

TRIUMPH

Die Triumph-Werke, Nürnberg, sehen in ihrem Programm für 1937 gleich drei verschiedene 200er vor, allerdings ist bei allen drei Modellen der Motor der gleiche, und zwar ein 196 ccm stehender Einzylinder-Zweitakt von 59 mm Bohrung und 72 mm Hub, der 7 PS an der Bremse leistet. Die Spülung dieses Zweitakters geschieht nach dem zum Patent angemeldeten Triumph-Querstrom-Spülverfahren, es handelt sich also um einen Motor mit Flachkolben.

Kennzeichnend für diesen Motor ist die Tatsache, daß man bei dieser Blockkonstruktion alle einzelnen Teile ausbauen kann, ohne daß man den Block aus dem Fahrgestell herauszunehmen oder das Getriebe, die Kupplung oder Schaltung überhaupt anzufassen braucht. Das Kurbelgehäuse ist nämlich mit einem seitlichen Deckel verschlossen, den man nach Entfernung der Lichtmaschine öffnen kann, und dann läßt sich der ganze Kurbeltrieb seitwärts aus dem

Kurbelhaus herausfahren. Die Kurbelwelle des Motors ist auf der Antriebsseite in zwei einfachen, auf der Dynamo-seite mit einem doppelreihigen Kugellager gelagert. Die Kraftübertragung von der Kurbelwelle auf das Getriebe erfolgt durch eine Rollenkette, die in einem vollkommen geschlossenen Leichtmetall-Kettenkasten eingekapselt ist und im Oelbad läuft. Als wesentliche Neuerung der 37er Modelle ist der Einbau von Gummistoßdämpfern in der Kuppelung zu erwähnen, der den beim Zweitakter an sich schon verhältnismäßig weichen Antrieb noch elastischer gestaltet, was sich besonders beim Fahren im unteren Drehzahlbereich und durch die Verringerung der Abnutzung der Antriebsorgane angenehm bemerkbar macht. Das Motoraggregat ist in einen kräftigen Rohrrahmen eingebaut. Auch die Vorderradgabel, eine Druckfeder-gabel mit Stoßdämpfern, ist eine Rohrgabel. Bemerkenswert ist die allen drei 200ern Modellen eigene sehr gute Abdeckung der hinteren Kette.

Besonders erwähnenswert ist auch noch die völlige Kapselung des Kuppelungs- und des Schalthebels durch einen auf das Getriebegehäuse aufgesetzten kräftigen Leichtmetalldeckel. Für Licht und Zündung wird eine Noris-Batterie-Zündlichtanlage verwandt, die bei 2600 U. p. m. 50 Watt abgibt. Die Schmierung geschieht durch Beimischung des Oels zum Brennstoff im Verhältnis 1:20. Die Tanks haben 12 Liter Inhalt. Als Bereifung werden 25×3-Ballondrahtreifen verwandt.

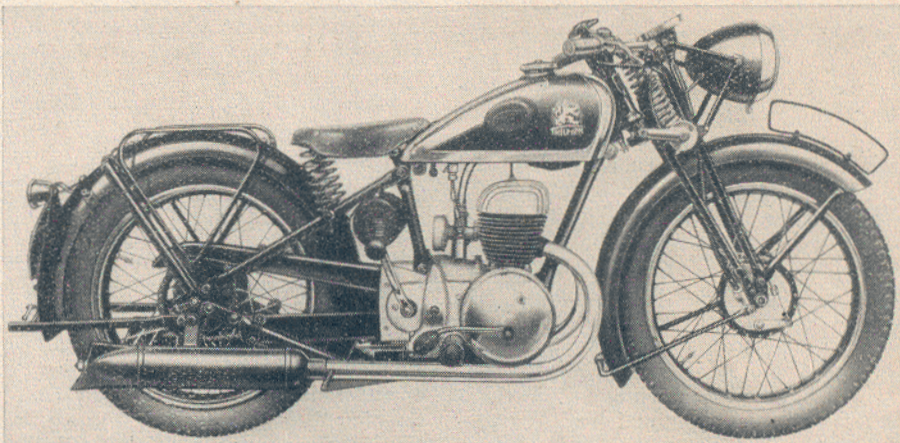
Das Modell B 200 L unterscheidet sich von der B 200 an sich nur durch eine etwas reichhaltigere Ausrüstung. Die Maschine besitzt ein Tacho mit Antrieb vom Vorderrad, ferner einen Lenkungsdämpfer, eine Diebstahlsicherung und die im „Motorrad“ erst kürzlich beschriebene neuartige Abstellstütze, die das Aufbocken und damit das teilweise Anheben des Fahrzeuggewichts überflüssig macht.

Das dritte Modell, die B 200 LF, hat außer der genannten Ausrüstung ein Dreiganggetriebe mit Fußschaltung und den sehr hübschen elektrischen Leerlaufanzeiger. Das heißt, sobald der Leerlauf eingeschaltet ist, leuchtet im Scheinwerfer eine kleine grüne Lampe auf, so daß man nicht erst lange suchen und fühlen muß, ob man auch wirklich den Leerlauf eingeschaltet hat.

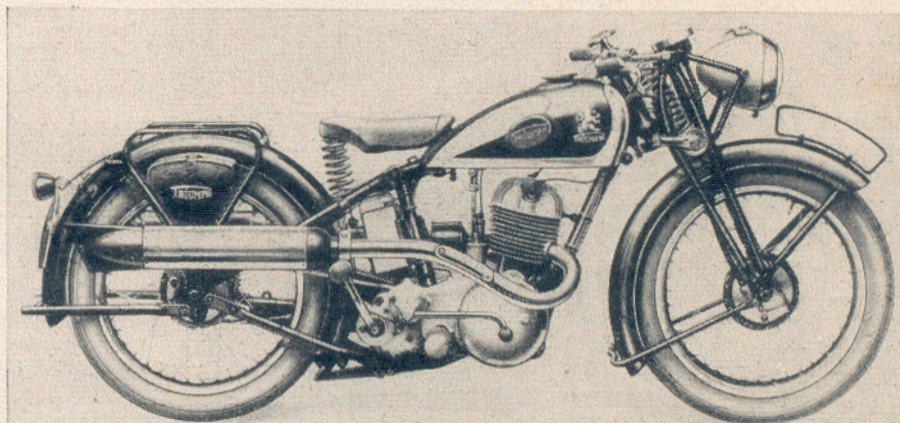
Ein weiteres Zweitakt-Modell stellt der 350-ccm-Typ S 350 dar. Auch dieser Zweitakter ist ein Einzylinder mit Triumph-Querstromspülung. Der Motor, der 72 mm Bohrung und 85 mm Hub hat, leistet 12 PS an der Bremse. Der Leichtmetallkopf ist abnehmbar und wird durch drei bis zum Kurbelgehäuse durchgehende Befestigungsbolzen gehalten. Auch die 350er hat, wie die 200er, zwei Auspuffrohre und sehr große Schall-dämpfer. Der Zylinder ist leicht nach vorn geneigt und an der vorderen Rahmenstrebe abgestützt. Auch bei

diesem Motor ist die Kurbelwelle auf der Antriebsseite in zwei einreihigen, auf der Lichtmaschinenseite in einem zwei-reihigen Kugellager gelagert. Das Pleuellager ist ein neuartiges Spezial-lager mit zwei Reihen kräftiger Rollen von 8 mm Stärke. Zur Zündung wird ein 50-Watt-Noris-Licht-Batterie-Zünder verwandt. Die Schmierung geschieht durch Beimischung von Oel zum Kraft-stoff im Verhältnis 1:20. Vom Motor

wird die Kraft durch eine völlig gekapselte und im Oelbad laufende Kette auf ein Vierganggetriebe mit Fußschaltung übertragen. Die Kupplung ist eine Zweischeiben-Trockenkupplung mit Gummistoßdämpfern im Kettenrad. Auch bei dieser Maschine wird eine elektrische Leerlaufanzeige serienmäßig mitgeliefert. Motor und Getriebe sind in einen einfachen, offenen Rohrrahmen eingebaut. Besondere Aufmerksamkeit wurde

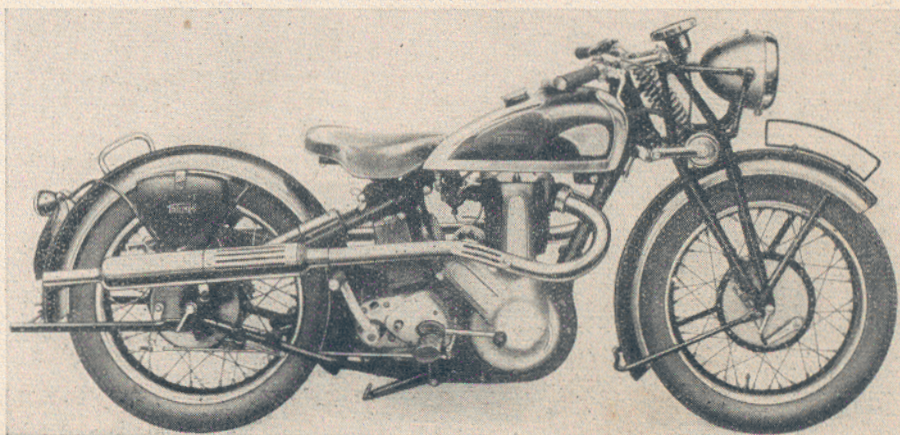


Die kleine 200 ccm Triumph-Blockmaschine, Modell B 200 LF, wird als eine der wenigen preiswerten Zweihunderter mit Fußschaltung geliefert. Beachtlich die sehr gute Kettenabdeckung und der formschöne, glattflächige Block.



In dem Modell S 350 haben die Triumph-Werke einen schnellen 350-ccm-Zweitakter entwickelt, der sich besonders für Sportzwecke eignet.

Man braucht, um eine elegante, neue Form zu bekommen, nicht immer gleich alles Gewesene fortzuwerfen. Beweis: Die neue kopfgesteuerte S 500 von Triumph mit geschlossenem Rahmen, Fußschaltung und neuartigem Schwingsattel, die allen Ansprüchen, die man in bezug auf Linie stellen kann, genügt.



der Vermeidung von Schmutzkecken gewidmet. Die Verbindung vom Getriebe zum Motor wurde deshalb durch eine Leichtmetallverkleidung abgedeckt. Die Gabel ist eine moderne Trapezgabel mit einer starken Zentraldruckfeder. Der Tank faßt 12 Liter, Bereifung $26 \times 3\frac{1}{4}$ Drahtseil. Als Geschwindigkeit werden etwa 110 km/std genannt. Die Maschine gilt als ganz besonders sparsam. Auch dieses Modell hat serienmäßig die praktische Abstellstütze bekommen.

Einer völligen Umkonstruktion ist der Typ S 500 unterzogen worden. Der Motor ist allerdings der gleiche wie bisher, ein Einzylinder-Viertakter von 82 mm Bohrung und 94 mm Hub, der von Triumph selbst gebaut wird und 20 PS leistet. Die Ventile hängen im Zylinderkopf und werden durch Stoßstangen betätigt. Die Schmierung erfolgt als automatische Frischölschmierung durch einstellbare Ölpumpe mit Schauglas. Die wesentlichen Abänderungen gegenüber den früheren Ausführungen dieses Modells sind der jetzt völlig geschlossene Rahmen und die Verkleidung der Stoßstangen und des Magnetantriebs durch ein gemeinsames Leichtmetallgehäuse. Durch diese Verkleidung wurden früher immer noch bestehende Schmutzkecken restlos beseitigt. Beson-

ders erwähnt werden muß noch der an diesem Modell verwendete neue Triumph-Schwingsattel, der durch Veränderung der Federvorspannung mittels einer Flügelmutter genau dem Fahrergewicht angepaßt werden kann. Die Schwingsattelfederung selbst ist in das obere Rahmenrohr mit einbezogen. Das Sattelstützrohr trägt in einer Ausbuchtung das Horn und auf einer angelegenen Konsole die am Ende des oberen Rahmenrohrs gehaltene Batterie. Entsprechend dem Charakter der S 500 als hochwertiger Sport- und Seitenwagenmaschine wird ein Vierganggetriebe mit Fußschaltung und Triumph-

Leerlaufanzeige verwandt. Die Maschine wiegt 180 kg und erreicht nach Angaben des Werks 120 km/std als Höchstgeschwindigkeit. Auch bei diesem Modell wird die praktische Triumph-Abstellstütze serienmäßig verwandt.

Aus dem früheren Bauprogramm wurde dann noch der Typ „Kongreß“, eine einfache robuste Viertakt-Maschine mit 350 cm seitengesteuertem Einzylinder übernommen, sowie das Modell TM 500, das im Aufbau der S 500 ähnelt, jedoch in der Ausführung einfacher ist und mit einem seitengesteuerten Viertakt-Einzylinder ausgerüstet wurde.