

# Motorrad

INTERNATIONALE FACHZEITSCHRIFT

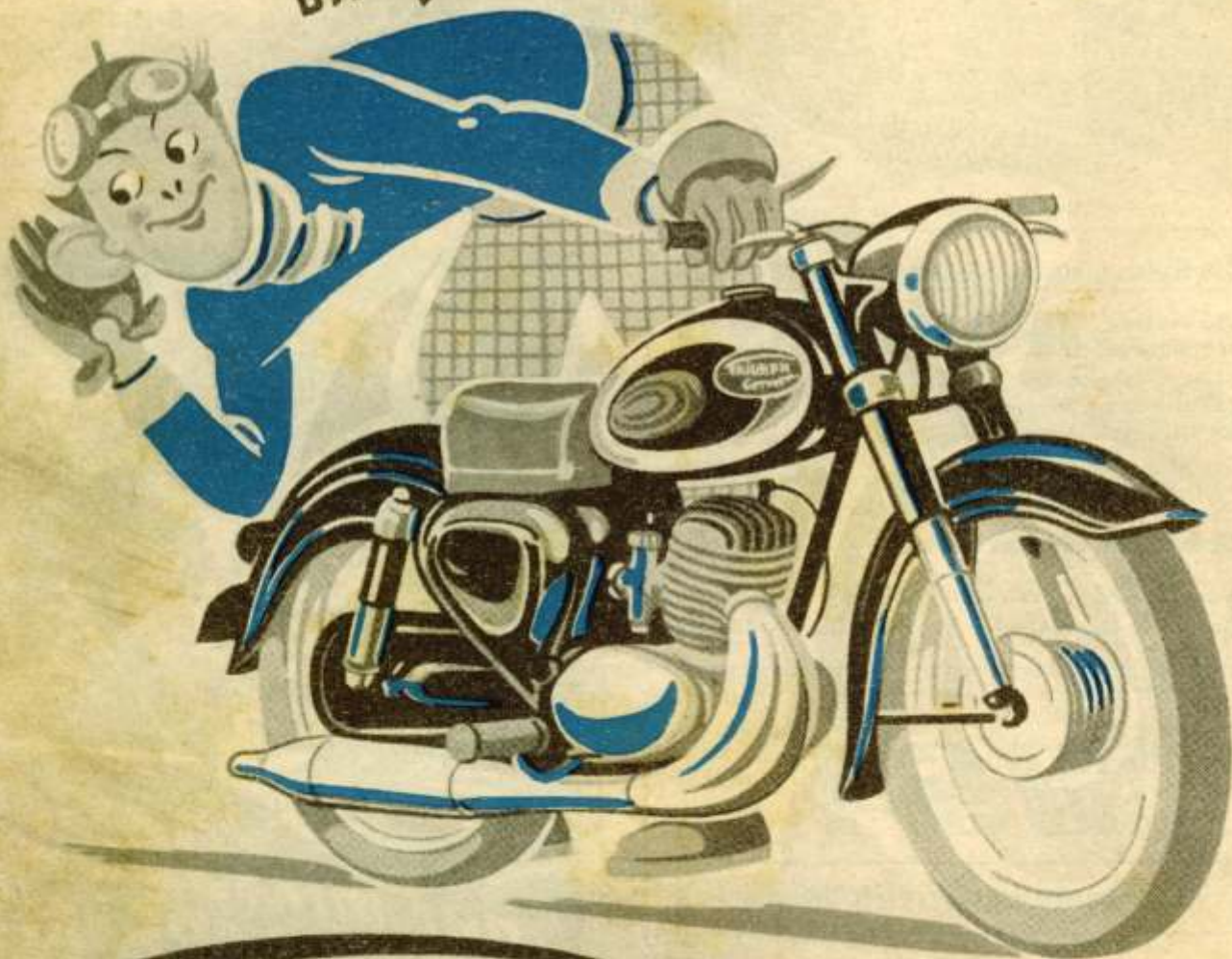
14. 8. 1954

33

DM -,65

S 4.-

DAS flüsternde MOTORRAD



**TRIUMPH**  
*Cornet*

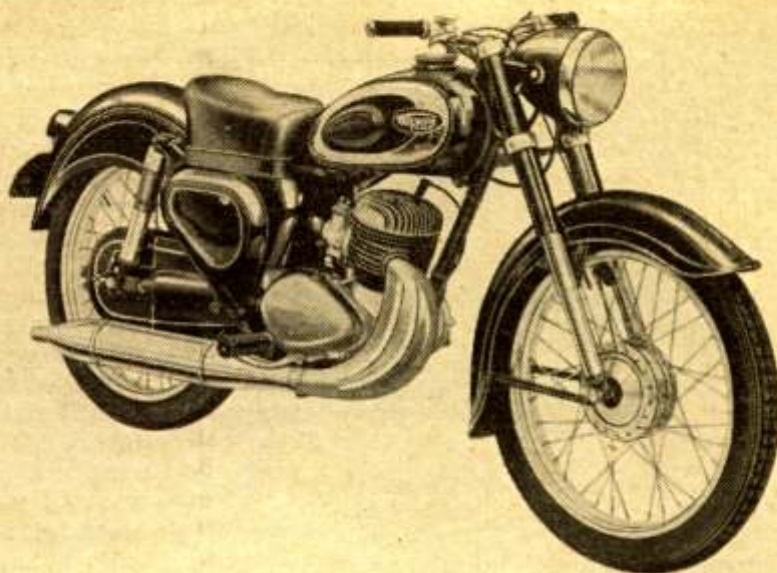
## TWN „Cornet“

2×45×62 = 197 ccm, Zweitsakt-Doppelkolben, 10,1 PS bei 5000 U/min, Batteriezündung, Gemischschmierung.

Kette und Viereisenkupplung im Ölbad, 6,31 — 7,81 — 11,9 — 20,91, Kette staubdicht gekapselt.

Geschweißter und geschraubter Rohrrahmen, progressiv-selektiv reibungsgedämpfte Teleskopgabel, Schwinggabelhinterradfederung mit ölhydraulisch gedämpften Federbeinen und Federvorspannung für Soziusbetrieb, Reifen 2,75/3,00—19", Tank 12 Liter, davon 1,6 Liter Reserve, Außenzughebel.

Aufgetankt 121,5 kg, 102,5 km/h sitzend, Normverbrauch 2,8 Lit./100 km, Durchschnittsverbrauch 3,5 bis 4,5 Liter je 100 km.



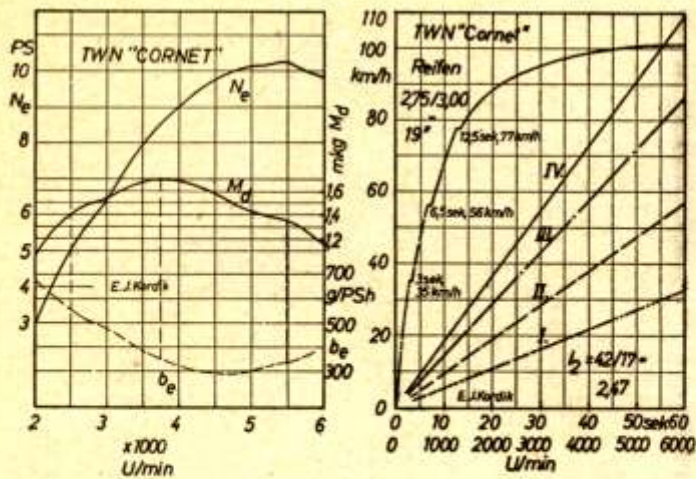
# Triumph „Cornet“ unter der Lupe

Am 13. Juli vor einem Jahr war es, da die Nürnberger Triumph-Werke ihr neues 200-ccm-Doppelkolbenmodell „Cornet“ mit Hinterradschwinge der Fach- und Tagespresse gelegentlich der Feier des 50jährigen Werkbestandes vorstellten. Die „Cornet“ ist ein bildsauberes Radl, mit ihrer flüsternden Auspuffanlage hat sie einen neuen Standard hinsichtlich eines sehr leisen Motorlaufes geschaffen. Die Maschine vereint die Eleganz italienischer Stilführung mit der Akuratesse und Gediegenheit von Konstruktion und Werkmannarbeit, wie man sie von TWN schon immer gewohnt war. Direktor Ing. Reitz hat da mit seinem Chefkonstrukteur Bader und dem Konstrukteur- und Versuchsstab im Verlaufe zweijähriger Entwicklungsarbeit eine Maschine geschaffen, die vor allem in puncto Lärm- und Geräuschbekämpfung mutig neue Wege ging, sich vom Konventionellen loslöste und nicht zuletzt auch richtungweisende Bautendenzen erstmalig zeigte.

### Der Motor

Mit 2×45×62 = 197 ccm und einer Nennleistung von 10,1 PS bei 5000 U/min ist über den Charakter des „Cornet“-Motors mit nebeneinander auf und ab eilenden Kolben in getrennten Zylinderbohrungen eigentlich schon alles gesagt: es handelt sich um einen Tourensportmotor, der mit einem sehr völligen, „bulligen“ Drehmomentverlauf vor allem jene Leistungsreserve gibt, die beim Motorwandern zu zweit nötig ist und erlaubt, hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten ohne Überbelastung und Störungsanfälligkeit zu erreichen. Die „Cornet“ bewährt sich also mit ihrer robusten, unempfindlichen Charakteristik in der Hand des Alltagsfahrers ebenso wie unter einem sportlich eingestellten Fahrer, der nicht nur das gute Durchzugsvermögen und die erstklassige Beschleunigungsfreudigkeit, sondern auch die Spitzengeschwindigkeit von etwas über 100 km/h auszunützen gewillt ist.

Als Zylindermaterial hat man, wir könnten beinahe schon sagen traditionsgemäß, Leichtmetall gewählt, das mit etwa 0,33 cal/cm sec<sup>0</sup>C etwa die dreifache Wärmeleitfähigkeit des Gußeisens hat und vor allem fast denselben Ausdehnungskoeffizienten aufweist wie das Kolbenmetall. Neben der besseren Wärmeableitung und -verteilung zwischen Vorder- und Hinterseite des Zylinders sowie der eben zufolge der guten Wärmeableitung leicht entlastbaren Bohrungswand, die ja bei einem Doppelkolbenzylinder thermisch ein sehr wesentlicher Faktor ist, bringt der Leichtmetallzylinder somit auch noch den Vorteil geringsten Kolbenspiels (bei Originallegierung 0,02 bis 0,03 mm!), das allgemein gegenüber Graugußzylindern auf etwa ein Viertel reduziert werden kann. Die thermische Standfestigkeit gewinnt durch die erstklassigen Wärmeableiteigenschaften des Leichtmetallzylinders und die idealen Ausdehnungsverhältnisse von Kolben und Zylinder außerordentlich viel, ein Umstand, der sich in der höchstgradigen Vollgasfestigkeit des Leichtmetallzylinders zeigt. Bekanntlich werden bei der „Cornet“ die beiden Zylinderbohrungen aus Abnutzungswiderstandsgründen hartverchromt. Über die Probleme der Hartverchromung von Leichtmetallzylindern haben wir uns in den Heften 16 und 17/54 schon unterhalten. TWN ist die erste Firma, welche hartverchromte Leichtmetallzylinder serienmäßig verwendet, muß also in dieser Hinsicht als Pionier bezeichnet werden. Das Arbeitsprinzip des TWN-Doppelkolbenmotors ist bekannt: Aus Kühlungsgründen wird über den Auspuffkolben Frischgas angesaugt; schließlich könnte es ebensogut der Spülkolben tun, der aber während des Überströmvorganges ohnedies mehr als genug gekühlt wird. Die im Kurbelgehäuse verdichtete Frischgasladung strömt in die Spülkolbenbohrung ein und von dort über den beide Bohrungen verbindenden Verbrennungsraum in die Auspuffkolbenbohrung. Die



Leistung, Drehmoment und spezifischer Verbrauch (links), Fahrdrehzahlgerade und Beschleunigungskurve (rechts).

Zwischenwand wirkt sich nicht nur spülverlustmindernd aus, sondern sie zwingt das Frischgas und das Abgas zu einem Verhalten, welches mit dem Namen Gleichstromspülung charakterisiert wird. Frisch- und Abgas strömen hierbei in derselben Richtung durch die Zylinderbohrungen, infolge des durch den Bohrungsdurchmesser relativ beschränkten Strömungsquerschnitt tritt Aufheizen des Frischgases durch das abströmende Abgas, welches zu füllungsminderndem Frischgasexpandieren führen würde, minimalst auf und überdies wird durch die kleine Berührungsfläche zwischen Frisch- und Abgas ein Minimum an Gasvermischung erreicht. Besonders letzteres ist es, welches für saubere Standgasdrehzahl und erstklassiges Spülverhalten bei niederen Drehzahlen sorgt und dem Doppelkolbenmotor eine besonders lobenswerte Laufcharakteristik gibt.

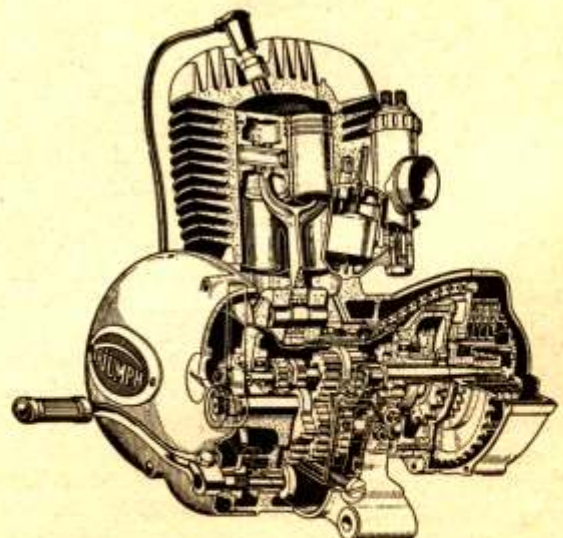
Die Ansaugseite ist vor allem durch die Verwendung eines Saugeräuschkämpfers gekennzeichnet, der für eine Glättung der im Drehzahlrhythmus pulsierenden Frischgasströmung zugunsten der Geräuschkämpfung und überdies zur Dämpfung der ansaugseitigen Gasschwingungen beiträgt, welche im sogenannten Resonanzfalle füllungsfördernd und im Aresonanzfalle füllungshemmend wirken. Wie man dem Drehmomentverlauf entnehmen kann, wirken sich die durch Aresonanz der Frischgasschwingungen bedingten konkaven Abschnitte wenig aus, was sicher zu einem Gutteil auch auf die Einwirkung der auch schwingungsdämpfend ausgelegten Einlaßleitung zurückzuführen ist. Insgesamt treten, wie man der Drehmomentkurve entnehmen kann, drei einlaßseitige Schwingungsresonanzen auf, die längstperiodige schon bei etwa 2500 U/min, die kürzestperiodige dagegen etwa bei der Nennleistungsdrehzahl. Besonders ersterer Umstand unterstreicht unsere Behauptung vom guten Durchzug des Motors.

Für die Glättung der konkaven, aresonanten Abschnitte der Drehmomentkurve ist aber sicher auch das Auspuffsystem mit seiner guten Abstimmung verantwortlich. Das Abgas strömt zuerst in eine birnen- bzw. fischblasenförmige Vorkammer mit etwa dem zehnfachen Hubvolumen ein, wo seine starke Pulsation im Drehzahlrhythmus zur Geräuschkämpfung geglättet wird.

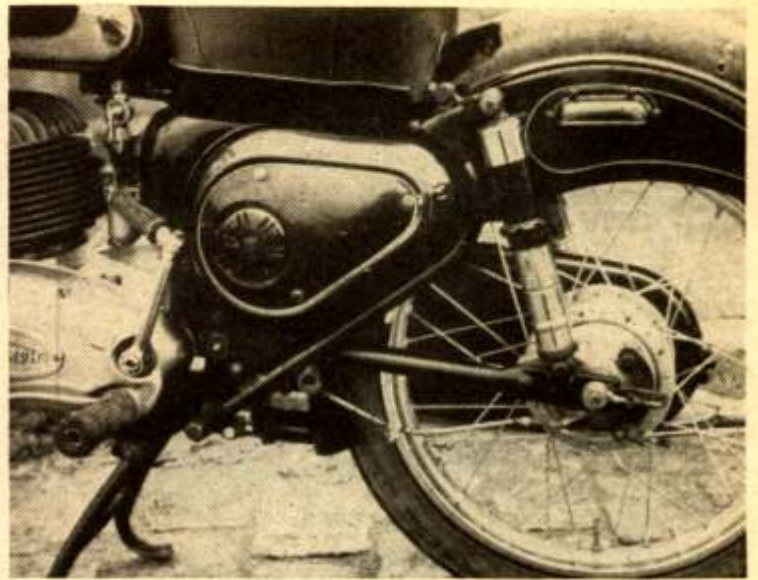
Diese Vorkammer wirkt auch schwingungsdämpfend und sorgt dafür, daß die Zylinderentleerung in keinem Drehzahlbereich unangenehm behindert wird. Aus der „Auspuffblase“ strömt nun das geglättete Abgas in den diffusorartigen Teil des Vorvolumenschalldämpfers, wo eine neuerliche Expansion stattfindet, bei der die restliche Druckenergie des Abgases in (saugende) Geschwindigkeitsenergie umgewandelt wird, die auch dafür sorgt, daß in der Auspuffblase keine Gasstauungen auftreten. Der Auspufftopf muß für noch weitergehende Reduktion der Druck- und Schallenergie des Auspuffgases sorgen, wobei sein Rückstau in einem möglichst großen Drehzahlbereich zu rasches, spülverlustbegünstigendes Abfließen des Abgases zu unterbinden hat. Man sieht hieraus deutlich, daß sich die moderne Auspuffgeräuschkämpfung nicht in der Montage irgendeines „über den Daumen gepeilten“ Schalldämpfers erschöpft, sondern daß die moderne Schalldämpfung raffinierte physikalische Ideen des Konstrukteurs und Versuchsingenieurs fordert, wenn es sich auch insgesamt um keine grundlegend neuen physikalischen Prinzipien handelt!

Bei der Messung des spezifischen Verbrauches findet man den Minimalwert von knapp unter 300 g/PS h in einem verhältnismäßig breiten Drehzahl- bzw. Geschwindigkeitsbereich (von etwa 75 bis 95 km/h im Vierten), den vorwiegend der sportliche Fahrer ausnutzen wird. Leichtmetallzylinder-Doppelkolbenmotoren sind für derart niedrige spezifische Verbrauchswerte geradezu prädestiniert. Man erkennt übrigens am Verlauf des spezifischen Verbrauchs sehr gut die Analogie zum Drehmomentverhalten unter dem Einfluß der ansaugseitigen Gasschwingungen! Überall dort, wo eine ausgeprägte füllungsfördernde Resonanz der Schwingungen auftritt, wird der spezifische Verbrauch günstig beeinflusst und bekommt einen konkaven Verlauf.

Gehen wir zu den mechanischen Details über. Die Kolben haben unten vorne und hinten halbkreisförmige Ausnehmungen zur Gewährleistung der Bewegungsfreiheit des Gabelpleuels nach vorne und hinten. Sowohl Pleuel als auch Kurbel-



Schnitt durch Motor und Getriebe der „Cornet“.



Teleskopgabel und Motor von links vorne. Sehr beachtlich, was die Vorderbremse mit ihrem relativ kleinen Trommel-durchmesser an Verzögerung zu liefern imstande ist. Wie man sieht, ist die Auspuffblase an der Innenseite gegen den Rahmen abgestützt. Sehr gut angeordnet sind auch die Tankknickissen (links). An dem Hinterradkotflügel der „Cornet“ fällt links der Handgriff zur Aufbockhilfe angenehm auf. Am unteren Ende der schwarz lackierten Federbeinhülse der Drehgriff zum Verstellen der Federhärte. Beachtenswert auch das Hinterradbremskabel, welches mit einem Schmier-nippel versehen ist und in Normallage etwa 20 bis 25 mm durchhängen soll. Vor dem Kickstarter der genutete Deckel, welcher nach Abnehmen die Kupplungseinstellvorrichtung freigibt. Das Horn ist harmonisch im linken Blechkasten unter dem Sitzkissen untergebracht (rechts).

welle sind wälzgelagert. An der Kurbelwelle fällt auf, daß die etwa glockenförmigen Schwungmassen nicht den ganzen Kurbelkasten möglichst weitgehend ausfüllen und damit durch eine leichte Reduktion von Spüldruck- und -mittelschwindigkeit zu möglicher Beschränkung der Spülverluste beitragen. Am Zylinder selber fällt neben der stark verrippten und groß bemessenen Auslaßzone die verhältnismäßig dünne Bohrungswand auf, die ein weiterer Beweis für die Möglichkeiten ist, welche die gute Wärmeleitfähigkeit des Leichtmetalls dem modernen Motorradbau gibt. Interessant auch, daß zur Befestigung des Zylinderkopfes, der auf dem Leichtmetallzylinder nur kalt „festgeknallt“ werden darf, lediglich sechs Zylinderbolzen benützt werden, bei den neueren Puch-Motoren sind hierzu acht vorgesehen. Offenbar wirken sich hier bezüglich Dichtheit die speziellen Verhältnisse des Leichtmetallzylinders günstig aus. Wenn man den Zylinder von unten betrachtet, fallen die seitlichen Einströmmöglichkeiten in die beiden Spülkanäle auf, welche die Spülung bei hohen Drehzahlen sehr sensibel machen.

Öl-Kraftstoff-Mischung 1:20 und die Verwendung eines Bing-Zweischiebertvergaser 2/26/26 mit 26 mm Durchlaß (HD 115, ND 2,68. LD 50, Mischkammereinsatz 5, NP 2 und Leerlaufluft etwa  $1\frac{1}{2}$  Umdr. offen) müssen zu der wiedergegebenen spezifischen Verbrauchskurve ebenfalls genannt werden. Für Zünd- und Lichtstrom sorgt eine Batterie-Zündlichtmaschine vom Typ Noris MLZSn 45/60 2R, die maximal 60 W liefert, mit einer 6-V/6,7-Ah-Batterie zusammenarbeitet und eine 35/35-W-Bilux-Lampe versorgt. Die Lichtanlage ist links angeordnet, der Deckel mit der Aufschrift Triumph gibt den Zugang zum Unterbrecher frei. Vor dem Kickstarter befindet sich ebenfalls ein Deckel (mit Nut), nach dessen Ab-

nahme die Kupplung nachgestellt werden kann. Die Kerze hat Wärmewert 240 (5 mm Frühzündung).

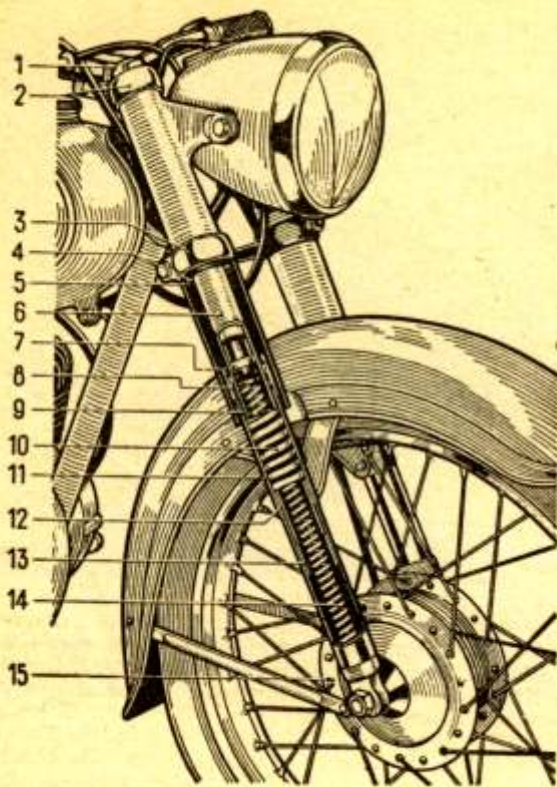
#### Das Triebwerk

Motorkette und Mehrscheibenkupplung laufen rechts im Ölbad, der Ketten-Kupplungskasten soll mit 480 ccm Öl gefüllt sein. Die 58gliedrige Hülsenkette mit den Abmessungen  $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$  treibt die Kupplung bei einer Übersetzung von 2,55. Das Viergang-Fußschaltgetriebe (deutsche Norm) hat die Stufung 3,32 — 1,89 — 1,24 — 1, die zeigt, daß die beiden oberen Gänge stufungsmäßig relativ nahe beieinander liegen und auf schnellen sportlichen Straßenverkehr abgestimmt sind, während die unteren beiden Gänge wiederum näher beieinander gestuft sind als zweiter und dritter Gang, wodurch der Maschine eine für bergiges Gelände günstige Charakteristik gegeben wurde, die Anschlußschwierigkeiten beim Übergang vom ersten auf den zweiten ausschließt.

Der Hinterradantrieb wird von einer  $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$  Rollenkette vorgenommen, die Sekundärübersetzung beträgt  $\frac{42}{17} Z = 2,47$ , wodurch die Gesamtübersetzung im vierten Gang 6,31 beträgt. Die übrigen Gänge sind insgesamt 7,81 — 11,9 — 20,91 übersetzt. Die Getriebeschalträder haben übrigens Zylinderstiftklauen! Bemerkenswert scheint uns hier noch, daß Motor und Getriebe getrennt voneinander zerlegt werden können, ohne daß man den Motorblock ausbauen muß!

#### Das Fahrwerk

besteht aus einem geschweißten und geschraubten Rohrrahmen mit Hinterradschwinge mit Kettenkasten, einem zentralen Kasten, in dem der Ansaugeräuschkämpfer untergebracht ist, und zwei Blechkästen beiderseits unterhalb des sportlichen Sitzkissens, die Batterie, Horn und Werk-

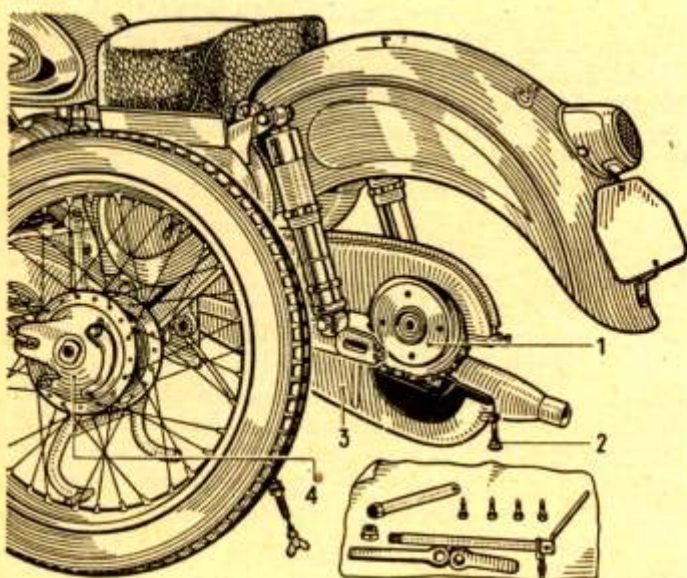


Dieser Schnitt der Teleskopgabel der „Cornet“ dient mit der Erläuterung im Text zur Verdeutlichung der Gabelfunktion.

zeug aufnehmen und der Maschine glatte, form-schöne und strömungsgünstige Linien geben.

#### Die Teleskopgabel

weist eine progressive Federungskennlinie auf, welche durch die beiden Schraubenfedern 11 und 14 (siehe Abb.) verursacht wird. Gegen Ende der Federausdehnung nach Stoßeinwirkung tritt eine zusätzliche stark progressiv wirkende Reibungs-dämpfung dadurch ein, daß die Hülse 12 auf die



Einfach, wie alles an der „Cornet“, ist auch der Hinter-radausbau. Man öffnet den Kettenkasten, löst mit einem Steckschlüssel von rechts die vier Kugelbundschrauben, welche Kettenrad und Bremstrommel zusammenhalten und entfernt das Hinterrad nach dem Abnehmen der Steck-achse (zuerst linke Fixiernutter lösen!).

untere Gleitbuchse auftrifft und den Rückprallstoß über die vollständig gestauchte Rückprallfeder 10 und über die obere Gleitbuchse 9 auf den Gummiring 8 überträgt, welcher hierdurch elastisch verformt wird und so eine von der Verformung abhängige Dämpfung ausübt. Die „Cornet“-Gabel ist somit also selektiv-progressiv gedämpft. Aus Schmierungsgründen werden in jedes Gabelbein 15 ccm Öl (Shell X 100 10 W) eingefüllt, die Ölfüllung ist alle 5000 km zu erneuern.

#### Die Hinterradschwinge

hat ölgedämpfte Federbeine, deren Augen mit Gummibuchsen versehen sind. Überdies kann die Federspannung durch Tiefschrauben der oberen Federwiderlagermutter mit Trapezgewinde für Soziusbetrieb vergrößert werden. Man drückt hierzu mit dem Daumen die Arretier-vorrichtung (Kugelpföbolen), welche in das obere Loch der verchromten Federbeinkappe unter dem oberen Federwiderlager einrastet, nach innen und dreht mit dem Griff auf der schwarz lackierten Federbeinhülse diese in Vorwärts-richtung, bis die Arretierung im unteren Loch der verchromten Federbeinkappe einrastet.

#### Die Bremsen

Man muß immer wieder staunen, wie wirksam die Vollnabenbremsen der „Cornet“ trotz ihres Trommeldurchmessers von nur 125 mm sind. Mit 30 kg Handhebeldruck sind vorne nicht weniger als  $6,5 \text{ m/sek}^2$  Maximalverzögerung zu erzielen, während der Höchstverzögerungswert der hinteren Bremse bei 22 kg Fußhebeldruck mit  $4,5 \text{ m/sek}^2$  gemessen wurde. Letzterem Wert ist zu entnehmen, wie reichlich die hintere Bremse übersetzt ist. Mit diesen kurzen Bemerkungen über die Bremsen der „Cornet“ haben wir auch schon zu den

#### Fahreigenschaften

übergeleitet, auf die wir hier auch noch kurz ein-gehen wollen. Über das Fahrwerk braucht wohl weiter nicht viel gesagt zu werden. Spitzenstraßenlage und -federung sind da eigentlich selbstverständlich, die „Cornet“ müßte nicht aus dem Hause Triumph stammen, wenn es anders wäre. Erstklassige Abstimmung der Federungen aufeinander, Bremsen, die, wie wir schon sagten, von hervorragender Wirksamkeit sind, und der schmale, sportliche Lenker sowie die Handlichkeit der vollgetankt etwas über 120 kg wiegenden Maschine machen das Fahren mit der „Cornet“ auf allen Fahrbahnen leicht. Vermöge der guten Federung empfindet man das markante, seitensteife Sitzkissen als durchaus angenehm, es gestattet einem, mit der Maschine förmlich zu verwachsen und den formschönen Tank kräftig zwischen die Schenkel zu nehmen. Man nimmt eine leicht sportliche Haltung ein und hat in-folge der guten Hebelanordnung und des leicht schaltbaren Getriebes die Maschine sehr gut in der Hand.

Beim Starten des Motors muß man wahrlich zwei-mal hinhorchen, ob er auch wirklich schon läuft. Dabei erweist er sich kalt und warm als Schnell-starter, der nur geringes Fluten der Schwimmer-kammer benötigt. Drehzahlübergang und Lauf-

ruhe selbst bei stärkerem Überdrehen sind erstklassig, im Stadtverkehr geht das Motorgeräusch, besonders beim Halten an Kreuzungen, vielfach im Verkehrslärm überhaupt unter, man spricht mit Fug und Recht von der „flüsternden Cornet“. Ob man jetzt mit voll offener Drossel im kleinsten Gang fährt oder über eine gute Straße dahinprescht, das Auspuffgeräusch ist in beiden Fällen extrem leise und das Ansaugergeräusch so gut wie unhörbar.

Bei den ersten paar Schaltvorgängen fiel es uns auf, daß die Schalträder vor dem vollkommenen Einrücken der Klauen einen ganz leicht spürbaren Schaltwiderstand gaben, den natürlich Leute ohne wirkliches Gefühl in den Zehen gar nicht merken. Wir tippten sofort auf Zylinderstiftklauen, und siehe da, sie sind wirklich vorhanden. Es fällt selbst einem routinierten Fachmann außerordentlich schwer, an der „Cornet“ einen Anlaß zu sachlicher Kritik zu finden, sie ist ohne Zweifel eine Maschine „aus einem Guß“! Wenn wir zum Motor noch eine Bemerkung machen sollen, so ist es die, daß er sich anstandslos auf 30 bis 35 km/h im Vierten herunterdrosseln läßt, ohne unrund zu laufen. Mehr als diese 1700 bis 1900 U/min kann man selbst von einem 200er Doppelkolbenmotor im Vierten nicht verlangen. Zum leisen Lauf hat der „Cornet“-Motor also auch noch die Tugend erstklassiger Elastizität und Geschmeidigkeit. Darüber hinaus verfügt er auch noch über ein Beschleunigungsvermögen, dessen sich selbst heute noch eine Touren-250er nicht zu schämen brauchte. In summa eine wohlgelungene Maschine!

EJK

PUCH S 4, 350 GS, JAWA 350:

## Auch sie sind beiwagenfest!

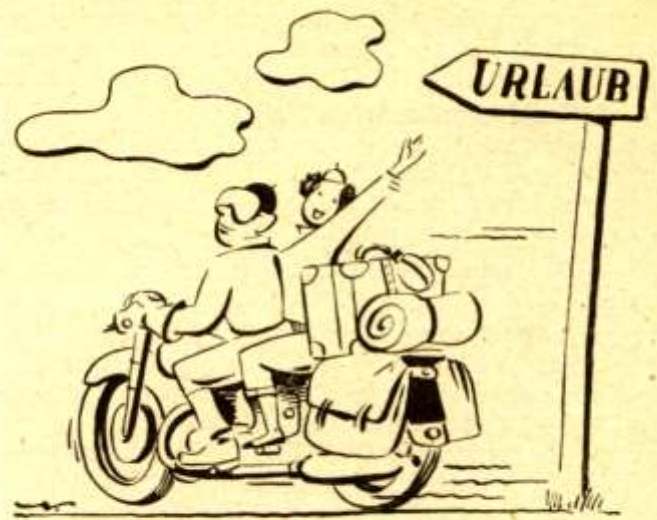
Die goldene Mitte liegt, solange es sich um Solomaschinen handelt, zwischen 250 und 350 ccm. Sollen diese Hubraumklassen aber nun für den Beiwagenbetrieb ungeeignet sein, weil man jahrzehntelang gewohnt war, einen Beiwagen nur an Maschinen von 500 ccm aufwärts anzuhängen? Diese Frage wurde nach dem Krieg endgültig ad absurdum geführt, schon aus dem einen Grund, da man Viertellitermaschinen auf dieselbe PS-Zahl brachte, die früher der Stolz der Halbliterklasse waren.

Die Lösung des Problems hing aber nicht von der Leistung des Motors ab — es ist inzwischen ja auch gelungen, 125 ccm für den Beiwagenbetrieb nutzbar zu machen —, sondern in hohem Maß von der Festigkeit des Fahrgestells. Wer jemals in seinem Leben eine Seitenschaukel mit 60 Sachen über eine kurvige, holperige Landstraße gebracht hat, wird ermessen können, welchen Beanspruchungen das Fahrgestell einer Beiwagenmaschine ausgesetzt ist.

Eine der beliebtesten 350er ist in Österreich die handliche

### Jawa 350,

ein leichtes, wendiges Fahrzeug mit einem seidenweichen Zweitakt-Twin. Es ist auf Grund



*vorher aber zu...*

## HINTEREGGER



MOTORRAD- und  
ROLLERZUBEHÖR

I, SCHUBERTRING 8

R 23 3 79

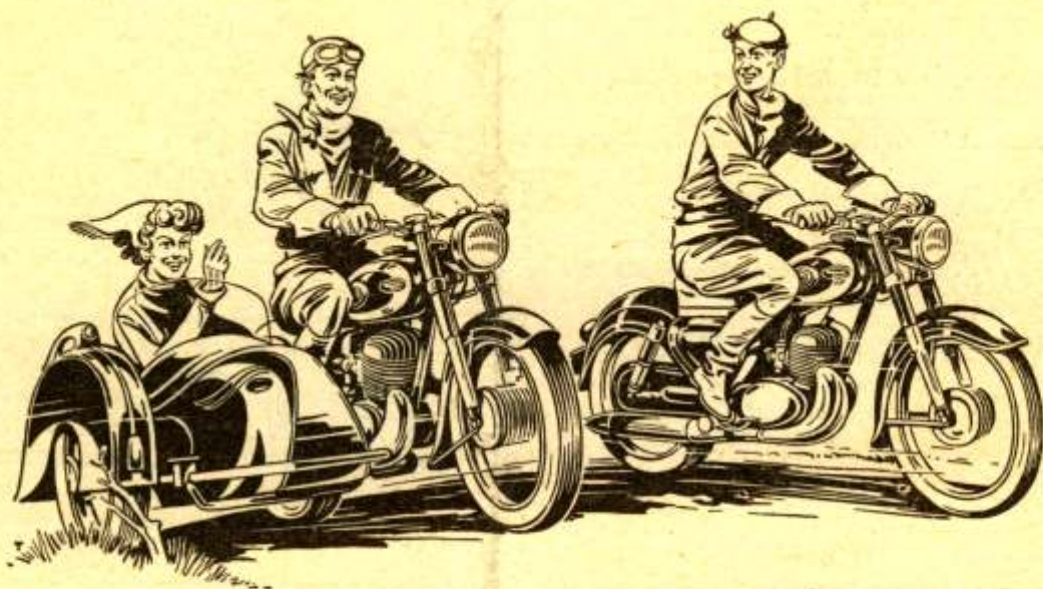
des (im Vergleich zu englischen Maschinen) etwas zierlichen Aussehens vielfach die Frage aufgetaucht, ob denn dieses Fahrzeug überhaupt einen Beiwagen verträgt. — Ja, und ob es ihn verträgt!

Der Rahmen der Jawa 350 besteht aus kräftigen, stabilen Vierkantprofilen, die der Konstruktion eine ausreichende Seitensteifigkeit verleihen. Der Motor besitzt mit seinen 14 PS auch auf Bergfahrten noch genügend Leistungsreserve; man kann damit schon recht ordentliche Durchschnitte herausholen. Sehr günstig macht sich dabei das Vierganggetriebe bemerkbar. Notwendig ist es allerdings, ein um zwei Zähne kleineres Getrieberitzel zu wählen, um das maximale Drehmoment von 2,50 mgk, das der Motor der Jawa 350 bei 3600 U/min erreicht, jederzeit „griffbereit“ zur Verfügung zu haben.

In Wien (Mag.-Abt. 46) stehen dem Anschluß eines Leichtbeiwegens keine Hindernisse entgegen (nur muß es wirklich ein „Leichtbeiwagen“ sein, mit anderen hat man Schwierigkeiten!). Die obere Grenze eines „Leichtbeiwegens“ liegt bei einem Gewicht von 75 kg (samt den Anschlüssen).

Der Soziussitz ist bei Anschluß eines Beiwegens

# TRIUMPH



„BOSS“ 350 ccm

„CORNET“ 200 ccm

*Die robusten Doppelkolben-Motorräder  
für sportliche Fahrer in jedem Gelände!*

GENERALVERTRETUNG:

## MAXIMILIAN KÖNIGER

W I E N I, S T U B E N R I N G 20