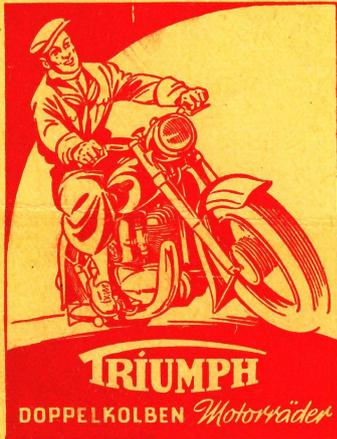


ÖSTERREICHISCHE

1. Jahrgang Mai 1954 Nr. 5

MOTOR RUNDSCHAU

TRIUMPH
Block



GENERALVERTRETUNG

Maximilian Königer

WIEN I, STUBENRING 20

R 27-1-33

R 29-3-35



TRIUMPH *Boss* 350 ccm

Die Nürnberger Triumph-Werke bestehen nun schon über 50 Jahre und waren stets bestrebt Motorräder zu bauen, die allen geforderten Ansprüchen vollauf und zufriedenstellend entsprachen.

Die Triumph Boss war das Produkt langjähriger Erfahrungen und Erprobungen und repräsentierte eine Sensation, als sie 1953 als neues Modell auf dem Genfer Salon erschien. Die Triumph-Konstrukteure wollten einen Büffelmotor bauen mit einer einmaligen Leistungscharakteristik und diese Absicht ist ihnen auch restlos gelungen. Bei dem Boss-Motor wurde die alte Triumph-Tradition gewahrt und auf eine hohe Spitzenleistung verzichtet, denn nicht diese allein ermöglicht höhere Reisedurchschnitte, sondern in viel größerem Maße die gute Elastizität des Motors und das Anzugs- und Beschleunigungsvermögen aus niederen Drehzahlen heraus. Die vom vereidigten Sachverständigen des Verbandes der Motorradindustrie festgestellten Prüfstandwerte und Streckenerprobungen haben die vorher genannte Auffassung bestätigt. Zugegeben, daß eine Leistungsspitze von 16 PS wie sie die Boss besitzt heute schon von einigen 250 ccm-Motoren er-

reicht wird, aber das Entscheidende liegt bei der außergewöhnlich niedrigen Betriebsdrehzahl von nur 3800 U/min. Den Konstrukteuren der Boss war dadurch die Möglichkeit gegeben, die Maschine so zu übersetzen, daß sie bei der höchsten Geschwindigkeit auch die Drehzahl erreicht, bei der der Motor seine höchste Leistung abgibt. Auf Grund der geringen Drehzahl wird nicht nur der Verschleiß stark reduziert, sondern auch die Wärmebelastung, daher ist die Lebensdauer sowie das Durchstehvermögen der Maschine ungemein groß. Die Triumph-Boss bringt ihre 16 PS tatsächlich auf den Boden und erreicht damit bei aufrechter Sitzposition eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/std. Diese für eine 350er Zweitakt-Tourenmaschine erreichte Höchstgeschwindigkeitsgrenze stellt eine anerkennenswerte Leistung dar, wobei außerdem die Boss noch mit einer enormen Beschleunigung, insbesondere in den unteren Drehzahlen und mit einer sehr günstigen Bergsteigefähigkeit aufwarten kann. Sie zieht und beschleunigt jedenfalls prachtvoll und ist demzufolge nicht nur für den Beiwagenbetrieb wie geschaffen, sondern auch für Solofahrer, die nicht gern

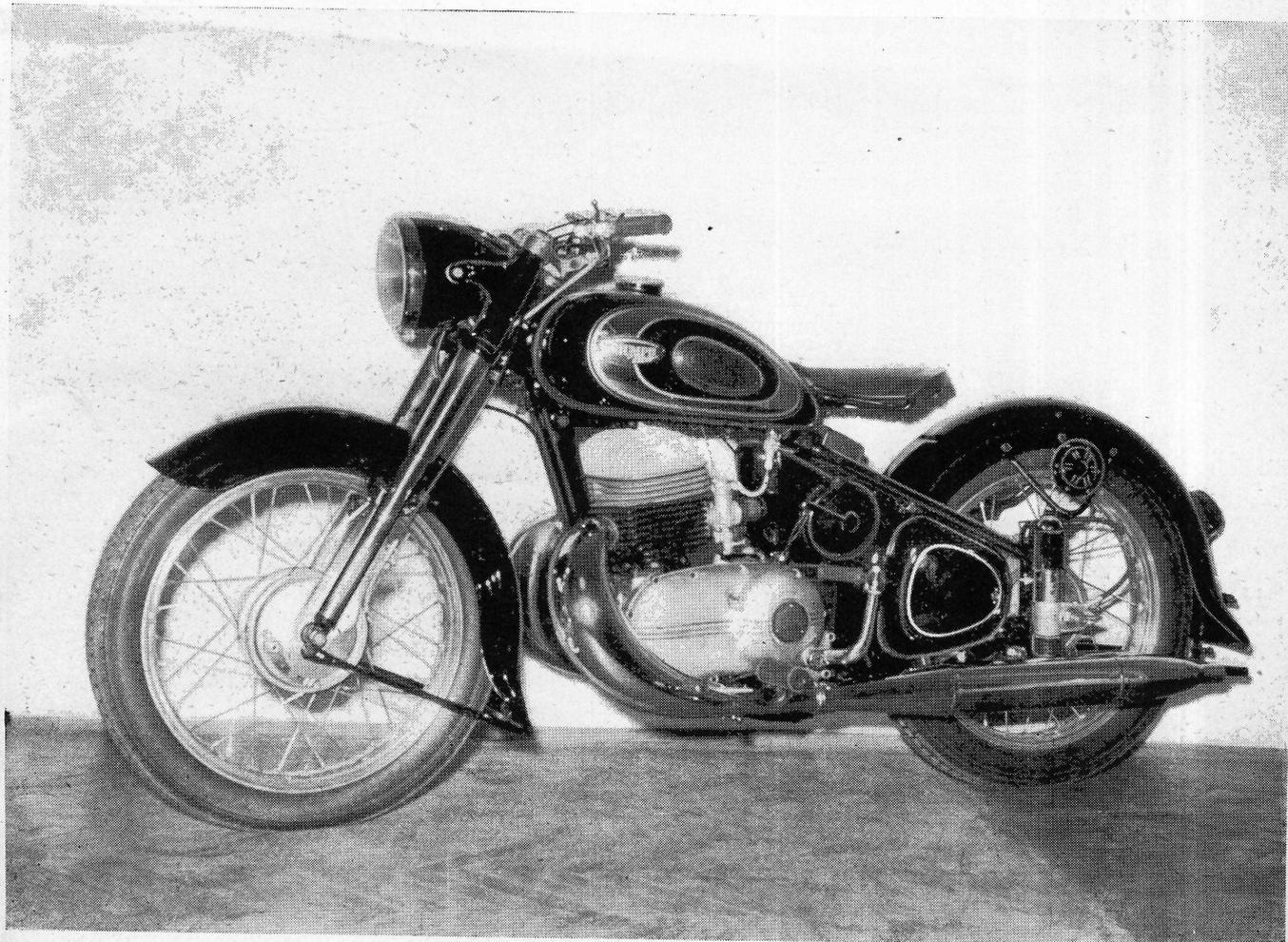


Foto Jelinek

viel schalten. Eine weitere Besonderheit der Boss ist die Ausrüstung mit zwei gleichmäßig arbeitenden, d. h. im Fahrbetrieb nicht stufenweise einsetzenden Vergasern, um bessere Drehzahlübergänge beim Beschleunigen zu erreichen. Gleichzeitig ergibt sich eine bessere Kühlung der Kolben durch die Frischgase. Auch für die Lärmbekämpfung wurde bei der Boss insofern Rechnung getragen, indem sie mit einer schallschluckenden Auspuffanlage und einem wirkungsvollen Ansauggeräuschdämpfer mit zwei Luft-

Technische Daten:

Motor: Arbeitsweise: Doppelkolben-Zweitakt,

Spülsystem: Gleichstromspülung,

Zylinderanzahl: Ein Doppelzylinder,

Hub/Bohrung: 78 mm / 2 × 53 mm,

Hubraum: 344 ccm,

Verdichtungsverhältnis: 6,1:1,

Leistung/Drehzahl: 16 PS bei nur 3800 U/min.

Schmierung: Mischungsschmierung 1:20,

Vergaser: Zwei Bing-Flanschvergaser mit zentralem Schwimmergehäuse, Ansaugweite 24 mm,

Luftfilter/Ansauggeräuschdämpfer: Knecht Naßluftfilter, je ein Einsatz von rechts bzw. links in den Ansauggeräuschdämpfer eingebaut, Startschieber am linken Filtereinsatz.

Zündanlage: Noris-Batterie-Lichtzündmaschine, Zündeneinstellung (größte Vorzündung): 6 mm vor dem oberen Totpunkt.

Zündverstellung: durch Handhebel an der linken Lenkerarmatur.

Getriebe: Vierganggetriebe mit Ratschenfußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige am Scheinwerfer, Fußschalthebel linksseitig bequem angeordnet, umlegbarer Fußstarter links, Mehrscheibenkupplung.

Kraftübertragung: Vom Motor zum Getriebe durch eine Zweifachhülsenkette 3/8 × 3/16 × 6 mm Hülsen-Ø, welche — im Ölbad laufend — dem hohen Drehmoment des Motors angepaßt ist. Leicht nachstellbare Hinterradkette 1/2 × 5/16 × 8,5 mm Rollen-Ø, verstärkt, vollständig in formschönem Kettenkasten gekapselt und gut zugänglich.

Rahmen: Profiliertes Stahlblechrahmen mit besonders verstärktem Hinterrahmen. Geschlossen, verschweißt und verschraubt. Abstellstütze in der Mitte, Vorder- und Hinterradständer.

Lenkung: Sportlenker mit neuartiger und eleganter Befestigung aus Leichtmetallschmiedeteilen. Eine Diebstahlsicherung ist organisch eingebaut.

Federung: Mechanisch-hydraulische Teleskop-Vorderradgabel mit langen, angenehm weich wirkenden Schraubendruckfedern und Ölstoßdämpfern. Teleskop-Hinterradfederung mit progressiv wirkenden Schraubendruckfedern und Gummidurchschlagdämpfung.

filtern aufwarten kann. Zusammen mit der beachtlichen mechanischen Laufruhe wurde die Boss trotz ihres kraftvollen Motors zu einem geräuscharmen Motorrad. Die weiteren Details, wie austauschbare Räder, saubere, verrippte und vor allem zweckentsprechende Vollnabenbremsen und die hydraulische Betätigung der Hinterradbremse mit vorgesehenem Anschluß der Beiwagenbremse fügen sich harmonisch in das Bild einer modernen Maschine, die eine ästhetische Linie und ein lobenswertes Finish im Motorradbau prägt.

Bremsen: Groß bemessene Leichtmetall-Vollnaben-

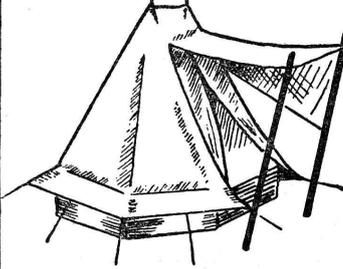
bremsen mit Kühlrippen und hoher Dauerbremsleistung. Hydraulische Hinterradbremse mit Anschlußmöglichkeit am Verteiler für die Seitenwagenbremse. Beide hydraulische Bremsen werden durch einen Fußhebel betätigt, welcher auf einen organisch im Motorgetriebeblock eingebauten Bremshauptzylinder wirkt und gleichzeitig die Stopplichtlampe aufleuchten



**ZELTEFABRIK
P. P. PETERSEN**
WIEN XV, DIEFFENBACHG. 59

LUFTMATRATZEN
SCHLAFSÄCKE
CAMPINGMÖBEL
* * *

Leihzelte
*
SPORTBEKLEIDUNG



Die Sonne für jeden Camper...

TEILZAHLUNGSMÖGLICHKEIT

— SPEZIAL KLEIDUNG FÜR
MOTORSPORTLER

läßt. Mechanische Vorderradbremse. Die gekoppelte hydraulische Hinterrad-Seitenwagenradbremse garantiert einwandfreien Geradeauslauf auch bei scharfem Bremsen.

„Interunfall“ - Deine Verband-Versicherungsanstalt!

Kraftstoffbehälter: Eleganter Kraftstoffbehälter mit sportlicher Note: Inhalt: ca. 14 Liter, davon ca. 2 Liter Reserve.

Laufräder: Tiefbettfeigen; Vorderrad und Seitenwagenrad 1,85 B×19 mit 3,25 — 19 Stahlseilreifen, Hinterrad 2,15 B — 19 mit 3,5 — 19 Stahlseilreifen, Steckachse für Vorder- und Hinterrad. Räder untereinander austauschbar, auch das Seitenwagenrad. Bei Gespannen besteht die Möglichkeit, ein Reserverad auf der Karosserie des Seitenwagens mitzuführen.

Schutzbleche: Tief heruntergezogene, weitgehend gegen Schmutz schützende Bleche.

Sattel: Elastischer Pagusa-Schwingsattel mit großer Sitzfläche und doppelter Schlauchdecke, mittels Gummielement dem jeweiligen Fahrergewicht und der Straßenbeschaffenheit entsprechend einstellbar.

Gewicht: 177 kg fahrbereit, vollgetankt.

Geschwindigkeit: Solo: aufrecht sitzend 120 km/std.
in gebückter Fahrerhaltung 128 km/std.
Seitenwagensgespann: 96 km/std.

Kraftstoff-Normalverbrauch: Meßwerte:

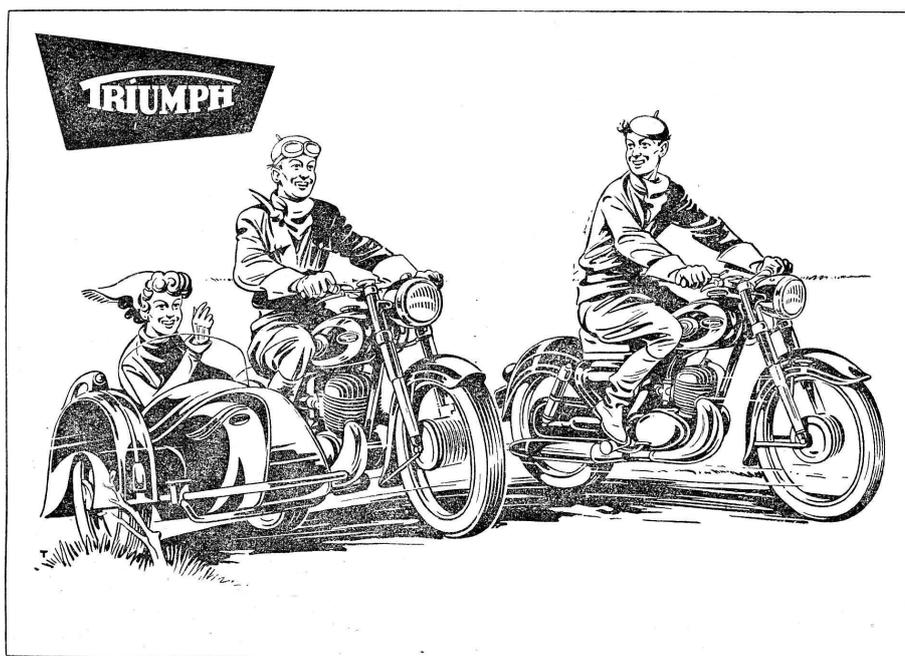
Solo bei 60 km/std. Reisedurchschnitt

Seitenwagen besetzt 3,67 l/100 km
5,84 l/100 km

Serienmäßige Ausstattung: Noris-Batterie-Lichtzündmaschine mit 60 Watt maximaler Lichtleistung. Scheinwerfer mit 160 mm großem Lichtaustritt und 35 Watt Biluxlampe (Ladeanzeige und Leerlauf Lampe eingebaut). Eingebauter, beleuchteter Geschwindigkeitsmesser. Elektrischer Abblendschalter mit Signalthornknopf am Lenker. Schlußkennzeichenleuchte mit Rückstrahler und Stopplicht. Am Lenkungskopf elegant gelöster Einbau der Diebstahlsicherung, gegen Sicht und Spritzwasser geschützt; reichhaltiger Werkzeugsatz in verschließbarem Behälter (Schlüssel paßt für beide Schlösser). Auf Wunsch Sonderausstattung mit Tankgepäckträger. Schwarze widerstandsfähige Hochglanz-Email-Lackierung mit goldfarbigen Zierlinien. Stahl-Blankteile einschl. Schalldämpfer und Speichen hochglanzverchromt.

Preis: S 16.400.—.

Alle angegebenen Werte sind geprüft durch den vereidigten Sachverständigen des VFM.



Die büffelstarke „BOSS“, 350 ccm, S 16.400 (ohne Beiwagen)

Die pfeilschnelle „CORNET“, 200 ccm, S 14.600 einschl. Doppelsitzkissen

TRIUMPH - GENERALVERTRETUNG

MAXIMILIAN KÖNIGER, WIEN, I., STUBENRING 20

Deine Versicherung
ist die

„Interunfall“