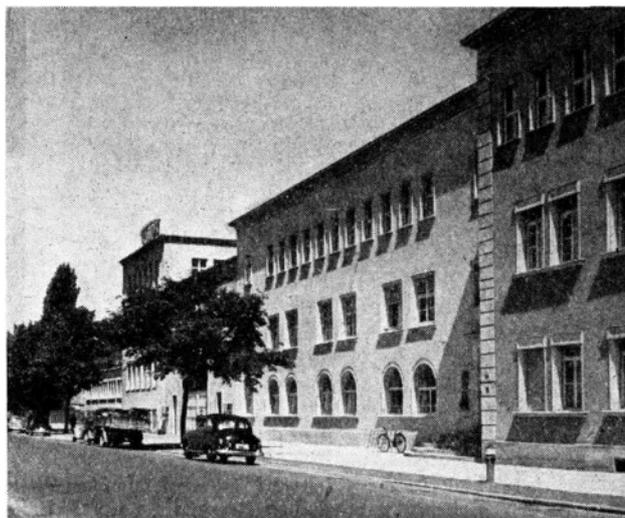


## Besuch bei den TRIUMPH-WERKEN

Auf eine alte Tradition können diese Werke in Nürnberg zurückblicken, denn schon im Jahre 1896 wurden von den beiden deutschen Unternehmern S. Bettmann und M. Schulte die „Deutsche Triumph-Fahrradwerke A. G.“ gegründet. Die Bindung mit dem englischen „Triumph Cycle Comp. Ltd.“ bestand nur bis 1913, zwei Jahre zuvor wurde der Name in „Triumph-Werke-Nürnberg“ geändert.

Bereits 1903 brachte die junge Firma ihr erstes Motorrad heraus, das für die damalige Zeit ganz Erstaunliches leistete und an Rennen und Wertungsfahrten mit viel Erfolg teilnahm. Ein Meilenstein auf dem langen Entwicklungsweg war der „Knirps“, der nach dem ersten Weltkrieg als erstes deutsches Zweitaktmotorrad mit 23 PS und 65km/h Höchstgeschwindigkeit auf den Markt kam, und damit die Zweitakttradition bei TWN einleitete. Die weitere Entwicklung führte 1924 zur Ausstattung der Motorräder mit einem Kickstarter und einer Kupplung; ein Jahr später wurde der Kettenantrieb und das Dreiganggetriebe eingeführt. Ab 1928 erhielten die Motorräder einen Satteltank statt des bisherigen Stecktanks und Kniekissen, nach weiteren zwei Jahren einen verchromten Tank und Drehgriff. 1935 wurde mit der Einführung des Blockmotors ein großer Schritt vollzogen; dieser Motor hatte bereits Fußschaltung und Leerlaufanzeige. Zu Beginn des zweiten Weltkrieges kamen die Triumphwerke mit einem ganz neuen Motor mit Doppelkolben, also Gleichstromspülung, und Drehschieber heraus.

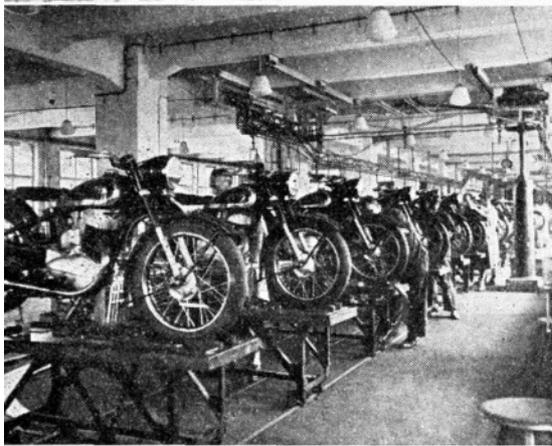
Leider sind alle Unterlagen über die älteren Typen durch die Kriegseinwirkungen völlig vernichtet worden, so daß mir nur eine Tabelle mit diversen Kenndaten ab 1930 zur Verfügung steht. Sie beginnt mit der Type RR mit 741 ccm und 16 PS, welche im Zweitakt arbeitete; ferner 2 Viertakter von 496 ccm, und zwar die T 5 mit 13 PS und die SST mit 20 PS. Außerdem ein kleinerer Viertakter als T 350 mit 10 PS, welcher als Vorgänger der SSK und SSKL mit 15,4 PS anzusprechen ist. Zu dieser Zeit finden wir auch drei Zweitakter mit 196,8 ccm, und zwar die KV 200, KV 33 und SK 200 mit rund 6 PS Leistung. 1932 bis 1936 wurden die beiden Typen TM 500 und STM mit 496 ccm gebaut, erstere leistet 13,5, letztere 2 PS. Bis zum Jahre 1935 folgen eine Menge Zweitakter, die 200 K, RL 200 sowie RL 30 und



RLS200; alle mit 196,8 ccm und 6 bis 7 PS. Ferner eine ganz neue Klasse von 170 ccm mit den Bezeichnungen BL 170 und BLS170; auch ein 98-ccm-Motor erscheint unter der Bezeichnung TS100 auf. Ab 1936 wurden die 200er Maschinen mit Blockgetriebe geliefert; diese B 200 bzw. B 204, 204 E und F leisteten 7 PS. Ferner findet man in dieser Zeit eine 350 ccm als S 350 W und schließlich 1939 die B 350 mit Blockgetriebe; alle leisteten gegen 12 PS. Diese lange Reihe wurde 1937 durch einen einzigen Viertakter, die S 500, unterbrochen, welche mit ihren 20,8 PS bis 125km/h schaffte. Durch Vergrößerung der Bohrung von 59 auf 66 mm entstand aus der B 204 F die 254 F mit 246 ccm und 8,5 PS, womit die Viertelliterklasse zum ersten Male in der Liste erscheint.

Wie bereits erwähnt, ging die Firma 1939 mit dem „Triumph-Stachelschwein“ zum Doppelkolben über; den Spitznamen hat diese bei uns noch häufig anzutreffende Maschine vom stachelig verrippten Zylinder. Diese BD 250 wurde bereits mit Leichtmetallzylinder und eingezogener Graugußbüchse geliefert; später baute man das Wehrmachtsmodell, die BD 250 W, wieder mit Graugußzylinder. Diese beiden Typen zeichnen sich außerdem durch eine Drehschiebersteuerung aus und erreichten bei 3800ü/min eine Motorleistung von 12 PS, womit sie über 100 km/h erzielten. Weitere Einzelheiten kann ich mir wohl sparen, da diese BD 250 bereits im Heft 27 des Jahrganges 1950 eingehend beschrieben ist, während die älteren 200-, 250- und 350-ccm-Maschinen im Heft 30 des vorhergehenden Jahrganges zu finden sind. Zur Vollständigkeit der Liste muß ich die B 125 mit 122 ccm, 5 PS und Drehschieber sowie ein Motorfahrrad mit 97-ccm-Motor (1,8 PS) erwähnen.

Nach dem Kriege erschien als erstes Motorrad der Triumph-Werke die BDG 125 auf dem Markt, diese gleicht der erwähnten B 125 aus dem Jahre 1939, nur erhielt sie statt der Preßstahl- eine Teleskopgabel. Diese BDG 125 ist im Heil 3/1950, die ältere Type im Heft 29/1950 genau beschrieben. Die neue Viertellitermaschine — mit BDG 250 bezeichnet — hat einen ähnlichen Motor, wie seinerzeit das „Stachelschwein“, doch besitzt sie statt zwei getrennten



Links: Das Fließband ist auch hier der Mittelpunkt der gesamten Fertigung. — Rechts: Direktor Reitz zeigt persönlich Besuchern einen Fabrikationsvorgang. Werkfoto

Pleuel ein Gabelpleuel, womit man aber auf das Voreilen des Auspuffkolbens verzichtete. Zur weiteren Vereinfachung ließ man auch den Drehschieber weg und begnügte sich mit einer Leistung von 11 PS. Hingegen kann die BDG 250 mit einer Teleskopgabel und gekapselter Sekundärkette aufweisen; außerdem wird sie als BDG 250 H mit einer Triumph-Hinterradfederung geliefert, während die BDG 125 H eine Jurisch-Hirafe aufweist. Beide Typen zeichnen sich durch geringen Benzinverbrauch, sehr günstigen Verlauf der Drehmomentenkurve und wundervoll ruhigen Leerlauf aus. Nähere Einzelheiten der 250er Type sind im Heft 35 des Jahrganges



Die Motorenfertigmontage Werkfoto

1949 zu finden, während das Heft 46 einen Testbericht enthält, und im Heft 33/1952 finden wir interessante Kurvenblätter. Genug des grausamen Spiels, mir brummt ja selbst der Kopf vor lauter Zahlen und Typenbezeichnungen — wer mehr über Motordaten, wie Ventilzeiten, Zündzeitpunkt, Übersetzung usw., wissen möchte, dem stehen in der Redaktion die mitgebrachten Tabellen zur Verfügung.  
\*

Die Triumph-Werke sind eine sehr gastfreundliche Firma, und so führte mich der Werbeleiter, Herr Hegelin, in Anbetracht der bevorstehenden Strapazen, zunächst zum Mittagstisch. So gestärkt, konnten wir also den Rundgang durch die gewaltigen Produktionsstätten beginnen, in denen nicht nur die Motorräder, sondern auch Fahrräder, und als bedeutender Produktionszweig, die Triumph-Schreibmaschinen erzeugt werden. Obwohl ich ja vor allem der Motorräder wegen die Triumph-Werke aufgesucht hatte, wollte ich es mir doch nicht entgehen lassen, auch die Fertigung der Schreibmaschinen zu besichtigen. Am eindrucksvollsten war das 80m lange Fließband, welches aus Platzmangel in ü-Form angelegt werden mußte. Auf diesem Band werden die Schreibmaschinen vollständig zusammgebaut, während eine Hängebahn darüber für den Transport der Einzelteile sorgt.

Nun aber zur Fabrikation der Motorräder; diese beansprucht den weitaus größten Teil der Werksräume und umfaßt neben dem eigentlichen Motorenbau Werkstätten für die Anfertigung des Fahrgestells, für die Spritzlackierung samt Trockenraum und eine Unmenge von Lagerräumen. Von den unzähligen Büros, die im Direktionsgebäude untergebracht sind, ganz zu schweigen; es ist für einen Uneingeweihten einfach nicht zu fassen, wie viele Räume so ein weit verzweigter kaufmännischer Apparat benötigt. Aber mit der Werkmannsarbeit allein ist eben noch keine Maschine an den Mann gebracht, das erfordert noch eine langwierige Büroarbeit. Obwohl die Triumph-Maschinen, dank ihrer erwähnten besonderen Vorteile, viele Liebhaber im In- und Ausland haben, kann auch dieses große Werk nicht auf eine planmäßige Werbung verzichten. Diese, erfordert

eine beachtliche Organisation mit eigener Pressestelle, einem Photoatelier sowie Archiv u. a. m. Was die Produktion selbst betrifft, so unterscheidet sie sich naturgemäß nur wenig von der anderer Motorradfabriken. Auch hier legt man das Hauptgewicht auf den Bau des Motors selbst und des Rahmens mit der Gabel. Wie bereits erwähnt, wird nur die 250-ccm-Type mit eigener Hinterradfederung gebaut, während man für die 125 ccm-Type die bewährte von der Firma Jurisch einbaut. Die gesamte elektrische Anlage wird von Spezialfirmen, wie Bosch oder Noris, bezogen, ebenso kommt der Vergaser von auswärts. Keine Motorradfabrik befaßt sich mit der Erzeugung von Felgen und Speichen, und auch die Kotbleche sowie der Tank werden vielfach von Unterlieferanten bezogen. Immerhin bleibt noch ein gewaltiges Stück Arbeit zu leisten, bis so ein schmuckes Fahrzeug reif zum Einfahren ist. Denken wir doch zunächst an die Bearbeitung der angelieferten Aluminiumgußteile sowie der geschmiedeten Pleuel- und Kurbelwellen usw. Die Zahnräder des Getriebes erfordern eine zeit

raubende Dreh- und Fräsarbeit, anschließend müssen sie noch gehärtet, oft auch geschliffen werden. Bei den Wellen ist es ebenso, hierbei erfordern die Kugellagersitze eine besondere Genauigkeit. Es wäre wohl sinnlos, wollte ich lang und breit über die einzelnen Werkzeugmaschinen sprechen, wesentlich ist bei solch einer Massenproduktion, daß möglichst viele Arbeitsgänge gleichzeitig und auf einer Maschine ausgeführt werden. Zu diesem Zwecke verwendet man Drehbankautomaten, Mehrspindelbohrmaschinen, automatisch beschickte galvanische Bäder usw. Die manuelle Arbeit beschränkt sich möglichst auf das Einstellen der Werkzeugmaschine und auf die Kontrolle der bearbeiteten Teile. Erst bei der Montage und später am Prüfstand kann die Hand nicht mehr durch die Maschine ersetzt werden. Jedenfalls bilden die riesigen Werkshallen mit ihren langen Reihen von Maschinen ein imponantes Bild, ebenso die Stapeln von halbfertigen Motorteilen. Tief beeindruckt von den gewaltigen Ausmaßen der gesamten Fabrikanlage und der Motorradfertigung verließ ich nach drei Stunden die Triumph-Werke.

H. H.