

75 Jahre Triumph Mofa

Bericht von Kh.Jäger IG -Nr.135

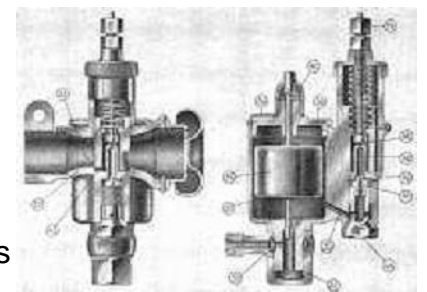
Die Nürnberger Triumph-Werke gehörten ab 1931 mit zu den zahlreichen Abnehmern des 74 cm³ Fichtel & Sachs Motors. Das damit angebotene Modell wurde unter dem einfachen Namen „Herren-Mofa“ angeboten. Das stete Festhalten von Triumph und auch den Konkurrenten an dieser Fahrzeugart zahlte sich schon recht bald aus, denn gerade diese Kleinmotorräder wurden nach und nach immer beliebter und schon Mitte der dreißiger Jahre trugen diese Zweiräder auch einen erheblichen Teil am Umsatz der Triumph-Werke bei. Die Konstruktion dieser Motorfahräder war recht einfach. In einen verstärkten Fahrradrahmen, ausgeführt als Damen- oder Herrenauführung, wurde der Motor mit ein paar Schrauben fixiert. Das Triumph-Motorfahrad (=Mofa) mit dem 74 cm³ Motor wurde zuerst ausschließlich als Herrenmodell gefertigt, ab 1933 kam auch eine Damenausführung hinzu. Dieser Einbau bewährte sich bis 1934. Ab 1935 waren es die gleichen Varianten für Damen- und Herrenmodelle, jedoch mit dem 98 cm³ Zweitakt-Motor. Dieser 98 cm³ Fichtel & Sachs Motor war eine konsequente Weiterentwicklung des 74er Motors. Die Motorfahräder wurden bis in das Kriegsjahr 1940 gefertigt.



Bei Sachs wurden die ersten 74er Motoren etwa im Juli/August 1930 hergestellt, obwohl als "Modell 31" bezeichnet, kann als sicher gelten, dass im Zeitraum von Mitte 1930 bis Dezember 1930 bereits ca. 30.000 dieser Motoren hergestellt und auch abgesetzt worden sind. Es handelte sich um Zweitakter mit Einscheibentrockenkupplung mit Korklamellen und Zweigang-Getriebe im Block. Der Sackzylinder aus Grauguß hat eine Bohrung von 42 mm. Der Alu-Nasenkolben mit zwei Ringen hat 54 mm Hubweg zu bewältigen. Bei 3.000 Umdrehungen stehen rund 1 1/4 PS an der Welle zur Verfügung. Die geschmiedete Pleuelwelle besteht aus zwei miteinander verschraubten Hälften. Das Pleuel ist auf seinem Pleuelzapfen mittels Rollen gelagert. Die Pleuelwelle selbst läuft auf der Pleuelbuchse in einer Pleuelbuchse und auf der Pleuelseite in einem Pleuellager mit Pleuelring. Vom Pleuelwellen-Ritzel erfolgt die Kraftübertragung über ein Pleuelrad auf die Pleuelwelle. Die Pleuelwelle liegt, verdeckt von einer Pleuelkappe (2 Varianten), außerhalb des Pleuelgehäuses. Die Pleuelwellen sind jeweils auf der einen Seite auf Pleuelrollen, auf der anderen in Pleuelbuchsen gelagert. Für Zündung und, allerdings erst später, Licht sorgt ein gleichzeitig als Pleuelmasse dienender Pleuelmagnetzünder Fabrikat Bosch. Auf der Pleuelplatte unter dem Pleuelmagneten sind Pleuelzünd- (und Licht)spulen, Pleuelkondensator und PleuelUnterbrecher angeordnet. In einer PleuelReichspfennig billigeren Ausführung gab es die Pleuelplatte auch ohne PleuelLichtwicklungen. Als PleuelKondensator findet eine gewickelte (billigere) Ausführung oder ein PleuelGlimmerkondensator Verwendung.

Den SACHS-Vergaser gab es zunächst als Drosselklappenvergaser, dieser wurde jedoch beim Triumph Mofa nicht verbaut. Das Nachfolgemodell, der Kolbenschiebervergaser, sitzt festgeklemmt auf einem in den Zylinder geschraubten Ansaugrohr, schräg rechts vor dem Motor. Leider fehlen diese Vergaser sehr häufig, da sie wegen ihrer exponierten Lage, vorn rechts, weit aus dem Fahrgestell herausragend oft abbrechen.

Vorn im Kopf ist das Dekompressionsventil eingeschraubt und links in Fahrtrichtung ist eine verrippte Auspuffbirne befestigt, von der aus das Auspuffrohr mit Bajonettverschluß oder Überwurfmutter zum nicht demontierbaren Schalldämpfer führt. Das Motorgehäuse ansich gab es in zwei, äußerlich aber nicht zu unterscheidenden,

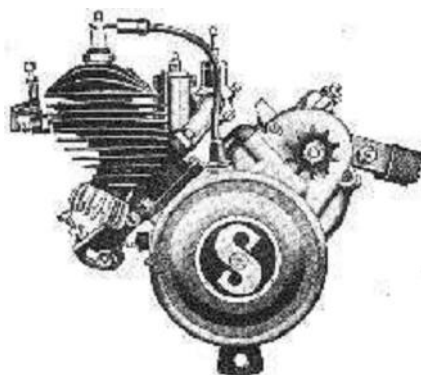


SACHS Kolbenschiebervergaser

Varianten. Zum Motor gehören Tank (nicht bei Triumph diese hatten einen eigenen Tank konstruiert) mit Benzinhahn und -leitung, Hebel und Bowdenzüge, die Motor-Torpedo-Nabe, die Haltebleche für den Motor, ein Kettenschutzblech, sowie die Schaltkulisse in verschiedenen Ausführungen mit zugehörigem Gestänge. Die Teilung der Antriebskette ist 1/2 x 3/16 Zoll und der Rollendurchmesser 7,8 mm. Sämtliches Zubehör konnte ebenfalls von F&S bezogen werden.

Für den Betrieb des Motors wurde ein Kraftstoff-Öl-Gemisch im Verhältnis 15:1 empfohlen, zum Einfahren und bei großer Hitze (!) 12:1. Das Getriebe sollte mit dickem ÖL (GARGOYLE CC) oder Fett (SHELL AMBROLEUM) geschmiert werden. Es sollten dann alle 1.000 km etwa 5 ccm davon nachgefüllt werden.

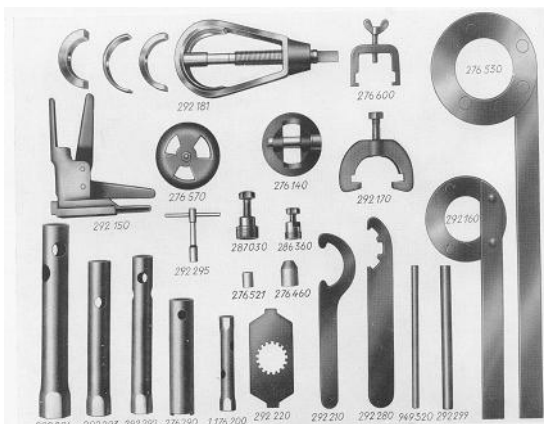
Als Zündkerze wurde eine mit Wärmewert 85 empfohlen, Elektrodenabstand 0,4 mm. Die Zündung erfolgt 7 mm vor dem oberen Totpunkt. Dabei soll der Polschuh des Magneten den Ankerkern 4 bis 7 mm in Drehrichtung verlassen haben. Der Unterbrecherabstand wurde mit 0,5 mm vorgeschrieben.



1932 erfolgte die einzige durchgreifende Änderung am 74er Modell, danach wurde der komplette Motorblock des 98er Modells verwendet und damit auch das Getriebe und die Zweischeibenkupplung. Damit waren die beim alten Modell durch das Zwischenrad verursachten lauten Nebengeräusche beseitigt und ein elastischeres Schalten möglich. Von diesem Zeitpunkt an konnte also jeder 74er in einen 98er Motor umgebaut werden. Auszuwechseln waren dabei: Zylinder, Kolbenringe, Kolben, Kolbenbolzen, Dekompressor, Vergaser, Vergaserstutzen, Zündkabel, Kettenrad und Motortypenschild. Der Zylinder des "neuen" 74ers wurde entsprechend modifiziert, der Ansaugstutzen war jetzt hinter dem Zylinder angeordnet wie beim 98er und der Auspuffkrümmer wurde mit Überwurfmutter direkt am Zylinder befestigt. Diese Änderung trat bei allen 74er Motoren ab Motor-Nummer 36151 in Kraft.

Für diese Motoren gibt es im Betrieb folgendes zu beachten: Mischungsverhältnis 20:1, Getriebeschmierung alle 700 bis 800 km mit etwa 20 ccm Fett, Heizwert der Zündkerze 95. Die Einstellmaße der Zündung bleiben unverändert. Triumph setzte den 98er Motor in Herren- und Damenmodelle ab 1935 ein.

74/98er Spezialwerkzeug



Teil-Nr.	Preis p. St.	Gegenstand	Gewicht p. 100 St. in g	Teil-Nr.	Preis p. St.	Gegenstand	Gewicht p. 100 St. in g
276110	4.-	Vorrichtung zum Festhalten des Pleuels bei Montage des Hauptantriebsrades	25100	276530	2.55	Schlüssel zum Halten der Schwingscheibe für 15 Watt Magnet	62000
276200	1.45	Schlüssel zum Lösen der Ringmutter 242010	97500	292160	2.55	Schlüssel zum Halten der Schwingscheibe für 5 Watt Magnet	44000
276400	0.50	Druckbüchse für großes Kettenrad	28300	292220	0.45	Arretierscheibe zum Halten der Kupplung	8020
276623	0.45	Schutzkappe für Magnetabzieher	876	292280	0.65	Schlüssel für Überwurfmutter	16200
276601	1.60	Abzieher für Hauptantriebsrad	9100	292292	0.65	Steckschlüssel 17 mm	25000
286500	0.80	Magnetabzieher für 31 Modell	2890	292295	0.70	Steckschlüssel 19 mm	25000
287030	0.80	Magnetabzieher für 32 Modell	2650	292294	1.20	Steckschlüssel 26 mm	42000
292170	3.20	Kettenrad	35100	292295	0.65	Steckschlüssel 6 mm	2800
292170	3.20	Kettenrad	35100	292299	0.35	Stift für Steckschlüssel 12 mm	13100
292170	3.20	Kettenrad	35100	292299	0.35	Stift für Steckschlüssel 8 mm	5800
292170	3.20	Kettenrad	35100	1176200	0.50	Steckschlüssel für 11 und 14 mm 6-Kant	6480
292170	3.20	Kettenrad	35100	112800	55.70		
292210	0.15	Hakenschlüssel zum Festhalten des Kettenrades	14700	276570	1.75 netto	Spannvorrichtung für Kupplung	18000
				276570	1.75 netto	Kugellagerabzieher mit 5 Einsätzen und 4 Bolzen	
				276591	1.40	Kugellagerabzieher allein	
						Bolzen zum Abzieher allein	
						Einsatz speziell f. 98 u. 123 ccm Motor	

NB. Die Zange zum Montieren der Kupplungs-Feder liefern wir nicht mehr. Als Ersatz liefern wir die Spannvorrichtung 276570 zu RM. 4,75 netto.

Fahrgestellnummern mit Baujahrzuordnung

Hubraum	Leistung		Zyl.	Takt	Gang	Type	Fahrgestellnr.	Baujahr
ccm	PS	1/min			B=Block			
74	1,25		1	2	2B	Herren-Mofa	498720-514875	1931
74	1,25		1	2	2B	Herren-Mofa	517330-530031	1932
74	1,25		1	2	2B	Herren-Mofa	532875-552641	1933
74	1,25		1	2	2B	Herren-Mofa	554053-589589	1934
74	1,25		1	2	2B	Damen-Mofa	532875-552641	1933
74	1,25		1	2	2B	Damen-Mofa	554053-589589	1934
98	2,25		1	2	2B	98er Sachs-Mofa	700001-700614	1935
98	2,25		1	2	2B	98er Sachs-Mofa	700615-701900	1936
98	2,25		1	2	2B	98er Sachs-Mofa	701901-704310	1937
98	2,25		1	2	2B	98er Sachs-Mofa	704311-707818	1938
98	2,25		1	2	2B	98er Sachs-Mofa	707819-710776	1939
98	2,25		1	2	2B	98er Sachs-Mofa	710777-.....	1940

Ausführungsvarianten 1935 bis 1940

- Ab 1935 Damen-Mofa mit gleichen Rahmennummern wie Herren-Mofa.
- Bis 702061 geschlossener einfacher Rohrrahmen, Tank verchromt; ab 702062 „Ausführung 1937“ vergrößerter 9 Liter Tank und emailliert.
- Ab 704632 eingebötelter Tank „Ausführung 1938“.
- Ab 704875 Lenkerschaltung.
- Ab Februar 1939 mit Tankschaltung; ab 709374 verstellbares Tretlager beim Herren-Mofa.
- Damen-Mofa Nr. 710711 und ab 710781 mit verstellbarem Tretlager.

Ausschleifmasse für Sachsmotor-Zylinder.							V 1131
Zyl. Jnh.	NEU	1. Ausschl.	2. Auss.	3. Ausschl.	4. Ausschl.		
74 ccm	42,01-42,03	42,21-23	42,36-38	42,51-53	42,81-83		
98 ccm	48,01-48,03	48,21-23	48,36-38	48,51-53	48,81-83		
120 ccm	54,01-54,03	54,21-23	54,36-38	54,51-53	54,81-83		
Hierzu passende Kolbenringe.							Best.Nr.
74 ccm	42,0	42,2	42,35	42,5	42,8	215 010	
98 ccm	48,0	48,2	48,35	48,5	48,8	215 020	
120 ccm	54,0	54,2	54,35	54,5	54,8	915 000	
Entsprechende Kolbendurchmesser (unten).							kpl. Best.Nr.
74 ccm	41,93-41,95	42,13-15	42,28-30	42,43-45	42,73-75	286 900	
Fahrradm.	dto.	dto.	dto.	dto.	--	286 020*)	
74 ccm	41,95-41,97	42,15-17	42,30-32	42,45-47	42,75-77	986 060	
Stamo							
98 ccm	47,92-47,94	48,12-14	48,27-29	48,42-44	48,72-74	286 520	
Fahrradm.							
98 ccm	47,92-47,94	48,12-14	48,27-29	48,42-44	48,72-74	1186 510	
Seitenbord							
120 ccm	53,91-53,93	54,11-13	54,26-28	54,41-43	54,71-73	986 020	
Stamo							
120 ccm	53,95-53,96	54,15-16	54,30-31	54,45-46	54,75-76	1186 140	
Außenbord							

*) für Motoren Mod. 1931 (Nr. 1 - 36150) gültig.

Die verschiedenen Ausführungen

Erste Ausführung des 74er Mofas war 1931 nur in einem Handelskatalog zu finden

Technische Angaben

Motor: Sachs-Einzylinder-Zweitaktmotor, 42 mm Bohrung, 54 mm Hub, 74 ccm Inhalt, 1 1/4 PS, mit Schwungradmagnet und Spezialvergaser

Getriebe: Angeblocktes Zweigang-Getriebe mit Leerlauf. Bequeme Tankschaltung

Magnet: Gekapselter Schwungradmagnet

Tank: Harmonisch dem Rahmen angepaßt. Fassungsvermögen 3 1/2 Liter Brennstoff-Gemisch

Gemisch: Normal im Verhältnis 15:1. Zum Einfahren und bei heißer Witterung 12:1. Verbrauch auf 100 km ca. 2 Liter

Rahmen: Aus besten nahtlosen Stahlrohren, besonders verstärkt, oberes Rahmenrohr hinten abfallend. Bequemer Sitz

Gabel: Weiche Idealfederung, die ein angenehmes Fahren selbst auf schlechtester Straße garantiert

Lenker: Aufwärts gebogen mit Gummigriffen

Bremsen: Rücktritt - Innenbremse und Vorderrad-Gummibremse

Laufräder: Spezialfelgen 26x2" für Ballon-Drahtreifen. Rostsicher vernickelte Speichen 2,5 mm

Bereifung: Spez.-Motorett-Bereifung
Schutzbleche: Extra breit 65 mm, Vorderradblech verlängert mit doppelter Strebenbefestigung
Sattel: Starker Wittkop - Elastic-Sattel mit federnder Sitzfläche
Pedale: Starke Gummiklotz-Pedale
Gewicht: Motor ca. 8 kg (Gesamt-Aggregat ca. 12 1/2 kg), komplettes Motor-Fahrrad ca. 35 kg
Ausstattung: Tielschwarz emailliert mit grünen Linien, Tank mit grünem Feld. Emaillierte Teile mit unserem patentierten Rostschutzverfahren behandelt

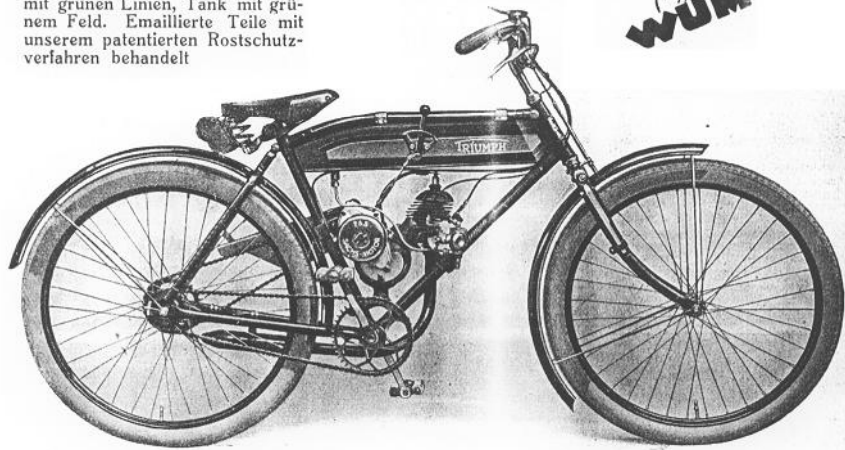
Sportgeräte Fahrräder

kg 35,000 | \$ 121.—

Preis komplett
einschl. Mittelständer
und Bereifung

Mit „Fichtel & Sachs“-Motor

Angeblocktes Zweigang-Getriebe mit zurückfederndem Mittelständer. Motorett-Bereifung. Ideal-Vorderradfedergabel



74er Ausführung 1931 von Kh.Jäger





Dieses Triumph-Mofa hat 2006 sein 75 Jähriges Jubiläum. Es ist in einem erstaunlich guten Originalzustand. Das Fahrzeug fuhr in der Nähe von Kornwestheim. 1966 wurde das Fahrzeug vom letzten Besitzer als Zahlungsausgleich anstelle von Bargeld übernommen. 2005 war das Fahrzeug als Ausstellungsstück der Oldtimerfreunde Leipheim auf der Technorama in Ulm. Nachdem ich den Kontakt zum Besitzer aufrecht hielt, konnte ich, Kh.Jäger, das Fahrzeug am 17.01.2006 erwerben und nach Kalchreuth holen.



74 er Ausführung 19 32/33 von Fritz Westendorf



74er Ausführung 1934 /35

TECHNISCHE ANGABEN:

Motor: Sachs-Einzylinder-Zweitakt-Motor, 42 mm Bohrung, 54 mm Hub, 74 ccm Inhalt, 11/1 PS oder 48 mm Bohrung 54 mm Hub, 98 ccm Inhalt, 3 PS, mit Schwungradmagnet und Lichtmaschine, Spezialvergaser.

Getriebe: Angeblähtes Zweigang-Getriebe mit Leerlauf. Bequeme Tankschaltung.

Rahmen: Aus besten Präzisions-Stahlrohren, besonders verstärkt, oberes Rahmenrohr bei Herrenmaschine hinten abfallend. Bequemer Sitz. Durch die für unser Modell charakteristische, besonders tiefe Lagerung des Motors wird eine beinahe wagrechte Stellung der Antriebskette, dadurch also eine sehr günstige Kraftübertragung sowie eine hervorragende Straßenlage erreicht.

Tank: Großer Tank für 7 Liter bei Herrenrad Brennstoffgemisch.

Gemisch: Normal im Verhältnis 20 : 1. Zum Einfahren und bei heißer Witterung 15:1. Verbrauch auf 100 km ca. 2 Liter.

Federgabel: Geschützte Triumph-Federgabel mit weicher Druckfeder. [Gebr. M. Nr. 1233884, Kl. 63 h, vom 30. Sept. 1932].

Laufräder: Spezialfelgen 26x2" für Drahtballonreifen, verchromte Speichen 2,5 mm, mit Torpedofreilauf und Fichtel & Sachs-Bremsnabe im Vorderrad.

Bereifung: Spezial-Motorett-Bereifung.

Schutzbleche: Extra breit (65 mm), vorne verlängert, doppelte Strebenbefestigung.

Lenker: Besonders breit mit Gummigriffen.

Sattel: Witkop-Elastic-Sattel.

Pedale: Starke Gummiklatz-Pedale.

Ständer: Am Hinterrad.

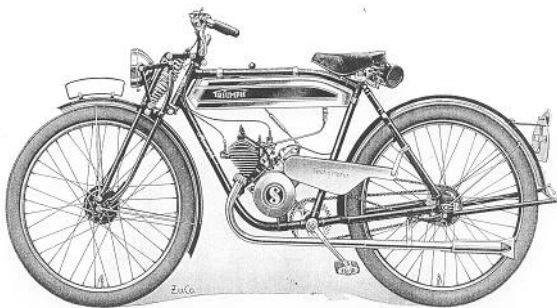
Gewicht: ca. 43 kg.

Ausstattung: Tiefschwarz emailliert mit grünen Linien, Tank mit grünem Feld, emaillierte Teile mit unserem patentierten Rostschutzverfahren behandelt. Blanke Teile in eigener Anlage verchromt.

Preise mit geschütz. Triumph-Federgabel Herren 309,—
in Luxusausführung 74 cm RM. 294,—
98 cm RM. 309.50 321.50

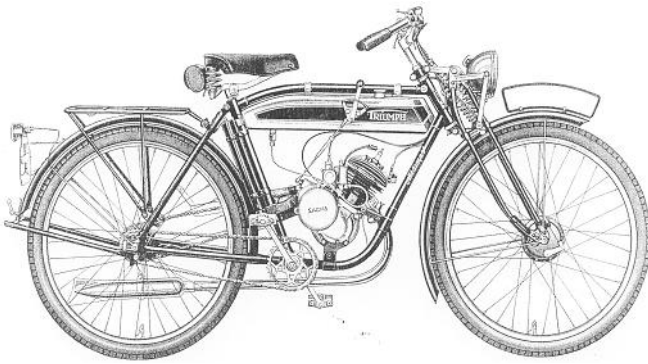
Aufpreis: für verchromten Tank RM. 6.50 6.50
für verchromte Felgen RM. 3.50 3.50

Aufpreis: für Gepäckträger RM. 7.50 7.50



Das vorstehend abgebildete neue Triumph-Motorfahrrad mit der geschützten Triumph-Federgabel bedeutet eine große Umwälzung auf dem Gebiete der Fahrräder mit Hilfsmotor. Mit dieser Neukonstruktion wurde endlich erreicht, daß auch ein Hilfsmotorradfahrer die angenehmen Fahreigenschaften empfindet, die heute jeder verwöhnte Motorradfahrer bei Benutzung seines Rades als selbstverständlich voraussetzt. Das neue Triumph-Motorfahrrad ist weich im Fahren; es ist zudem in einem hohen Maße wendig und liegt gut auf der Straße.

98er Ausfö hrung 1935

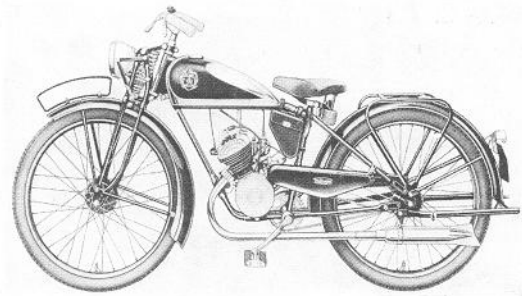


98er Ausfö hrung 1937 mit Test bericht

MOTOR-KRITIK-TESTKARTE

Triumph

Triumph-Sachs
100 ccm



Kennzeichnung.

Motor: Sachs-Motorgetriebeblock. Zweitakter mit normalen Nasenkolben. Leichtmetall-Zylinderkopf abnehmbar. Hub 54 mm, Bohrung 48 mm. Inhalt 98 ccm. Leistung 2,3 PS bei $n = 3200$. Verdichtung 1:5,4. Batteriezündung mit Schwungrad-Zündlichtmaschine. Gemisch-Schmierung (Vorschrift 1:20). — Ein Auspuffrohr.

Kraftstofftank: Inhalt 9 l. Liter. Einguß links, lichte Weite 40 mm, Dreiwegehahn mit Filter.

Vergaser: Fichtel & Sachs (ein-Hebel). Hauptdüse 55. — F & S Naß-Luftfilter mit Starterklappe.

Zündkerze: Bosch DM 45 A 1.

Lichtanlage: Bosch 15 Watt Zündlicht. Scheinwerfer Bosch E S 105×2 AG 25/8 P. Lichtaustritt 105 mm.

Kupplung: Mehrscheiben mit Korklamellen.

Getriebe: F & S Blockgetriebe, Zweigang 1 : 2,69 — 1 : 1,67.

Antrieb: Motor zum Getriebe direkt durch Zahnräder. Hinterradkette offen mit einfachem Schutzblech (Lwis $\frac{1}{2} \times \frac{3}{4}$, Gliederzahl 98). — Untersetzung Motor zum Getriebe 1 : 2,52; Getriebe zum Hinterrad 1 : 2,55.

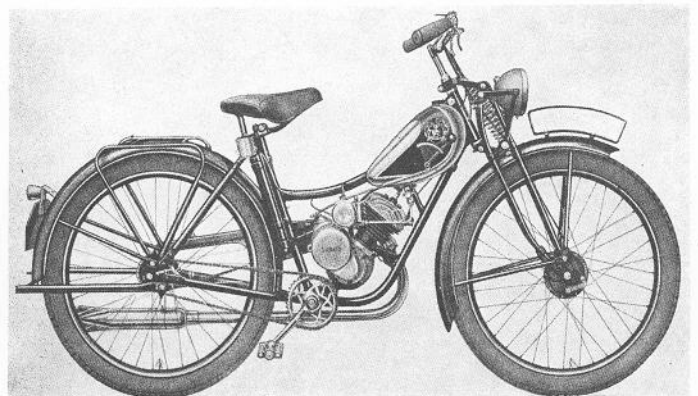
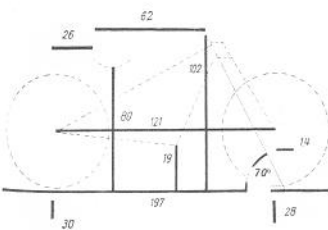
Bremstrommeldurchmesser: Hinten: Torpedo-Freilaufnabe. Vorn: 105 mm.

Bereifung: 26×2,25 auf Felge 26×2. Vorgeschriebener Luftdruck: vorn 1,5; hinten 1,75 atü. — Hinten Ausfallenden.

Rahmen: Geschlossener Doppel-Rohrrahmen (Oberzug einfach, teils konische Stahlrohre). Gelötet und genietet. — Einfacher, breiter Hinterradständer.

Federgabel: Rohrgabel mit tonnenförmiger Schrauben-Druckfeder.

Preise: Herrenrad: schwarz RM 327.—; rot RM 332,25; Damenrad: schwarz RM 339.—; rot RM 344,25 (Tachometer wie Bild-Draufsicht RM 16,50).



Triumph-Sachs

April 1937

64 kg

27,9 kg je PS

53 km/Std.

1,4 Liter bei 30 km/Std.

1,8 Liter bei 40 km/Std.

2,5 Liter bei 50 km/Std.

Gepprüftes Rad: Motorfahrrad (Herrenrad) solo.

Gewicht fahrfertig (gefüllter Tank): 64 kg.

Leistungsgewicht fahrfertig: 27,9 je PS.

Leistungsgewicht besetzt mit einer Person = 75 kg: 60,5 kg je PS.

Höchstgeschwindigkeit (sitzend): 53 km/Std.

Kraftstoffverbrauch I: Bei 30 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 1,4 Liter je 100 km.

Kraftstoffverbrauch II: Bei 40 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 1,8 Liter je 100 km.

Kraftstoffverbrauch III: Bei 50 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 2,5 Liter je 100 km.

Eigenheit: Motorfahrrad mit stabilem Spezialfahrgestell. Nicht ganz leicht, aber sehr gut ausgestattet. — Auch bei Vollgas nur geringe Motorvibration. — Besonderheiten: Doppelrohrrahmen; tiefer Motoreinbau; gute Motorradgabel; neun Liter Tank.

Fahrweise: Sehr handlich und wendig, von jedem Radfahrer schnell zu beherrschen. — Bedienung: nur Drehgas.

Federung: Motorrad-Druckfedergabel mit besonders guter Abstimmung, dadurch weich und ohne Neigung zum Durchschlagen.

Bremsen: Wirkung der Freilauf-Rücktrittbremse nur gering. Vorderradbremse gut.

Schaltung: bequem liegende Tankschaltung.

Ausstattung: Nachgiebiger, großer Wittkop-Fahrrad-Zugfedersattel mit Kunstlederdecke (Federunterzüge). — Durch Rahmenform ist tiefe Sattelanordnung (bis 780 mm) möglich, dann aber An- und Mitritzen weniger bequem. — Lenker fest, gut geformt. — Nachstellen der Antriebskette durch Schwenken des Motors. — Hintergabel mit Spezialenden erleichtern den Hinterradausbau ohne Kettenöffnung (die Kettenspannung wird dabei nicht verändert). — Werkzeugtasche unter dem Sattel.

Prüfung: Hans Theodor, April 1937.

Bemerkungen 1938: Neue Vordergabel. Vorlauf 20 mm. Radstand 123 cm. Tieferer Lenker, abgerundete Tankform.

98er Ausfü hrung ab 1938

98 ccm Sachs-Zweitakt-Blockmotor, 43 mm Bohrung, 54 mm Hub, 3 PS Bremsleistung, Schwungradmagnet mit 15-Watt-Lichtmaschine, Abblendschalter, Stabbatterie für Standlicht, Fichtel & Sachs-Spezialvergaser. – Zweigang-Blockgetriebe mit neuer bequemer Lenkstangenschaltung. – Stabiler, versteifter Doppelrohr-Rahmen aus besten Präzisions-Stahlrohren. – Bequemer Sitz, hervorragende Straßenlage. – Neuer 9-Liter-Satteltank mit großer Einfüllöffnung, Schnellverschluß und Reservehahn. Kraftstoff-Ölgemisch normal im Verhältnis 20:1, zum Einfahren und bei heißer Witterung 15:1. – Verbrauch auf 50 km 1 Liter Gemisch. – Geschützte TWN-Federgabel mit weicher Druckfeder. – Spezialfelgen 26x2,25" für Drahtballonreifen, 2,5 mm Speichen, Torpedo-Freilauf, Fichtel & Sachs-Bremsnabe im Vorderrad. – Spezial-Motorett-Bereifung. – 100 mm breite Schutzbleche, Vorderradblech mit Seitenschutz. – Gefederter Elastic-Sattel. – Besonders breiter Lenker mit Gummi-Elastic-Griffen. – Kräftiger Ständer am Hinterrad. – Gewicht ca. 50 kg. – Ausstattung: Luxus-Ausführung in roter Emaille. Gepäckträger über dem Hinterrad.

TRIUMPH-MOTORFAHRRÄDER



Triumph-Motorfahrräder in serienmäßiger Ausführung.

SIND ZUVERLÄSSIG!



Triumph-Motorfahrräder in roter Luxusausführung

Unbedingte Zuverlässigkeit - einfache Handhabung - wirtschaftlicher Betrieb -

sind anerkannte Vorzüge der Triumph-Motorfahrräder, die ihre hohe Qualität schon tausendfach unter Beweis gestellt haben. Auch bei der Gestaltung des neuen Modells leitete uns der Grundsatz, vom Guten das Beste zu bringen. Durch eine neuartige, geschmackvolle Emaillierung, durch neue, sehr schräge Rahmen- und Tankform, praktischen Gepäckträger und neuen, modernen Sportlenker konnten wir das Gesamtbild der Maschine und ihre Straßenlage erheblich verbessern. Eine für jeden Fahrer sehr wertvolle Neuerung bildet die Lenkstangenschaltung. Sie erhöht die Fahrsicherheit

beträchtlich, denn der Fahrer kann jetzt auch beim Schalten den Lenker mit beiden Händen halten. Als sehr praktisch erweisen sich die Ausfallenden, die ein leichtes und rasches Herausnehmen des Hinterrades ohne Zerlegung der Ketten ermöglichen.

Das Triumph-Motorfahrrad ist kinderleicht zu bedienen und bei alt und jung, bei Damen und Herren gleich beliebt. Immer fahrbereit, eignet es sich für den Stadtverkehr ebenso wie für Fahrten durch Wald und Feld. Die weiche Triumph-Vordergabelfederung und die günstige Lenkerstellung machen auch eine Bewältigung größerer Wegstrecken leicht und angenehm.

Immer mehr Triumph-Motorfahrräder werden für den täglichen Gebrauch in Dienst gestellt. Sie entsprechen in hohem Maße den Wünschen des anspruchsvollen, dabei sparsamen und wirtschaftlich denkenden Fahrers.

Technische Daten	74 er Mofa	74 er Mofa	74 er Mofa	98 er Mofa	98 er Mofa
Baujahr	1931	1932 (ab M-Nr.36151)	ab 1934	ab 1935	ab 1937
Leistung PS	1,25	1,70	1,70	2,25	2,25
Leistungsangabe bei U/Min	3000	3500	3500	3200	3200
Hubraum mm	74	74	74	98	98
Hub mm	54	54	54	54	54
Bohrung mm	42	42	42	48	48
Getriebe	2-Gang	2-Gang	2-Gang	2-Gang	2-Gang
Leergewicht Kg	35	39	43	43	55
Gesamtgewicht Kg					151
Bereifung Zoll	2,25x26	2,25x26	2,25x26	2,25x26	2,25x26
Felge Zoll	2,0x26	2,0x26	2,0x26	2,0x26	2,0x26
Kettengröße	1/2x3/16Zoll	1/2x3/16Zoll	1/2x3/16Zoll	1/2x3/16Zoll	1/2x1/4Zoll
Kettenrollen	D=7,8mm	D=7,8mm	D=7,8mm	D=7,8mm	D=8,5mm,R=98
Höchstgeschw. Km/h	ca. 25	ca. 25	ca. 25	ca. 50	ca. 50
Sachs-Vergaser Hauptdüse				55	55
Zündzeitpunkt mm v.OT	4-7	3,5-4	3,5-4	3,5-4	3,5-4
Unterbrecherabstand	0,3-0,5mm	0,3-0,5mm	0,3-0,5mm	0,3-0,4mm	0,3-0,4mm
Zündkerzenabstand	0,4mm	0,4mm	0,4mm	0,5mm	0,5mm
Zündkerze	M85	M95	M95	M45 od. M145	DM45 od. DM145
Motor	2-Takt	2-Takt	2-Takt	2-Takt	2-Takt
Tankinhalt in Liter	3,50	5,5 H / 3,5 D	7 H / 2,5 D	7 H / 2,5 D	9 H / ca.4,5 D
Verbrauch	2,0 Liter / 100kr	2,0 Liter / 100kr	2,0 Liter / 100kr	2,5 Liter / 100kr	2,5 Liter / 100kr
Gemisch Normalbetrieb	1:15	1:15	1:20	1:20	1:20