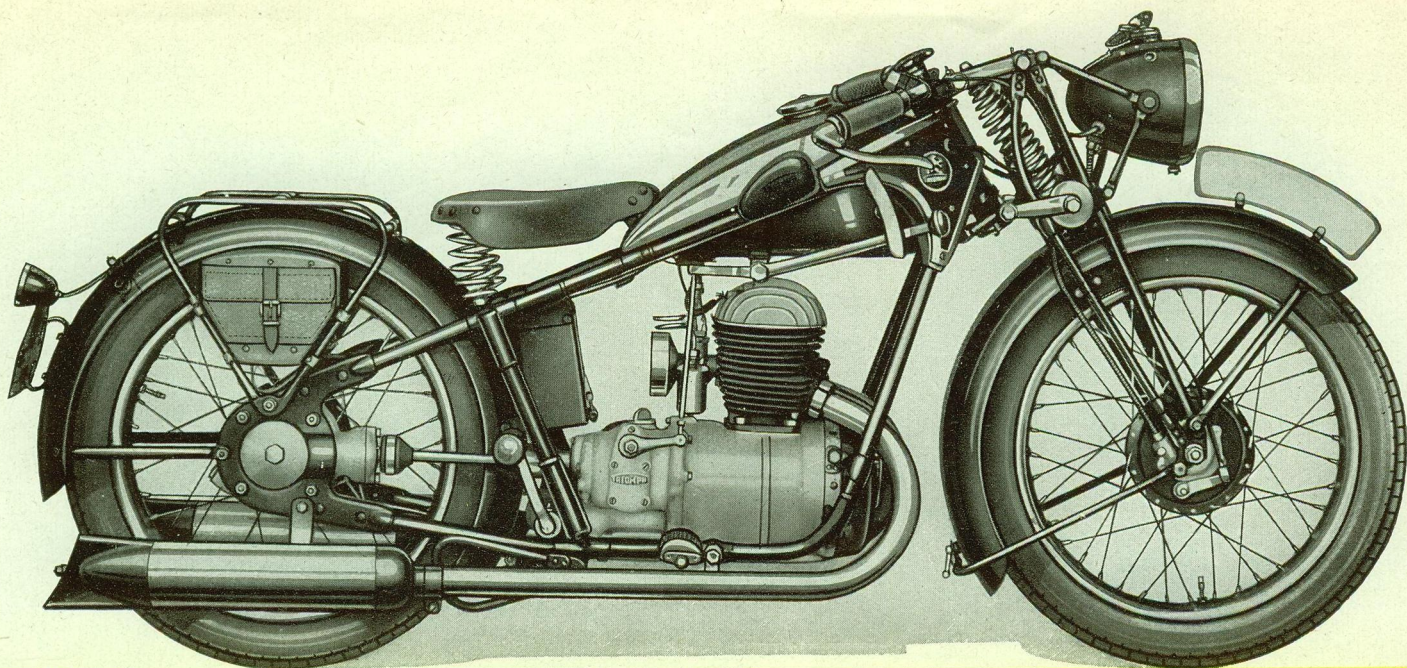


**DIE NEUE KARDAN**

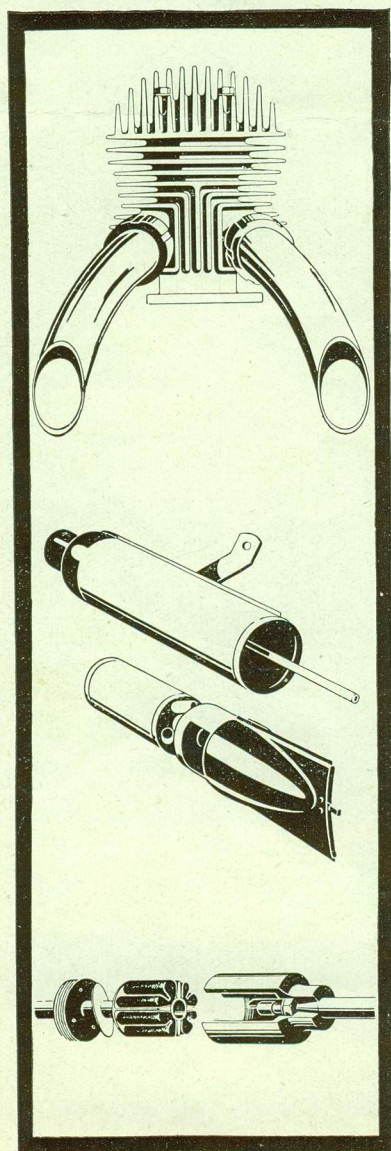
**200 ccm**



# TRIUMPH

## 200 K

Ein neuer Wertmesser für das Motorrad mit Kardanantrieb.  
Fortschrittliche Konstruktion, bewährte Bauteile.



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.

Die **Auspuffanlage** ist mit „Wema-Schalldämpfern“ ausgerüstet, deren Konstruktion das Ergebnis letzter Forschungsarbeit darstellt. Die Wema-Schalldämpfer verringern bei bester Schalldämpfung den Leistungsverlust auf ein Mindestmaß und sind leicht zerlegbar, damit sie von Zeit zu Zeit gereinigt werden können.

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

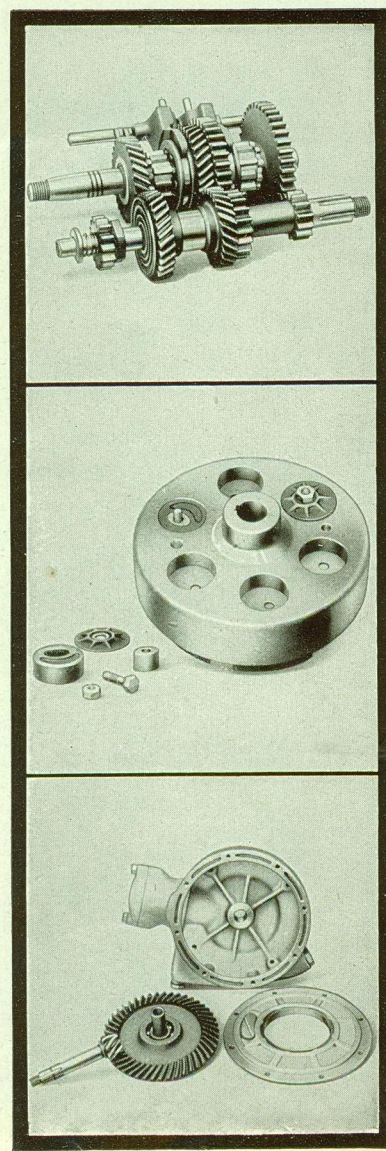
Durch eine **Zweischeiben-Trockenkupplung** werden leichte Bedienung, weiches Eingreifen und sicherer Durchzug erreicht. Reichlich bemessene **Gummipuffer in der Kupplung und im Kardangelenk** machen die Kraftübertragung weich und geschmeidig und schonen das Triebwerk.

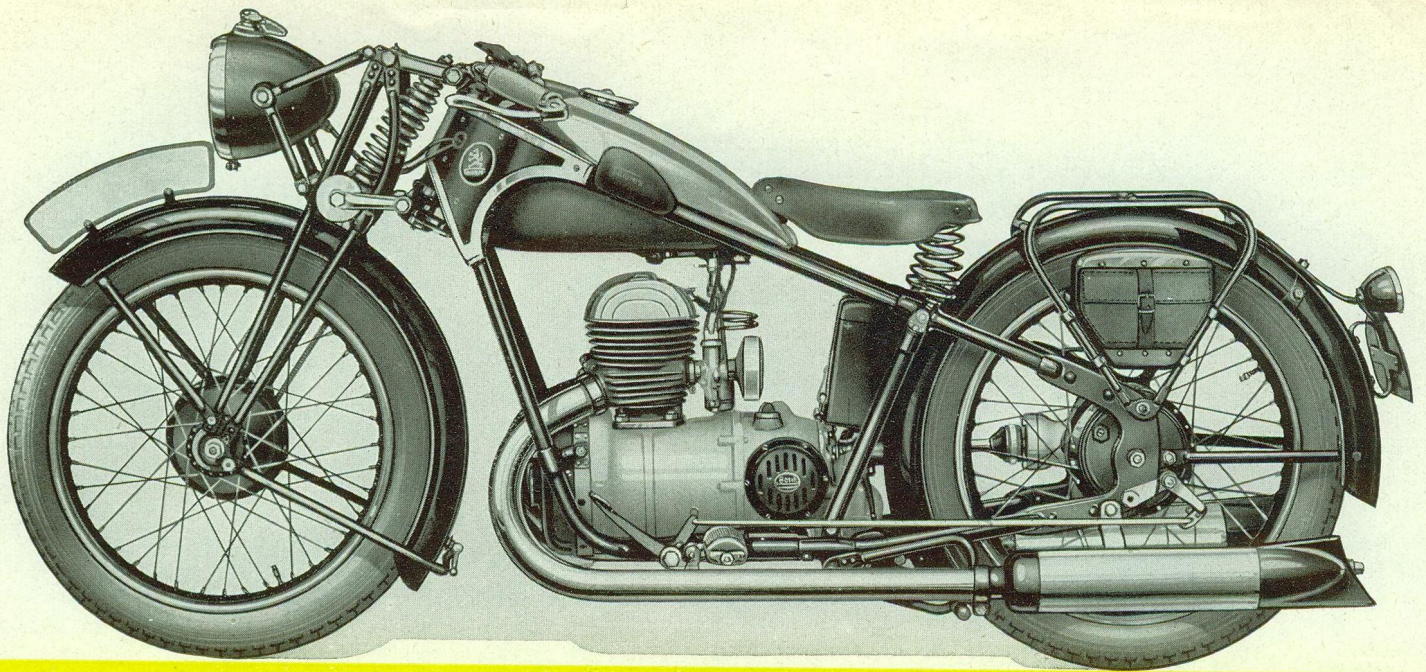
**Sorgfältige Abdichtungen** durch Geweberinge schützen vor Ölverlusten und verhindern Schäden.

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 Aussparung geschützt untergebracht, die Zündspule auf.

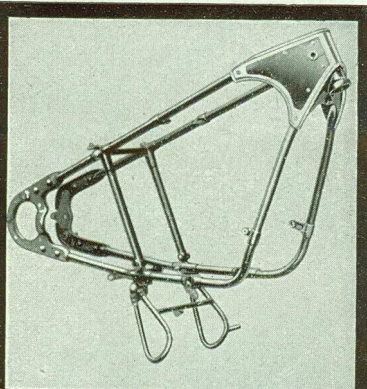




# TRIUMPH

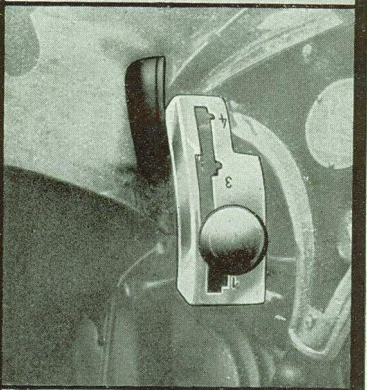
## 200 K

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 Kniechlusses und ohne Verlegung des Körpergewichtes bedienen, weil der Schaltknäufel griffbereit vor dem Knie liegt. Der federharte Schalthebel steht im Schaltsegment unter Vorspannung und kann deshalb nicht schwingen. Seine neuartige Führung in der Schaltkulissee macht das Überschalten eines Ganges unmöglich. Gehärtete Kugellager sichern auch bei langer Betriebszeit Spielfreiheit des Gestänges.

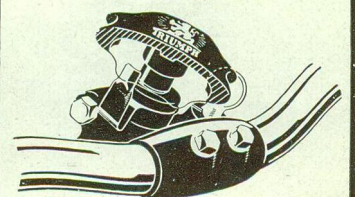
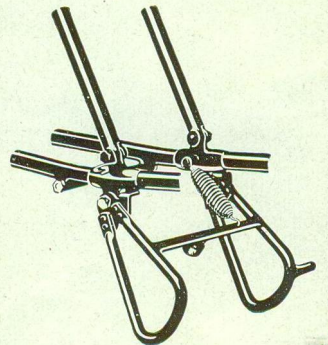
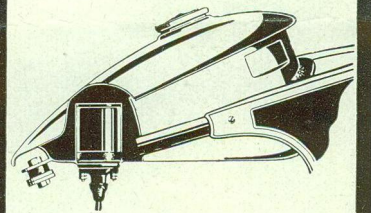


Die beiden kräftigen **Innenbackenbremsen** wirken getrennt auf Vorder- und Hinterrad. Die Hinterradbremse ist durch einfaches Umhängen der Zugstange nachstellbar und kann sich nicht von selbst verstellen. Eine kräftige **Abstützung des Bremsknebel**s sichert die Ausnützung der ganzen Bremskraft, sofortiges 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 Wattlampe 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:** Kraftstoff-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. Zweischiebertrockenkupplung mit Gummistoßdämpfern. **Kraftübertragung:** Vom Motor zum Getriebe direkter Eingriff, vom Getriebe zum Hinterrad durch Gelenkwelle und kreisbogenverzahnten Kegelradtrieb. Gummi-Stoßdämpfer 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:** In Temperguß gegossene Naben mit großbemessenen Stahl-Bremstrommeln (150 mm  $\varnothing$ ) und Innenbackenbremsen mit Fettfängern. **Tank:** Moderner 11 Liter-Tank auf Gummi gelagert, mit großer Einfüllöffnung, Reservehahn und Filter. Kniekissen. **Auspuffanlage:** Geräuscharme, zerlegbare „Wema-Schalldämpfer“. **Sattel:** Drilastik-Gummisattel. Gefederte Nase im Tank eingelassen. **Laufträder:** 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 Kraftstoff-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.