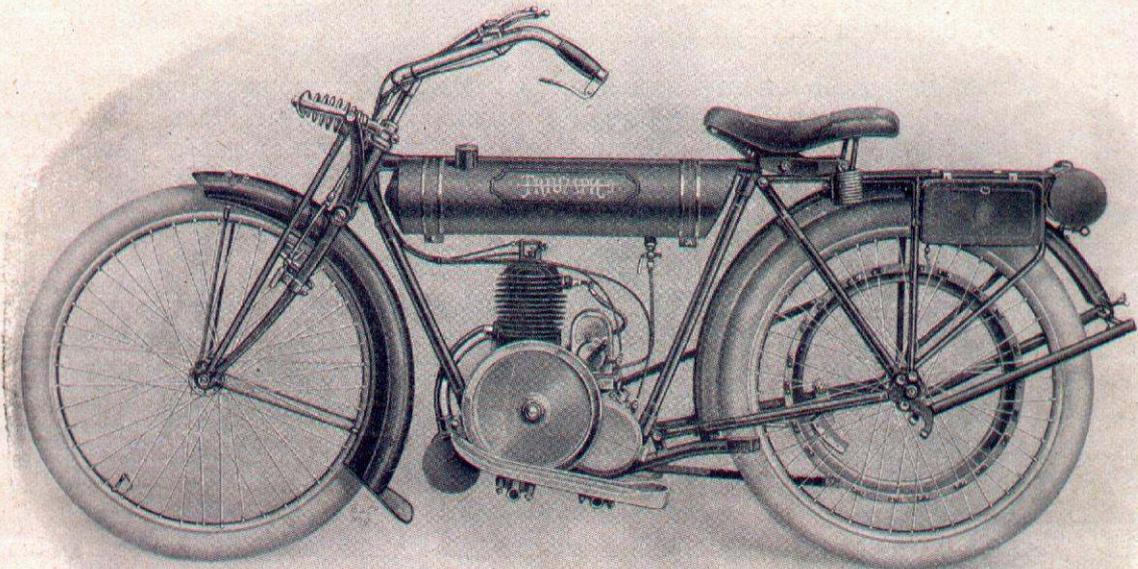


TRIUMPH „KNIRPS“



SCHUTZ-MARKE



Das kleine, leichte **Motorrad** mit den neuesten
technischen Verbesserungen.

Zweitaktmotor

Ventillos / Leerlauf / Doppelübersetzung · Niederer, schnittiger Bau
Präzision durchaus

==== **Springt sofort an!** ====

Einfachste Handhabung / Vozüglicher Bergsteiger / Gewicht ca. 60 kg

Ein „KNIRPS“ in Form und Gewicht!
Ein „RIESE“ in Leistung und Ausdauer!

Triumph Werke Nürnberg A.-G., Nürnberg

BESCHREIBUNG

Motor:

Nach jahrelangen eingehenden Versuchen ist es uns gelungen, einen Zweitaktmotor zu konstruieren, welcher an Sparsamkeit im Brennstoffverbrauch den Viertaktmotor vollkommen erreicht hat. Unser $2\frac{1}{2}$ PS-Motor hat 70 mm Zylinderbohrung und 70 mm Kolbenhub, leistet jedoch in Wirklichkeit 3 PS. Er besitzt keine übermäßige, die Lebensdauer beeinträchtigende Kolbengeschwindigkeit. Seine beweglichen Massen sind möglichst leicht gehalten und auf das genaueste ausbalanciert, wodurch ein sehr ruhiger und elastischer Gang bewirkt wird. Der Motor ist vollständig ventillos. Das Steckenbleiben von Ventilen und das überaus lästige Einschleifen derselben fällt daher weg.

Zündung:

Wir verwenden im Allgemeinen den Bosch-Magnetapparat Type BA I, welcher etwas größer ist, als die für diesen Typ sonst vorgesehenen Motorrad-Apparate. Auf Wunsch werden auch Magnetapparate anderen Fabrikates eingebaut. Das Zündmoment kann je nach Bedarf von der Lenkstange aus auf Früh- oder Spätzündung eingestellt werden.

Vergaser:

Unser Zweitaktmotor ist mit einem Schieber-Vergaser D. R. P. ausgestattet, welcher ungemein sparsam arbeitet. Er kann infolge seiner hervorragenden Konstruktion für jeden beliebigen Brennstoff — vom Leichtbenzin bis zum Treibölgemisch — verwendet werden, ohne daß eine Verstellung der Düse notwendig ist. Im Vergaser sind zwei halbrunde Schieber angebracht, wovon der eine — die Qualitätsdrossel — zur Herstellung des richtigen Gemisches von Luft und Brennstoff, der andere, — die Quantitätsdrossel — zum Geben von mehr oder weniger Gemisch dient.

Ölung:

Die Ölung ist die denkbar einfachste. Es ist lediglich erforderlich dem Benzin etwa $\frac{1}{12}$ Öl beizufügen. Der Verschluß des Benzinbehälters dient gleichzeitig als Maßbecher der Ölmenge für je 1 Liter Brennstoff. Man braucht sich um die Ölung des Motors garnicht weiter zu kümmern, da diese vollkommen selbsttätig erfolgt.

Ölung des Getriebes:

Es empfiehlt sich das Übersetzungsgetriebe nach ca 300 km Fahrt mit ungefähr $\frac{1}{20}$ Liter dickflüssigem Öl zu schmieren. Zu diesem Zwecke öffne man die oberhalb des Getriebes befindliche schwarze Schraube. Fett darf keinesfalls verwendet werden, da solches die Ölnuten verstopft.

Brennstoffbehälter:

Der Behälter faßt 7 Liter Benzin- und Ölgemisch, welches für eine Fahrt von ca. 200 km auf ebener Straße ausreicht.

Kraftübertragung:

Die Motorkraft wird mittels einer geräuschlos laufenden Rollenkette auf das Wechselgetriebe (D. R. P. angem.) und von hier aus durch Keilriemen aus Gummi oder Leder auf das Hinterrad übertragen. Die Kette läßt sich unabhängig vom Riemenantrieb nachspannen. Das Wechselgetriebe gestattet mit dem kleinen Gang ein ruhiges, bequemes Anfahren und das Nehmen von beträchtlichen Steigungen. Die große Übersetzung arbeitet direkt ohne Zwischenschaltung von Wechselrädern.

Handhabung:

Die zur Regulierung des Motors, sowie auch des Wechselgetriebes erforderlichen Handgriffe sind sämtlich auf beiden Seiten der Lenkstangengriffe angebracht. Sobald man die Maschine mit Brennstoff und Öl versorgt hat, ist dieselbe startbereit. Man stellt zuerst den Zündungshebel 4 ganz nach links auf Spätzündung ein. Hierauf wir der Lufthebel 2 von links nach rechts gerückt, wodurch ein mit Brennstoff gesättigtes Gasgemisch erzeugt wird. Den Gashebel 1 läßt man in mittlerer Stellung, d. i. halboffen stehen. Darnach wird der Hebel 5 ganz nach links gerückt und dadurch der kleine Gang eingeschaltet. Sodann drückt man den unter dem linken Lenkstangengriff befindlichen Kompressionshebel 6 an den Griff und der

Motor ist ohne Kompression. Man schiebt darauf die Maschine einige Schritte an, läßt den Kompressionshebel 6 fallen, die ersten Explosionen erfolgen und die Maschine befindet sich im Gange. Ist der Motor angesprungen und die ersten 4—6 Explosionen sind erfolgt, gebe man mit dem Hebel 2 nach links gehend, sofort etwas mehr Luft, damit der Motor an Kraft zunimmt. Die Schnelligkeit kann durch Betätigung des Gashebels 1 geregelt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß durch Schieben des Lufthebels 2 nach links also der Maschine möglichst viel Luft zugeführt wird, jedoch nicht mehr, bis der Motor anfängt im Vergaser „Knaller“ zu geben. Soll nunmehr vom kleinen Gang auf den großen Gang geschaltet werden, so nimmt man mit dem Gashebel 1 nach rechts gehend dem Motor das Gasgemisch und zieht zu gleicher Zeit mit der linken Hand den Getriebehebel 5 nach rechts. Dadurch ist der große Gang eingeschaltet, und nun kann mit Hebel 1 dem Motor wieder Gas zugeführt werden. Wird jedoch umgekehrt vom großen Gang auf den kleinen Gang geschaltet, so braucht der Gashebel 1 nicht betätigt zu werden. Zur Bergfahrt oder zum außerordentlich langsamen Fahren durch Ortschaften kann der kleine Gang eingeschaltet werden. Muß man im Moment der Gefahr plötzlich anhalten, so nehme man dem Motor die Kompression — dadurch kommt derselbe zum Stillstand — und benütze Hand- und Fußbremse. Das Motorrad steht dann selbst bei größerer Fahrtgeschwindigkeit auf wenige Meter Entfernung still. Da ein derart heftiges Bremsen jedoch den Pneumatikreifen schadet, soll man dasselbe nur in dringenden Fällen anwenden. Zum Anhalten genügt es, das Gasgemisch mittels Hebel 1 abzusperren und den Motor mit Kompressionshebel 6 zu entlüften; dies ist auch speziell beim Abwärtsfahren von Bergen zu tun. Bei Mittelstellung des Hebel 5 ist das Wechselgetriebe im Leergang.

Zu beachten ist noch, daß der Zündungshebel beim Bergfahren und bei kleinerer Geschwindigkeit auf Nachzündung ebenso wie beim Anfahren nach links gestellt wird; dagegen soll dem Motor zur Erreichung größerer Geschwindigkeit auf ebener Straße und bei Gefällen durch Rechtsstellung des Zündhebels 4 Vorzündung gegeben werden. Wird bei langsamer Fahrt zuviel Vorzündung gegeben, so arbeitet der Motor schwer, klopft und hämmert.

- Geschwindigkeit:** Infolge des Doppelübersetzungsgetriebes läßt sich jede beliebige Geschwindigkeit vom Tempo des Fußgängers bis zu 60 km per Stunde erreichen.
- Rahmenbau:** Der aus kräftigen, nahtlosen Stahlrohren mittels Hartlötung hergestellte Rahmen ist so niedrig gehalten, daß selbst kleine Fahrer mit den Füßen leicht den Boden erreichen können.
- Federung:** Unsere Original-Triumph-Vordergabelfederung D. R. G. M. ist unübertroffen. Dieselbe hat sich jahrelang auf den schlechtesten Straßen glänzend bewährt und kann als das Ideal unter allen derartigen Konstruktionen gelten. Außerdem ist ein breiter, sehr gut gefederter Sattel vorgesehen.
- Radgröße:** Vorder- und Hinterräder haben eine Größe von 26 engl. Zoll für 2¹/₄“ Gummi oder auf Wunsch 24 engl. Zoll für 2¹/₄“ Gummi.
- Bremsen:** Unser Motorrad besitzt zwei kräftig wirkende Felgenbremsen, wovon die eine vom Lenkstangengriff aus mittels Bowdenzug auf das Vorderrad und die zweite, durch den rechten Fuß betätigt, auf das Hinterrad wirkt.
- Gewicht:** Das Gewicht des Motors beträgt trotz äußerst kräftigem Rahmenbau nur ca. 60 kg.
- Kotschützer:** Das Vorderrad ist seitlich vollständig verblendet, wodurch der Motor vor Verstaubung und frühzeitiger Abnutzung geschützt wird.
- Ausrüstung:** Unser „KNIRPS“ ist mit doppelten Werkzeugkästen (ein kompletter Satz Werkzeug im Futteral), Reserveöltank, kräftigem Gepäckträger und Ständer ausgestattet. Eine Fußpumpe wird bei Bezügen ohne Bereifung nicht mitgeliefert.

Vorzüge des Triumph-„KNIRPS“

Denkbar einfachste Konstruktion

Sicherstes Funktionieren

Wunderbare Geschmeidigkeit des Motors

Geräuschlosester Lauf

Jederzeit startbereit

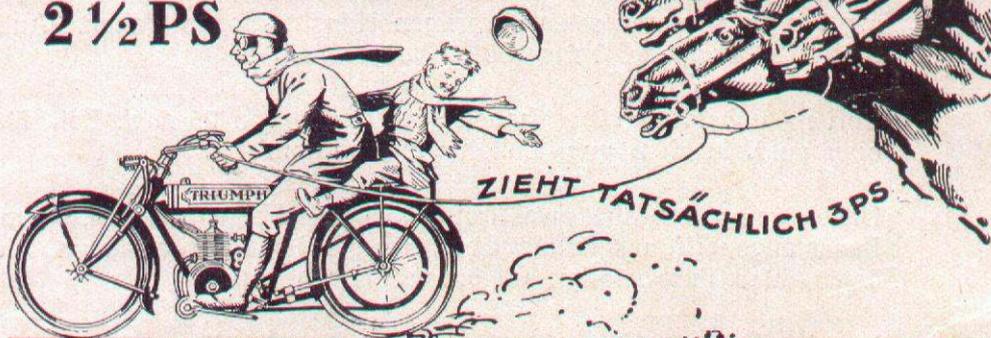
Bequeme Fußbretter

Keine Ermüdung des Fahrers

==== Eleganteste Ausstattung. ====

TRIUMPH KNIRPS

2 1/2 PS



TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A-G