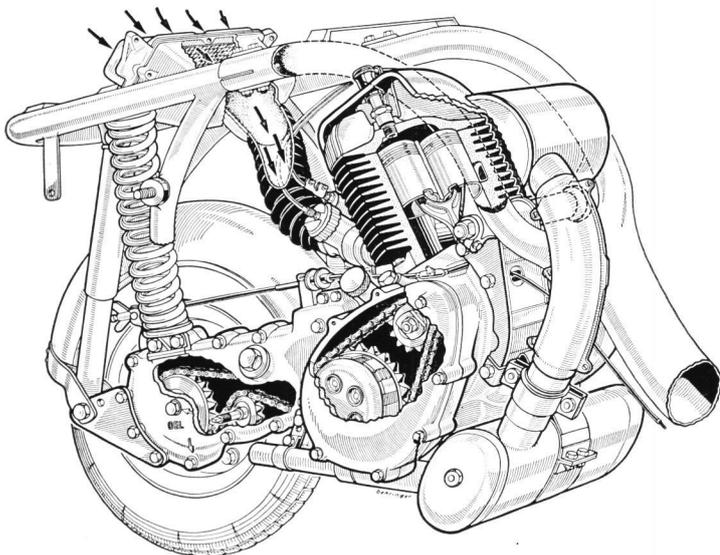
In der 200 ccm-TRIUMPH-Cornet findet der Kenner das ideale Motorrad unserer modernen Zeit.



Flotte junge Damen auf flinken, eleganten Rollern aus dem Hause TRIUMPH



Teilschnitte durch die Triebssatzschwinge der TRIUMPH-Contessa



ist bei TRIUMPH nie davor zurückgeschreckt, aufwendige Wege zu beschreiten, um ein einmal beschlossenes Ziel zu erreichen: Die riesige Auspuffbirne, mit der sich die Cornet den Ehrennamen „Das flüsternde Motorrad“ erkämpfte und damit dem Krach den Kampf ansagte und die Geräuschlosigkeit als einen neuen Qualitätsmaßstab herausstellte, ist ein in jeder Beziehung glänzendes Beispiel dafür.

Es ist verständlich, daß eine so systematische und verantwortungsbewußte Entwicklung Zeit erfordert, viel Zeit, und so dauerte es sehr lange, ehe bei TRIUMPH der erste Roller als zeitgemäße Form der modernen Reisemaschine entstand: Die Contessa, die dann aber nach jahrelanger Entwicklung mit wuchtigem Bugschild den Kampf um die Gunst jener Fahrer aufnahm, die höchste Qualität und echte Fahrkultur zu schätzen wissen, brachte dann auch eine durchaus persönliche Note. Es schien, als hätte der U-Zweitakter nur auf den großen Reise-Roller gewartet, um seine Tugenden, den kräftigen Durchzug, die niedrige Drehzahl, den sauberen Lauf, den günstigen Verbrauch voll zu entfalten. Die Unterbringung des Tanks im Bug schuf durch die gute Gewichtsverteilung zusammen mit der weichen, hervorragend gedämpften Federung, der an langen Schwingen aufgehängten Räder die Voraussetzung für eine Fahrsicherheit, die bis dahin das Vorrecht klassischer Motorräder gewesen war. Die stark positiv gestellte Triebssatzschwingen, bei der der Motor mit dem Hinterrad um einen gemeinsamen Drehpunkt schwingt, schluckte auch die bösesten Frostaufbrüche. Der Antrieb begnügte sich nicht damit, die Ketten gegen Staub und Nässe zu kapseln, sondern ließ auch die Hinterradkette im Ölbad laufen, dessen Spiegel, getrennt vom Getriebe und von dem Gehäuse des Primär-Antriebs, wie bei diesen auf individuell richtiger Höhe gehalten wird. Der Schwungradanlasser mit dem Glockenmagnet, der die Lager schont, ist inzwischen ja auch von der Cornet übernommen worden.

Es liegt in der Natur des technischen Fortschritts, daß eine gewünschte Fahrleistung durch die schnell wachsenden Erkenntnisse mit immer geringerem Aufwand erreicht werden kann. Und so war es nur eine Frage der Zeit, bis die Leistung eines modernen 125 ccm-Motors ausreichte, um auch einem Roller das notwendige Temperament bei Zweimannbetrieb ohne jedes Zugeständnis an die Zuverlässigkeit zu verleihen. Es spricht für die Aufgeschlossenheit der für das technische Geschehen verantwortlichen Männer bei TRIUMPH, daß man sich nicht engstirnig an den mit Recht ans Herz gewachsenen U-Zweitakter klammerte, sondern daß man auch die Fortschritte zu nutzen verstand, die der Einkolbenzweitakter in der stürmischen Entwicklung der Nachkriegsjahre inzwischen erreicht hatte. Und es ist einer der in der Technik nicht eben seltenen Zufälle, daß man auf einem ganz anderen Wege bei dem Motor der Tessy wieder bei der schon einmal mit Erfolg angewendeten Vierstromspülung landete. Der liegende Motor, der schon bei 5000 U/min mit 7 PS eine Leistung überschreitet, die noch vor wenigen Jahren als die Visitenkarte eines ausgesprochenen Sportmotors gegolten hätte, erinnert mit seinem fein verrippen Zylinder an beste Flugmotorentradition. Die eingeschrumpfte Laufbüchse läßt eine exakte Bearbeitung der Kanäle zu, und das erstaunlich leise laufende und sehr wirksame Gebläse bläst den Kühlluftstrom frei nach unten ab, so daß das gefürchtete Warmluftpolster unter der Haube mit Sicherheit vermieden wird. Ein spezifischer Verbrauch, der sich über einen großen Drehzahlbereich bei Vollast dicht an der 300 g/PSH-Grenze hält, zeigt sehr deutlich, wie vollendet auch die Spülungsprobleme des Einkolbenmotors von TRIUMPH beherrscht werden. Wer den Geist von TRIUMPH kennt, weiß, daß der Weg jeder Konstruktion mit den Mosaiksteinen einer vielseitigen und mit ungewöhnlicher Sorgfalt durchgeführten Versuchsarbeit gepflastert wird. Wer die Geschichte von TRIUMPH kennt, weiß, daß der Erfolg dieses Werkes ein Triumph der Qualität ist —

**TRIUMPH** — Qualität.



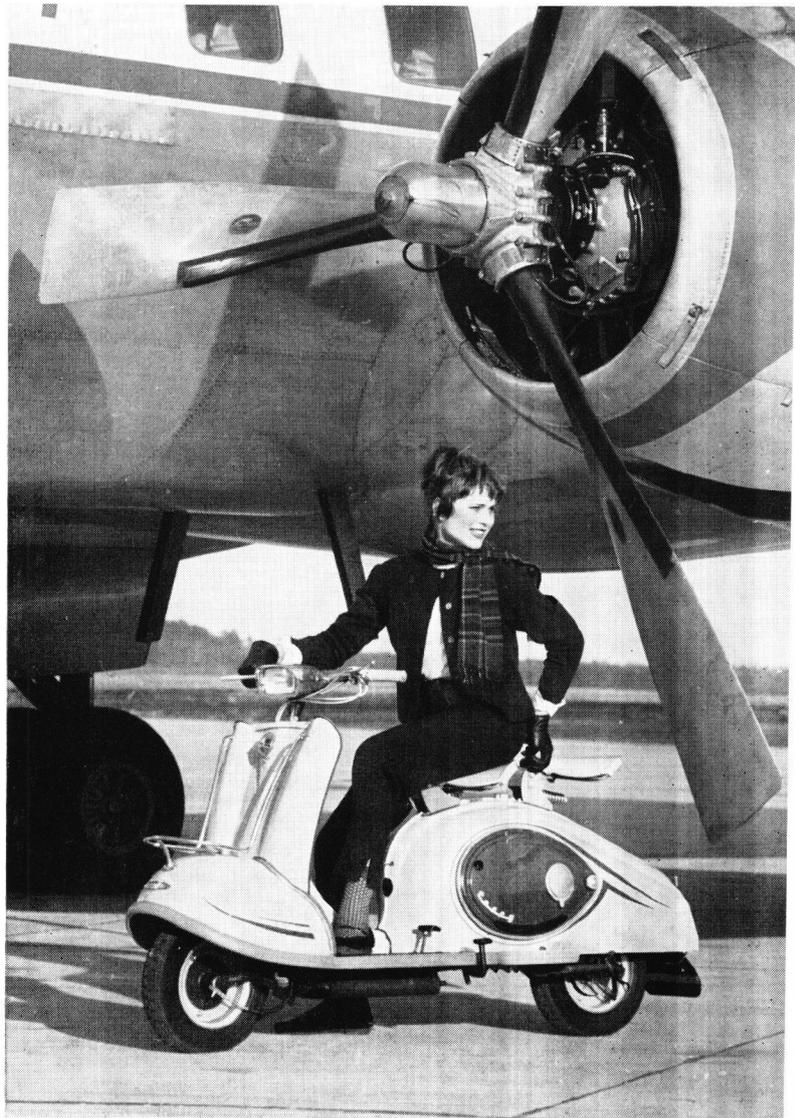
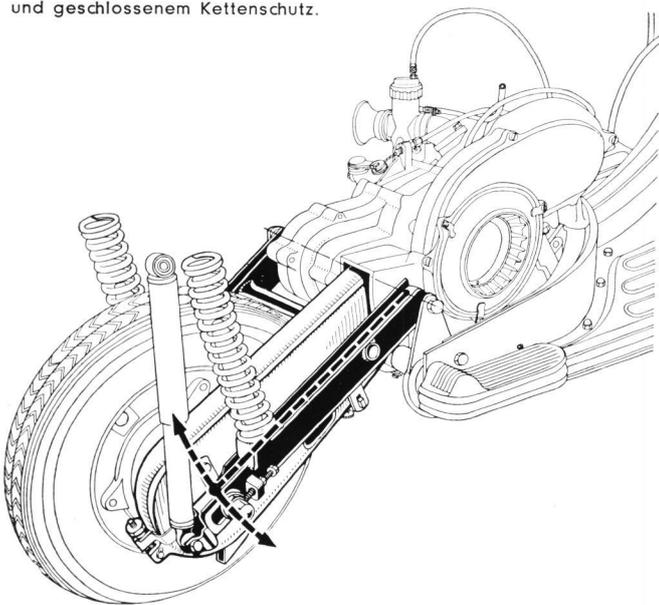
Eine gute Kinderstube haben die Motorräder, Motorroller und Mopeds aus dem Hause TRIUMPH. In 60 Jahren fortschrittlicher Entwicklungsarbeit hat man bei den TRIUMPH WERKEN reiche Erfahrungen gesammelt. Zu dem hohen handwerklichen Können der routinierten TRIUMPH-Fachleute gesellt sich ein Maschinenpark, der nach modernsten Gesichtspunkten eingerichtet ist. Bereits in den Lehrlingswerkstätten werden hochqualifizierte Facharbeiter herangebildet, die später dann die große Tradition ihres Werkes fortführen. Erfahrene Monteure und junge Facharbeiter verbindet die Liebe zum Motorrad, die Freude an ihrem Beruf und das echt fränkische Streben nach unabdingbarer Qualitätsarbeit.

Wer je eine TRIUMPH sein eigen nennt, der spürt, was dahinter steckt. Ein Motorrad, Motorroller oder Moped aus dem Hause TRIUMPH ist nicht einfach verarbeitetes Material; es ist etwas Lebendiges an ihm. Viele fleißige Hände, viele prüfende Augen waren nötig, um ein echtes TRIUMPH-Fahrzeug entstehen zu lassen. Jeder einzelne aus der TRIUMPH-Belegschaft fühlt sich verantwortlich für „seine“ Erzeugnisse. Und diese echte Begeisterung, diese Liebe zur Arbeit ist mit ein Grund, weshalb die Fahrzeuge aus dem Hause TRIUMPH ihre Besitzer immer so ganz überzeugen.

Rund 3600 Frauen und Männer arbeiten bei TRIUMPH. Sie alle geben ihr Bestes. Darin liegt das Geheimnis, das die 60jährige Geschichte der TRIUMPH WERKE so erfolgreich werden ließ.

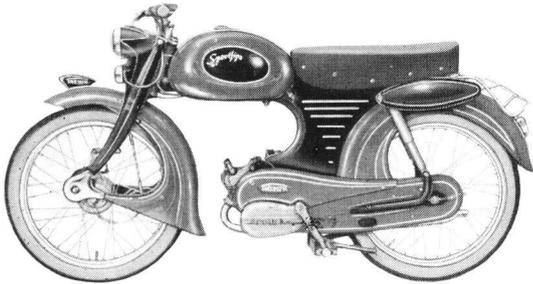
Mit 7,5 PS ist die TESSY-Luxus  
der stärkste Motorroller  
der 125 ccm-Klasse.  
Mit ihr legt man immer und  
überall Ehre ein.

Liegender Motor der TRIUMPH-Tessy  
mit angelenkter Hinterradschwinge  
und geschlossenem Kettenschutz.

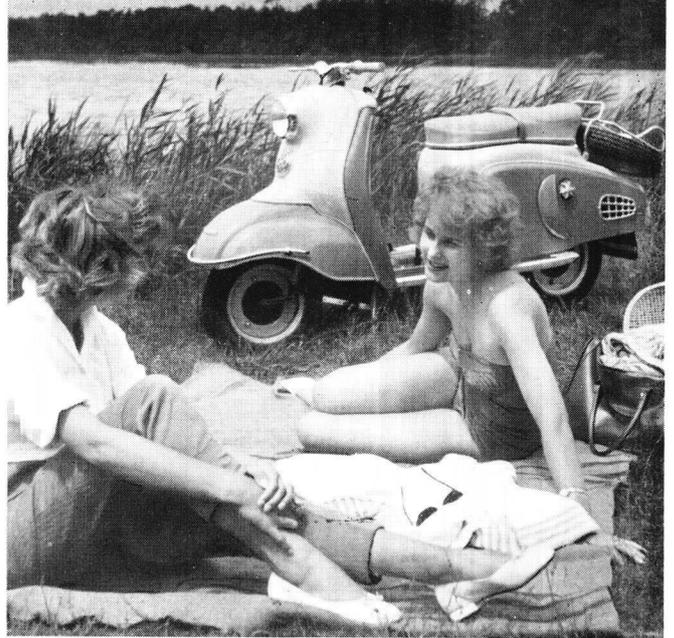


**TRIUMPH**

Ob Moped, Motorroller oder Motorrad — der Anspruchsvolle findet die Erfüllung seiner Wünsche im TRIUMPH-Programm. Es wird den Erfordernissen unserer modernen Zeit und dem verwöhnten Geschmack der Kenner in jeder Hinsicht gerecht.



Ganz neu zur IFMA 1956:  
Sport-Fips. Vollschwingrahmen, Einpersonensitzbank, verstellbarer Sportlenker, italienischer Kraftstoffbehälter (Knieschluß)



TRIUMPH-Contessa:  
200 ccm-Doppelkolbenmotor, 10,4 PS, 97 km/h, elektr. Anlasser, Triebsatzschwinge, ideale Gewichtsverteilung.

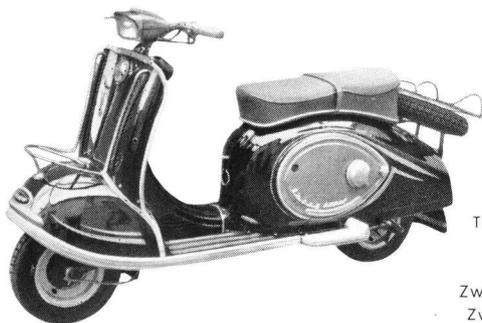
Fips-Export: 2-Gang-Sachs-Motor, Vollschwingrahmen, eingebauter Werkzeugkasten, geschlossener Kettenkasten. Leistungsfähig, sparsam, elegant.



BDG 125: robust, zuverlässig, absolut soziesfest, hoher Fahrkomfort, Doppelkolbenmotor, 6,4 PS, 93 km/h. Ein Motorrad, wie es sein soll.



TRIUMPH-Cornet. 200 ccm-Doppelkolbenmotor. 10,1 PS, über 100 km/h, elektr. Anlasser oder Kickstarter. Das berühmte „flüsternde Motorrad“.



Ganz neu zur IFMA 1956:  
TESSY-Super. 150 ccm, elektr. Anlasser, 90 km/h, 8,5 PS, Zweipersonensitzbank, Zweifarbenlackierung. Ein Motorroller, der alle Erwartungen übertrifft.

