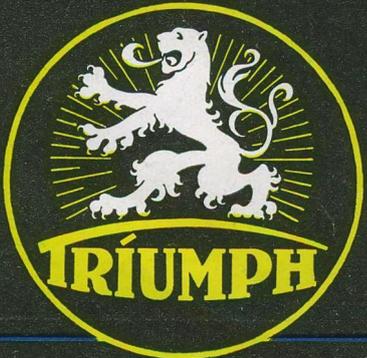
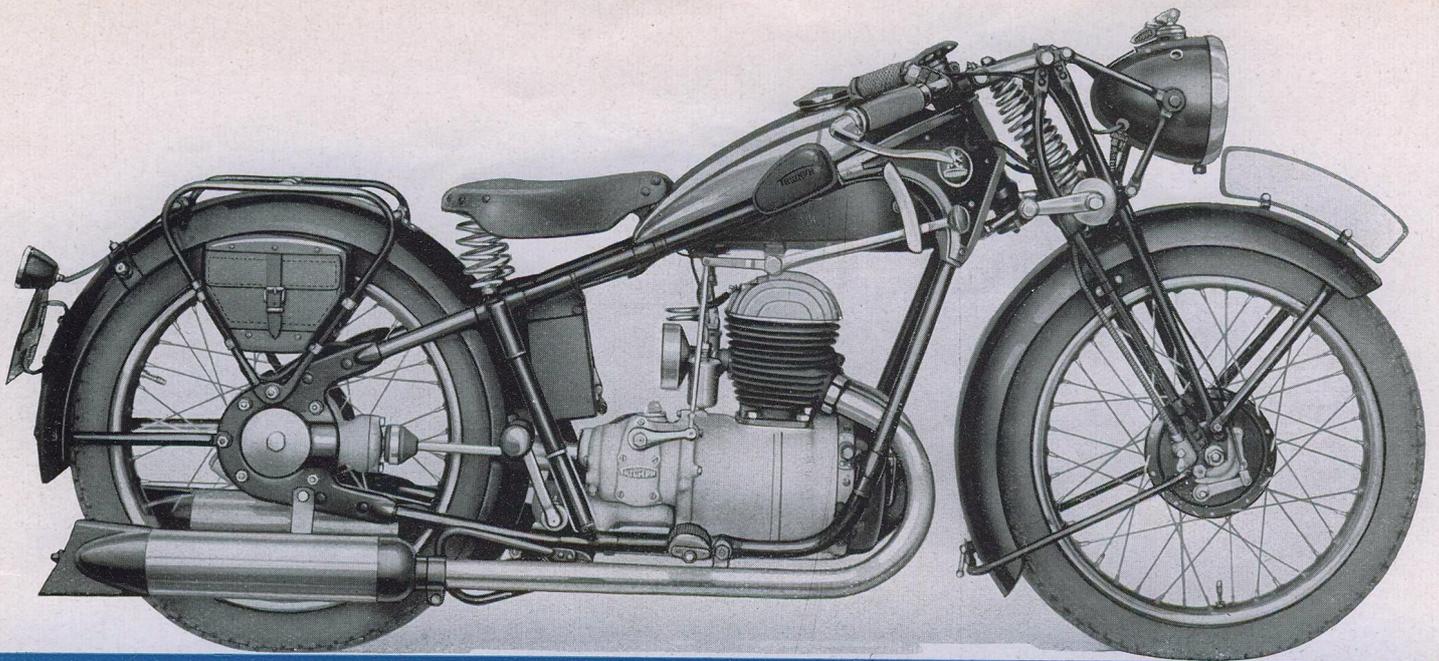


2+10-NBG



Die neue  
Kardan

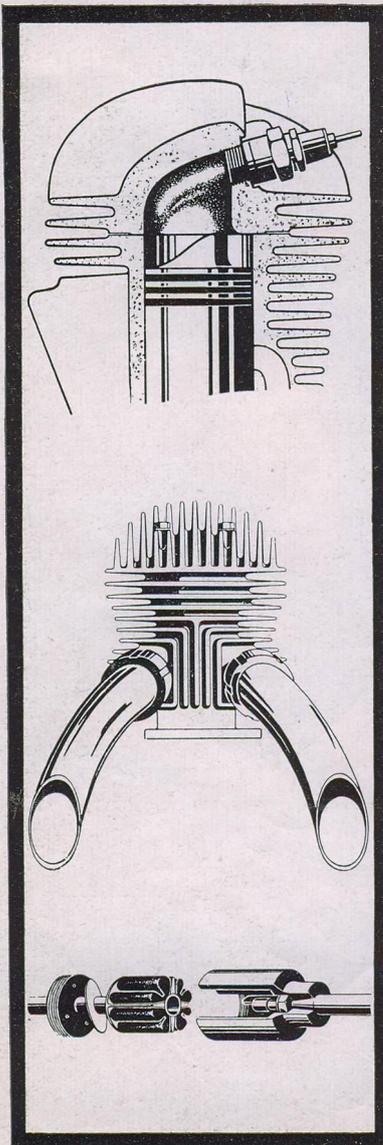


# TRIUMPH

## 200 K

ein neuer

Wertmesser für das Motorrad mit Kardanantrieb  
Fortschrittliche Konstruktion, bewährte Bauteile



Der kräftige 200 ccm Zweitaktmotor arbeitet nach dem bewährten Dreikanalsystem mit Nasenkolben, der beste Gasführung und günstigste Leistung bei jeder Drehzahl sichert.

Ein neuartiger Turbulenzkopf ergibt bessere Durchwirbelung der Ladung und dadurch erhöhte Leistung. Eine gut durchdachte Verrippung (D. R. G. M.) zwischen den Auspuffkanälen sorgt durch zwangsläufige Führung der Kühlluft für eine einwandfreie Wärmeabfuhr.

Das Viergang-Getriebe ist im 3. und 4. Gang durch Schrägverzahnung geräuscharm gemacht worden. Geräuscharm ist auch der Kardan-Antrieb durch kreisbogenverzahnnte Kegelräder, die auf Doppelschräglagern spielfrei laufen.

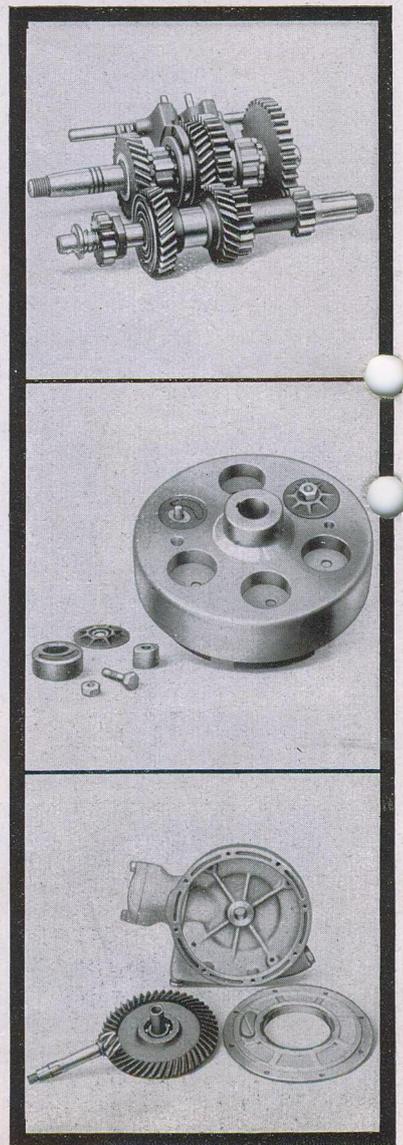
Durch eine Zweischeiben-Trockenkupplung werden leichte Bedienung, weiches Eingreifen und sicherer Durchzug erreicht. Reichlich bemessene Gummipuffer in der Kupplung und im Kardangelenk machen die Kraftübertragung weich und geschmeidig und schonen das Triebwerk

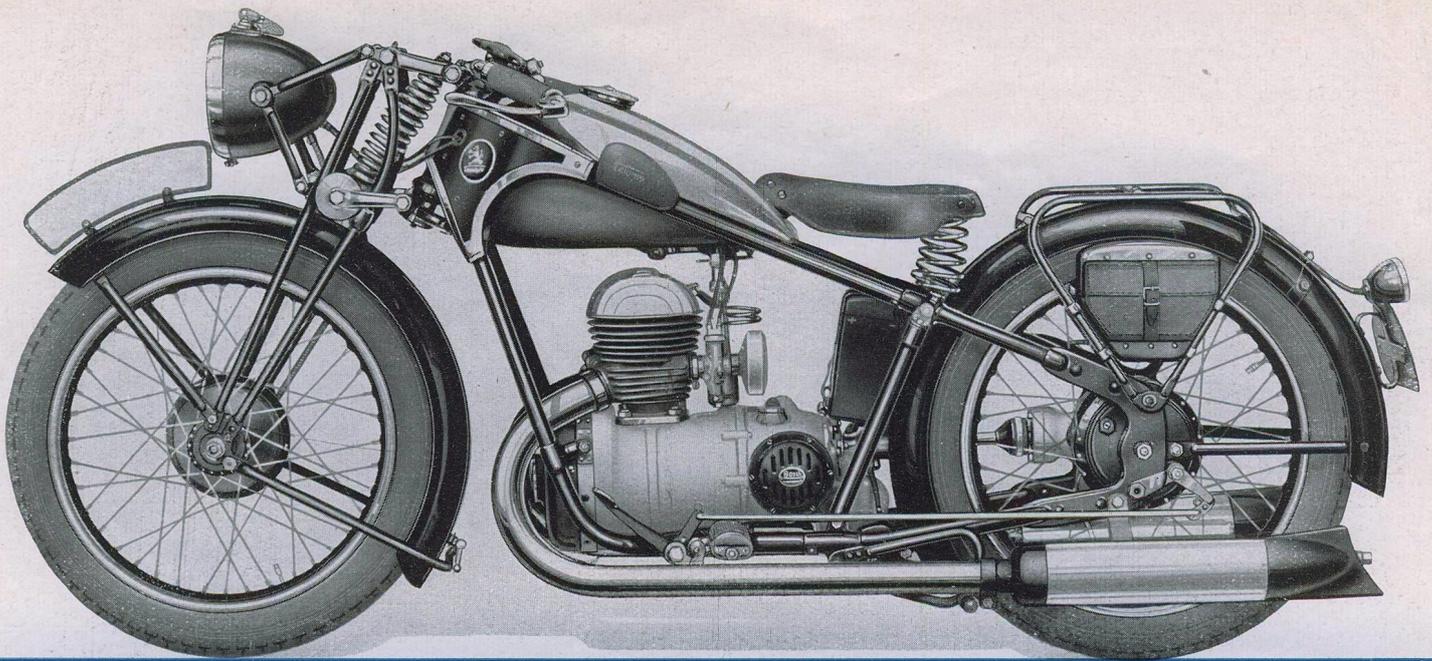
Sorgfältige Abdichtungen durch Gewebescheiben schützen vor Ölverlusten und verhindern Schäden.

Ein Meßstab gestattet auf einfache Weise die Kontrolle des jeweiligen Ölstandes im Getriebe.

Auch beim Kardanmodell fand der bewährte Rohrrahmen Verwendung, weil er elastisch, schön und leicht ist. Das Gewicht der Triumph Kardan 200 ist nicht größer als das einer gleichstarken Maschine mit Kettenantrieb.

Der 11 Liter Tank mit großer Einfüllöffnung und Reservehahn ist auf Gummi gelagert und nimmt, in einer Ausparung geschützt untergebracht, die Zündspule auf.

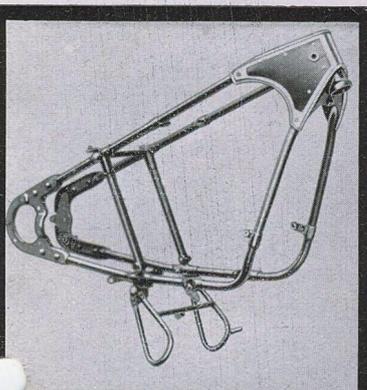




# TRIUMPH

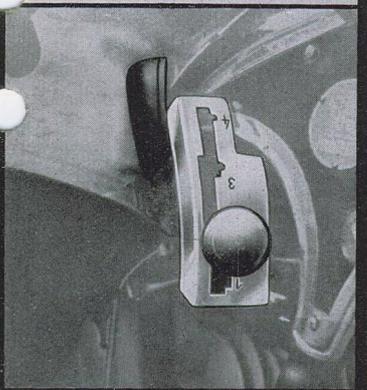
## 200 K

ist kein tastender Versuch in technisches Neuland sondern die in langer, zielbewußter Entwicklung zu höchstem Fahrwert gereifte Gebrauchsmaschine.

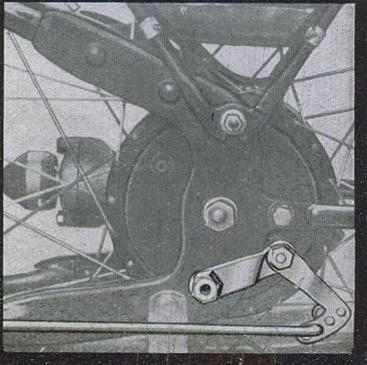


Durch eine versenkte Sattelnase wird ein ruhiger Übergang vom Tank zum Sattel erreicht.

Die **Langhebelschaltung** läßt sich ohne Lösen des Knie-schlusses und ohne Verlegung des Körpergewichtes bedienen, weil der Schaltknäuf griffbereit vor dem Knie liegt. Der federharte Schalthebel steht im Schaltsegment unter Vorspannung und kann deshalb nicht schwirren. Seine neuartige Führung in der Schaltkulisse macht das Überschalten eines Ganges unmöglich. Gehärtete Kugelenke sichern auch bei langer Betriebszeit Spielfreiheit des Gestänges.



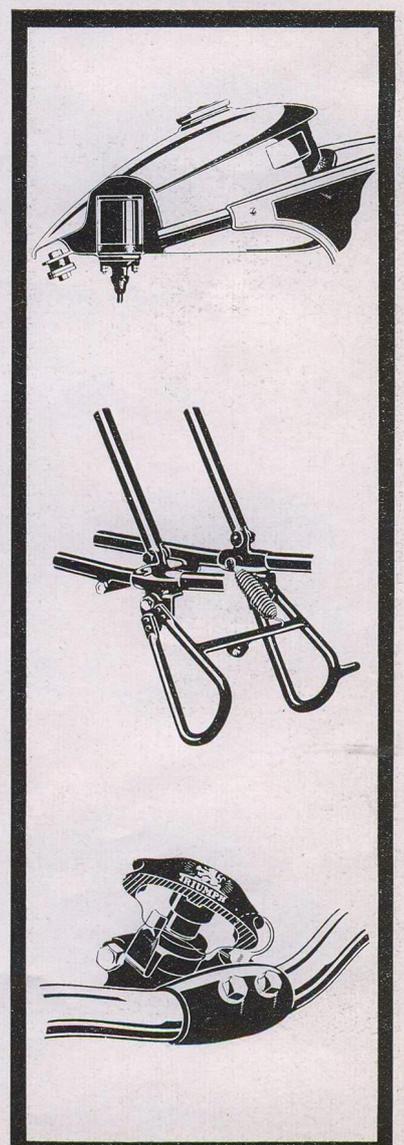
Die beiden kräftigen **Innenbackenbremsen** wirken getrennt auf Vorder- und Hinterrad. Die Hinterradbremse ist durch einfaches Umhängen der Zugstange nachstellbar und kann sich nicht von selbst verstellen. Eine kräftige **Abstützung des Bremsknebels** sichert die Ausnützung der ganzen Bremskraft, sofortiges Greifen und absolute Verwindungssteifheit.



Der **Wälzhebelständer** gestattet leichtes Aufbocken der Maschine. Bei der Anfahrt zieht die Rückholfeder den Ständer selbsttätig in die Ruhelage zurück und läßt ihn mit einem Gummipuffer geräuschlos anschlagen. Die tiefen, gut aussehenden Schutzbleche bieten besten Schutz bei schlechtem Wetter. Zum Zwecke des leichten Radausbaues ist das **hintere Schutzblech abnehmbar**.

Eine 50-Watt-Lichtanlage mit 35-Watt-Lampe ergibt hervorragende Lichtwirkung und erhöht die Sicherheit bei Nachtfahrten.

Die serienmäßig eingebaute Neiman-Diebstahlsicherung verriegelt die Lenkung und macht selbst ein Wegschieben der Maschine fast unmöglich.





### Technische Einzelheiten der Triumph 200 K

**Motor:** Einzylinder-Zweitakt-Motor 200 ccm, 59 mm Bohrung, 72 mm Hub, 6 PS Bremsleistung. Leichtmetallkolben, abnehmbarer Leichtmetall-Zylinderkopf. Doppelauspuff. Besonders intensive Kühlung der Auslaßgegend durch neuartige Verrippung. Kurbelwelle auf Kugeln dreimal gelagert. Pleuelstange auf Rollen gelagert. **Schmierung:** Brennstoff-Ölgemisch 18:1. **Vergaser:** Doppelschiebervergaser mit Naßluftfilter. **Zündung:** 50 Watt Noris-Schwungrad-Lichtbatteriezünder. **Getriebe:** Triumph-Hurth-Viergang-Blockgetriebe mit bequemer Langhebelschaltung. 3. und 4. Gang geräuscharm durch schrägverzahnte Räder. Zweischeibentrockenkupplung mit Gummistoßdämpfern. **Kraftübertragung:** Vom Motor zum Getriebe direkter Eingriff, vom Getriebe zum Hinterrad durch Gelenkwelle und kreisbogenverzahnten Kegelradtrieb. Gummistoßdämpfer in der Gelenkwelle. **Rahmen:** Sehr stabiler Doppelrahmen aus hochwertigen nahtlosen Stahlrohren, verschraubt und vernietet. Leicht zu betätigende Mittelständer und Vorderradständer. Alle emaillierten Teile nach patentiertem Rostschutzverfahren vorbehandelt, alle blanken Teile hochglanz verchromt. Besonders kräftiger Steuerkopf. **Lenkung:** Moderne Trapezgabel mit Zentraldruckfeder. Einstellbare Stoßdämpfer, während der Fahrt von Hand einstellbarer Lenkungsdämpfer mit Selbstsperrung. Lenker mit Drehgriffen für Gas und Luft und Innenhebel für Bremse und Kupplung. **Bremsen:** Aus Stahl gepreßte Naben mit großbemessenen Bremstrommeln (150 mm  $\varnothing$ ) und Innenbackenbremsen mit Fettfängern. **Tank:** Moderner 11 Liter-Tank auf Gummi gelagert, mit großer Einfüllöffnung, Reservehahn und Filter. Kniekissen. **Sattel:** Drilastik-Gummisattel. Gefederte Nase im Tank eingelassen. **Laufräder:** Tiefbettfelgen SS 2 $\frac{1}{2}$   $\times$  19". Ballondrahtseilreifen 25  $\times$  3". **Serienmäßige Ausrüstung:** 50 Watt Noris-Lichtbatteriezünder, Scheinwerfer stabil an Streben befestigt, eingebautes Tachometer, Bosch-Horn. Reichhaltiges Werkzeug. **Gewicht:** Fahrfertig ca. 130 kg. **Geschwindigkeit:** ca. 70 - 75 km/std. **Verbrauch:** ca. 3,5 Liter Brennstoff-Ölgemisch auf 100 km. **Abmessungen:** Radstand 1320 mm; größte Länge 2050 mm; größte Breite 780 mm; größte Höhe 900 mm; Sattelhöhe 680 mm. Änderungen in Ausstattung und Konstruktion vorbehalten.

**TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.-G.**