

TRIUMPH



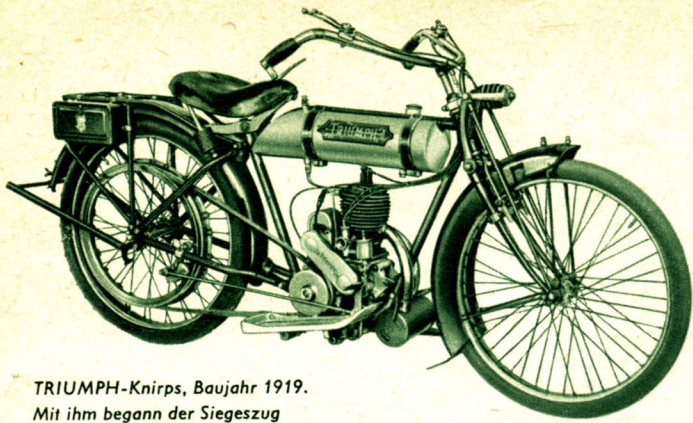
Mit ihrer Contessa sind sie  
herausgefahren aus der Enge der grauen Stadt

# 60 JAHRE in 60 MINUTEN

Vor sechs Jahrzehnten, am 1. Oktober 1896, begann die Fabrikation der „Deutschen TRIUMPH Fahrradwerke A. G.“ in den noch gemieteten Räumen einer Nürnberger Bleistiftfabrik. Es war ein ganz kleiner Betrieb mit etwa 60 Beschäftigten. Noch war es eine Tochterfirma der englischen Triumph Cycle Company, in der vorerst nur Fahrräder montiert wurden. Doch schon im Jahre 1903 baute TRIUMPH in einem neuen großen Werk die ersten Motorräder.

In 60 Jahren ist aus kleinen Anfängen heraus das geworden, was jedem Liebhaber eines Zweiradfahrzeugs mit oder ohne Motor heute der Name TRIUMPH besagt. Längst – schon seit dem Jahre 1913 – haben die TRIUMPH WERKE alle Bindungen zur ehemaligen Mutterfirma gelöst. Die Nürnberger Techniker und Kaufleute stehen auf eigenen Beinen. Eigene Ideen wurden entwickelt. Das Genie des Technikers verband sich mit dem Wagemut und der klugen Politik des Kaufmanns. Die TRIUMPH WERKE in Nürnberg sind nicht nur groß geworden; sie sind jung geblieben. Davon legen die modernen, für ihre Qualität bekannten Motorräder, Roller, Mopeds und Fahrräder ein beredtes Zeugnis ab. TRIUMPH genießt in aller Welt einen ausgezeichneten Ruf. Überall dort, wo überhaupt eine Andeutung von Straßen zu finden ist – in mehr als 70 Ländern – werden Motorräder, Roller, Mopeds und Fahrräder aus dem Hause TRIUMPH gefahren.





TRIUMPH-Knirps, Baujahr 1919.  
Mit ihm begann der Siegeszug  
des TRIUMPH-Zweitakters

Was die TRIUMPH WERKE bei der „Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung 1956“ zeigen, ist das Ergebnis 60jähriger Erfahrung und Entwicklungsarbeit. In rund einer Stunde dürfte es dem Betrachter gelingen, sich zumindest einen oberflächlichen Überblick über das heutige Zweiradprogramm der TRIUMPH WERKE zu verschaffen. Machen Sie auf diesen Seiten mit uns einen Rundgang durch 60 Jahre in 60 Minuten:

Stellen wir einmal den ersten Motor-Zweirädern der TRIUMPH WERKE die modernen Konstruktionen gegenüber.

Damals: Getriebe, Kupplung und Kickstarter waren noch unbekannte Größen (1903). Wer seinen fahrbaren Untersatz in Gang bringen wollte, mußte erst kräftig die Pedale treten. Immerhin hatten die ersten Modelle, die mit 2-, 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub>- oder 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-PS-Motor geliefert wurden, schon Batteriezündung.

Das Motorradfahren war damals noch recht beschwerlich – ganz besonders für den technisch unbegabten Laien. Lesen Sie nur einmal den Ausschnitt einer Betriebsanleitung aus dem Jahre 1903. Sie werden natürlich darüber schmunzeln. Aber damals? Da mußte man sich eben mit folgenden Instruktionen ernsthaft befassen:

„Die wichtigsten Handgriffe für das Fahren“:

A. Vor der Fahrt: 1. Benzin und Öl auffüllen; 2. Öl durch die Pumpe ins Motorgehäuse und Petroleum in den Zylinderraum und zum Ansaugventil geben; 3. elektrische Kontakte einstellen; 4. Benzinbahn zum Vergaser öffnen; 5. den hinteren Hebel, der die Gemischdrossel bedient, in seine höchste Stellung bringen. Den vorderen Hebel, für Früh- und Spätzündung, in seine tiefste Stellung bringen; 6. Antreten des Zweirades und, wenn dasselbe in Schwung ist, den vorderen Hebel in seine höchste Stellung bringen.

B. Während der Fahrt: 1. Mit Pumpe alle 25 km (!) Öl geben; 2. Geschwindigkeit mit dem hinteren Hebel regulieren; 3. beim Bergfahren mit dem vorderen Hebel etwas Spätzündung einstellen.

C. Nach der Fahrt: 1. Elektrische Kontakte abstellen; 2. altes Öl nach je 100–120 km abfließen lassen; 3. Petroleum in den Explosionsraum und zum Ansaugventil einspritzen.

Heute: Nehmen Sie als ein Beispiel von vielen die Cornet mit elektrischem Anlasser. Sie drücken aufs Knöpfchen – und schon ist der Motor da! Kupplung los – und ab geht's . . . (schneller als die Bundespost). Wartungsarbeiten? Kaum der Rede wert. So etwa alle 1000 Kilometer wird kurz einmal abgeschmiert. 3000–4000 km fahren Sie, bevor Sie die Hinterradkette in kurze „Behandlung“ nehmen. Erst nach 5000 Kilometer kommt ein Ölwechsel im Getriebekasten in Frage – bei der Teleskopgabel sogar erst nach 12000 bis 14000 km. Und selbst dabei braucht der Fahrer sich keinen Finger schmutzig zu machen. Jede TRIUMPH-Werksvertretung mit ihren direkt im Werk geschulten Mechanikern führt diese Arbeiten schnell und sauber aus, ohne viel dafür zu fordern. Zum modernen Motorrad gehört nun auch einmal der gute Kundendienst.

Es ist, als begegneten sich zwei grundverschiedene Welten.

Damals waren 200 ccm Hubraum vonnöten, um rund 2 PS Leistung aus dem Motor herauszuholen.

Heute bringen die 200 ccm der Cornet 10,1 PS. Ja, bereits der 125-ccm-Motor der TRIUMPH-TESSY (als stärkster 125er Roller motor überhaupt) schafft schon die erstaunliche Leistung von 7,5 PS.

Damals kriegten die beherzten Motorradfahrer noch so manchen Schlag ins Kreuz. Ihre hochbeinigen „Motorzweiräder“ waren alles – nur nicht bequem. Nach einer Stunde Fahrt, bei einer Spitzengeschwindigkeit von 50 km/h, fühlten sie sich wie gerädert.

Heute fahren Sie mit der Cornet, Contessa oder Tessa fast so bequem, als säßen Sie in Mutters weichem Sessel. Und das alles bei Spitzengeschwindigkeiten, die um oder über 100 km/h liegen.

Eines steht fest: die modernen Mopeds, Roller und Motorräder, die Sie in diesen Tagen in Frankfurt bestaunen können, wären undenkbar ohne jene ersten Motorräder und deren zielbewußte, energische Weiterentwicklung. Deshalb ist es schon sehr bedeutsam, daß ein Motorradwerk auf eine große, erfolgreiche Pionierzeit zurückblicken kann, wie es bei TRIUMPH der Fall ist. Wenn sich die in vielen Jahrzehnten gesammelten Erfahrungen mit dem jugendlichen Elan paaren, den man bei TRIUMPH niemals vermißt hat, dann darf man sicher sein, daß die Ergebnisse eines solchen Zusammenwirkens „nicht von schlechten Eltern sind“.

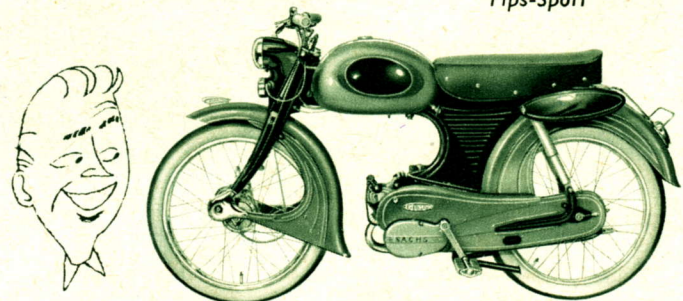
Jeder alte Motorradhase weiß, welche außerordentlich wichtige Bedeutung TRIUMPH gerade bei der Entwicklung des Zweitakters zukommt. Es begann mit dem 200-ccm-Knirps, der seine Zeitgenossen in jeder Hinsicht begeisterte. Als das erste bis dahin in so großer Serie gebaute Zweitaktmotorrad konnte er in die vorher unangreifbar scheinende Domäne des Viertakters einbrechen. Seit dieser Zeit geht die Entwicklung des Zweitakters bei TRIUMPH zielstrebig voran. TRIUMPH-Ingenieure haben dem Zweitaktmotor immer neue Geheimnisse und Möglichkeiten entlockt. Zusammen mit TRIUMPH ist auch der Zweitakter groß geworden und immer jung geblieben. Das beweisen TRIUMPH-Spitzenkonstruktionen wie der zuverlässige Doppelkolben-Zweitaktmotor mit seiner Gleichstromspülung und der Tessa-Zweitaktmotor mit seinem Spezialspülverfahren, der die TRIUMPH-Tessa zum stärksten Motorroller seiner Klasse gemacht hat.

Und hier zeigen wir Ihnen das Ergebnis 60jähriger TRIUMPH-Arbeit:

### TRIUMPH-Fips

Stielaugen hat schon so mancher nach ihm gemacht. Als „Sprinter im Frack“ hat ihn ein Phantasiebegabter bezeichnet. Weil Fips so elegant ist und so lebendig! Jetzt gibt es ihn – für jeden Geschmack – in 3 verschiedenen Ausführungen. Auf der IFMA 1956 zeigt sich erstmals das Modell

Fips-Sport



Nomen est omen! Mit diesem neuen Fips erfüllt sich ein Wunschtraum der sportlich eingestellten Mopedfahrer. Seine Besonderheiten: Der geschmackvoll verkleidete Rohrahmen bringt mehr, als eine flotte, sportliche Form – er garantiert dem FIPS-SPORT jene Stabilität, die für alle Fahrzeuge aus dem Hause TRIUMPH schon sprichwörtlich geworden ist – ca. 9 Liter faßt der große Kraftstofftank. Das reicht für etliche hundert km Fahrt. Und erst diese pfundige italienische Form! So richtig nach dem Herzen des sportlichen Fahrers, der natürlich auch den Knieschluß zu schätzen weiß. Betont sportlich ist auch der sehr elegante Lenker konstruiert; durch die einstellbaren Schellen kann jeder Fahrer seine individuell richtige Sitzposition heraufstüfeln. Dazu kommt dann die langgestreckte bequeme Einpersonensitzbank. Auf dem FIPS-SPORT kann sich jeder Fahrer – ob groß oder klein – so in Positur setzen, wie es ihm Freude und seiner Freundin Eindruck macht. Und natürlich tritt bei diesem Modell die gute Federung der Triebwerkschwinge ganz besonders augenfällig in Erscheinung. Muß man über die anderen, allen 3 TRIUMPH-Mopeds eigenen Vorzüge noch berichten? Wohl kaum. TRIUMPH-Qualität ist ein fester Begriff. Und zudem haben die Modelle Fips-Export und Fips-Standard dank ihrer idealen Mopedeigenschaften schon unzählige begeisterte Liebhaber gefunden. Angefangen vom robusten Zweigang-Sachsmotor mit hartverchromtem Leichtmetallzylinder bis zu ihren hervorragenden Fahreigenschaften und vielen kleinen Raffinessen, wie Diebstahlsicherung, eingebauter Werkzeugkasten und vieles andere, erfüllen die Fipse aus dem Hause TRIUMPH alle Wünsche des Kenners. Sie werden jetzt übrigens mit noch stärkerer Schwingenlagerung gebaut. Und noch etwas: Fips-Sport und Fips-Export haben einen geschlossenen Kettenkasten. Der beste aller Tips, fahr Fips!



Mit der Tessy  
geht alles noch mal so leicht  
und viel, viel schneller

### TRIUMPH-Tessy

Die Herzen moderner junger Damen schlagen höher (mit 7,5 PS), seit es Tessy gibt. Genauso stürmisch hat die Tessy sich die Männerwelt erobert. Wen wundert's! Tessy ist ja auch ein Roller, der seinesgleichen sucht. Die Damenwelt läßt es sich nicht nehmen: Tessy ist der Roller für das zarte Geschlecht. Modern und elegant in Form und Farbe und dabei auch mit zarter Frauenhand spielend leicht zu beherrschen. Die Männer dagegen schwören mehr auf motorische Kraft und Straßenlage. Und da liegen sie bei Tessy richtig. 7,5 PS in einem 125-ccm-Motor; wenn das nichts ist! – Neben der Tessy-Luxus bewirbt sich auf der IFMA 1956 aber noch ein neues Modell um Ihre Gunst:

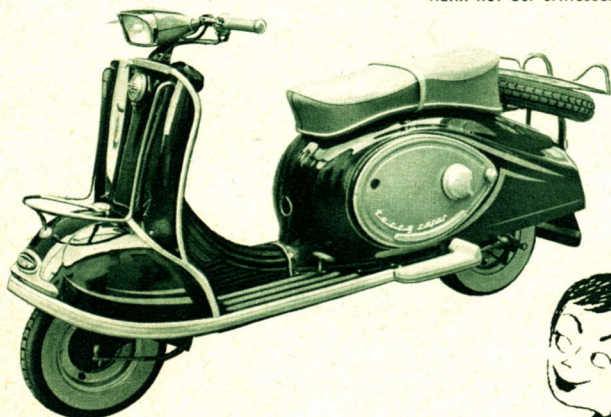
#### Tessy-Super

Sie bringt alle guten Eigenschaften der Tessy-Luxus mit, hat jedoch einen 150-ccm-Motor mit noch mehr unten drin. Klar, daß auch die Spitzengeschwindigkeit höher liegt als beim 125er Motor. Neu sind bei Tessy-Super der elektrische Anlasser, das größere Tachometer und die Sitzbank. Die geschmackvolle Zweifarbenlackierung in schwarz/grün gibt ihr das „make up“, das ihren Qualitäten entspricht. Beide Tessy-Modelle haben, wie die modernsten Autos, eine selbsttragende Karosserie. Die Hinterradschwinge mit Triebsträger bringt im Verein mit der langhubigen Vorderradschwinge die längst in der Tessy Luxus bewährten und vielgerühmten guten Federungseigenschaften. Unzählige konstruktive Feinheiten beweisen, mit welcher Liebe Tessy entwickelt wurde. Nennen wir nur einige davon: Gepäckträger auf dem Vorderkotflügel, wo er für gute Gewichtsverteilung sorgt und die Gewähr gibt, daß man sein Gepäck ständig unter Kontrolle hat; flotter Leichtmetall-Lenker mit Dreigang-Drehgriffschaltung oder der moderne Scheinwerfer mit Reflexkalotte.

Schon nach einigen hundert Kilometern Fahrt mit der Tessy schicken der bekannte deutsch-französische Tester Christophe ein begeistertes Telegramm an TRIUMPH – Wortlaut: strassenlage fabelhaft + komfort brilliant + motor turbinengleich + tessy meilenstein in zweiradgeschichte = christophe.

Und was eben ganz besonders wichtig ist: Alle Tessy-Vorteile kann sich auch der Besitzer eines kleinen Geldbeutels leisten. Nicht vergessen: Tessy-Besitzer gelten mehr.

Den Wert der Tessy-Super  
kann nur der ermesen, der sie fährt



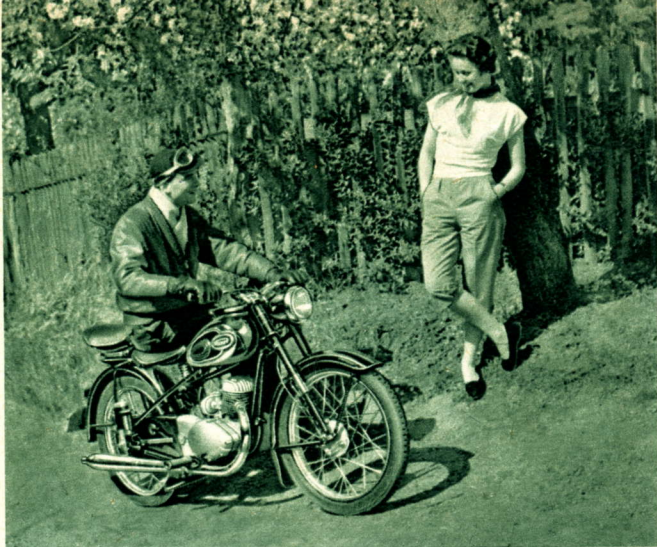
Ehe zu dritt? Ja – dreimal ja! aber nur –  
wenn Dritte im Bunde die Contessa ist,  
der kultivierte Roller aus gutem Hause!

### TRIUMPH-Contessa

Selbst eingefleischte Motorradfanatiker sprechen vom Motorroller Contessa mit Hochachtung. Ihre Meinung: Contessa ist ein richtiges Vollblut unter den Zweirädern. Sie hat sich als der ideale Tourenroller für hohe Ansprüche durchgesetzt. Und Leute mit sportlichen Ambitionen finden in der Contessa all das, was ein Sportlerherz begeistern kann. Mit diesem Motor – 97 km/h Spitzengeschwindigkeit – fährt man Reisedurchschnitte, die es in sich haben. Was der gleichstromgespülte Doppelkolbenmotor am Berg, beim Start und bei langen Vollgasfahrten hergibt, weiß heutzutage schon jedes Kind. Die Fahreigenschaften der Contessa entsprechen denen eines guten Motorrades. Die optimale Federung ergibt sich aus dem Zusammenwirken der Triebstrahlschwinge und der langhubigen Vorderradschwinge. Ganz selbstverständlich, daß die Contessa mit allen Raffinessen einer modernen Konstruktion ausgestattet ist (sie kommt ja aus dem Hause TRIUMPH!): Elektrischer Anlasser: ein Druck aufs Knöpfchen ... Sie wissen schon. – Leerlauffalle: aus jedem Gang können Sie direkt in den richtigen Leerlauf schalten (wichtig im Stadtverkehr!). – Sitzbank: gute Ausnutzung der Vollschrwingenfederung und trotzdem der nötige „Bodenkontakt“. Dadurch ist man in jeder Situation im Bild. Leichtmetall-Lenker: sorgt für bequeme Sitzposition. Gebläsekühlung: der Motor wird nicht müde. Batterien und Benzintank im Bugschild: gut ausgelastetes Gewicht. Vorderrad hält immer sauber seine Spur.

Die Contessa enttäuscht nicht. Sie ist sparsam im Verbrauch, zuverlässig in der Leistung, sehr strapazierfähig (TRIUMPH-Qualität) und im übrigen anspruchslos. Dabei gehört sie zu den elegantesten Rollern auf dem Markt.

Mit der Contessa legt man immer Ehre ein!



Die BDG 125 hat noch keinen enttäuscht

Fragen Sie mal einen, der die BDG 125 fährt. Sie dürfen sicher sein, daß er für seine Maschine die Hand ins Feuer legt. Ein bekannter Kritiker hat in der österreichischen Fachzeitschrift „Motorrad“ über die BDG 125 geurteilt: „Ein Motorrad, das wie selten eines vom Fahrer für den Fahrer geschaffen wurde. Alles ist so, wie man es sich gerne wünscht, jeder Hebel sitzt richtig, nichts ist billig gemacht.“ Noch mehr Lob läßt sich in zwei Sätzen nicht unterbringen. Die BDG 125 verdient es wirklich. Die Qualitäten ihres elastischen Doppelkolbenmotors, schneller Start und Anzug, Bergfreudigkeit, Stehvermögen, Schnelligkeit und Sparsamkeit erzählt man sich überall, wo Benzingespräche geführt werden. Aber da ist etwas an der BDG 125, das sie vor so manchen kurzlebigen Konstruktionen auszeichnet. Sonst wäre es nicht möglich, daß diese Maschine – immer wieder verbessert – seit Jahren Zehntausende von anspruchsvollen Motorradfahrern begeistert und auch heute noch zu den beliebtesten Motorrädern gehört. Ihr Geheimnis liegt darin, daß man dieses wieselflinke Maschinchen einfach nicht umbringen kann. Klaglos läßt sie sich jagen – sie muckt nicht auf, wenn sie grob behandelt wird. Und sie bleibt immer anspruchslos. Die harten und erbarmungslosen Bewährungsproben, die sie schon mit Erfolg bestanden hat – darunter 6-Tage-Fahrt-Goldmedaillen – lassen sich schon gar nicht mehr erfassen. Ihre 6,4 PS bei nur 4800 U/min kommen wirklich auf die Straße. Und darauf kommt es an. Die Fahreigenschaften lassen nichts zu wünschen übrig. Natürlich ist sie unbedingt sozusagen fest, und im übrigen sieht sie sehr gut aus. Es hat sich schon herumgesprochen: Wer eine BDG 125 fährt, versteht etwas vom „Fach“.

Alles, was über die BDG 125 gesagt wurde, gilt genauso für ihre „größere Schwester“, die BDG 250. Eine robuste zuverlässige Gebrauchsmaschine, von der man nie in Stich gelassen wird. Zum Gespannfahren übrigens besonders gut geeignet.

„Das flüsternde Motorrad“ war lange Zeit aktueller Gesprächsstoff bei den Motorradfahrern. Die TRIUMPH-Cornet zeigte aber bald, daß sie weitaus mehr kann als Flüstern. Sie ist ein Prototyp des modernen Motorrades schlechthin: Schnell wie der Blitz, mit allen Vorteilen des TRIUMPH-Doppelkolbenmotors; eine traumhaft sichere Straßenlage; ausgezeichnete Federung; hoher Fahrkomfort; sportlich bis ins kleinste Detail.

Auch bei ihr: elektrischer Anlasser – Druck aufs Knöpfchen und so... Sie wissen. Wichtig für eine so schnelle Maschine: Leerlauffalle. Ein Tritt auf den Leerlaufhebel und Sie sind auch hier immer im richtigen Leerlauf.

Das äußere Gewand der Cornet ist schlechthin vollendet. Ihre Qualitäten in fahrerischer Hinsicht entsprechen dem ersten Eindruck. Hinterradschwinge und Teleskopvorderradgabel sorgen für eine Federung, die mühelos die dicksten Schlaglöcher schluckt und die Fahrsicherheit sehr günstig beeinflusst. 10,1 PS bringt die Cornet auf den Boden. Und wie! Man muß schon enorm fahren können, um die Leistung der Cornet auszunutzen. Übrigens ist sie für Liebhaber des Kickstarters auch mit diesem zu haben.

Die TRIUMPH-Cornet ist das Motorrad für Männer mit Herz, die etwas auf sich und ihre Maschinen halten.

Ein Druck aufs Knöpfchen und die Cornet ist da! Ganz groß!



Spezialprospekte geben Ihnen Auskunft über alle wichtigen Einzelheiten. Auf unserem Stand und bei jedem Händler werden sie Ihnen gerne ausgehändigt.

**TRIUMPH**



Zwei deutsche Motorradgeländemeister 1956 fuhren auf TRIUMPH. Weil sie wissen, worauf es ankommt. Eugen Strohe holte sich den Titel in der 350-ccm-Soloklasse, die Privatfahrer (!) Lang/Ruppert in der 350-ccm-Gespannklasse. Ihre TRIUMPH-Doppelkolben-Motorräder haben in hartem Kampf ihre überlegene Qualität bewiesen. Auch das brutalste Gelände und die schlimmste Bolzerei konnten sie nicht mürbe machen. Das eben versteht man unter TRIUMPH-Qualität.

**TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.**