

NEUE TRIUMPH-MODELLE

Mit wesentlichen Neuerungen wartet Triumph 1931 auf. Besondere Beachtung schenkte man der weiteren Vervollkommnung des steuer- und führerscheinfreien Modells, das als Type SK 200, 200 ccm, 1931 auf den Markt kommt. Die Erfahrungen der letzten Jahre führten zur weiteren Verbesserung des Zweitaktmotors nach dem bekannten 3-Kanal-System. Merkmale dieser neuen konstruktiven Verbesserungen sind: die verstärkte Kurbelwelle, neue Pleuelzapfenbefestigung, doppelreihiges Rollenlager mit Rollenkäfig für die Lagerung der Pleuelstange auf dem Pleuelzapfen. Die Gegengewichte des Motors wurden anders dimensioniert, wodurch ein wesentlich ruhigerer Lauf, ganz besonders in der niederen Tourenzahl erreicht wurde. Die Kurbelwellenlagerung im Kurbelgehäuse ist in Anbetracht der außergewöhnlich guten Erfahrungen, die mit dieser Lagerung gemacht wurden, beibehalten worden. Bekanntlich ist sie derart getroffen, daß außer dem Rollenlager auf der einen und Kugellager auf der anderen Seite noch 2 Bronzebüchsen vorhanden sind, die unbedingte Abdichtung der Kurbelwelle gewährleisten. Der Zylinder ist mit reichlich bemessenen Kühlrippen und 2 Auspuffkanälen versehen. Es ist ein Einhebelvergaser mit Turbo-Luftfilter eingebaut.

Auch in diesem Jahre hat man die automatische Hochdruckölung beibehalten, die noch dadurch verbessert wurde, daß man trotz eingestellter Mengenförderung dem Motor mit zurückfederndem Hebel, der an der Lenkstange angebracht ist, eine Zusatzölung bei besonders scharfer Beanspruchung geben kann.

Das durch die Pumpe geförderte Öl wird in den Vergaseransaugstutzen geleitet und hier beim Ansaugtakt des Motors in fein zerstäubtem Zustand in das Innere des Motors geführt. Der Öltank ist vergrößert und mit einem Peilstab versehen, um jederzeit die vorhandene Ölmenge messen zu können.

Als Getriebe wird das Dreigang-Hurth-Getriebe (Kette/Kette) verwendet, das außer der Hand- noch mit Fußkupplung versehen ist.

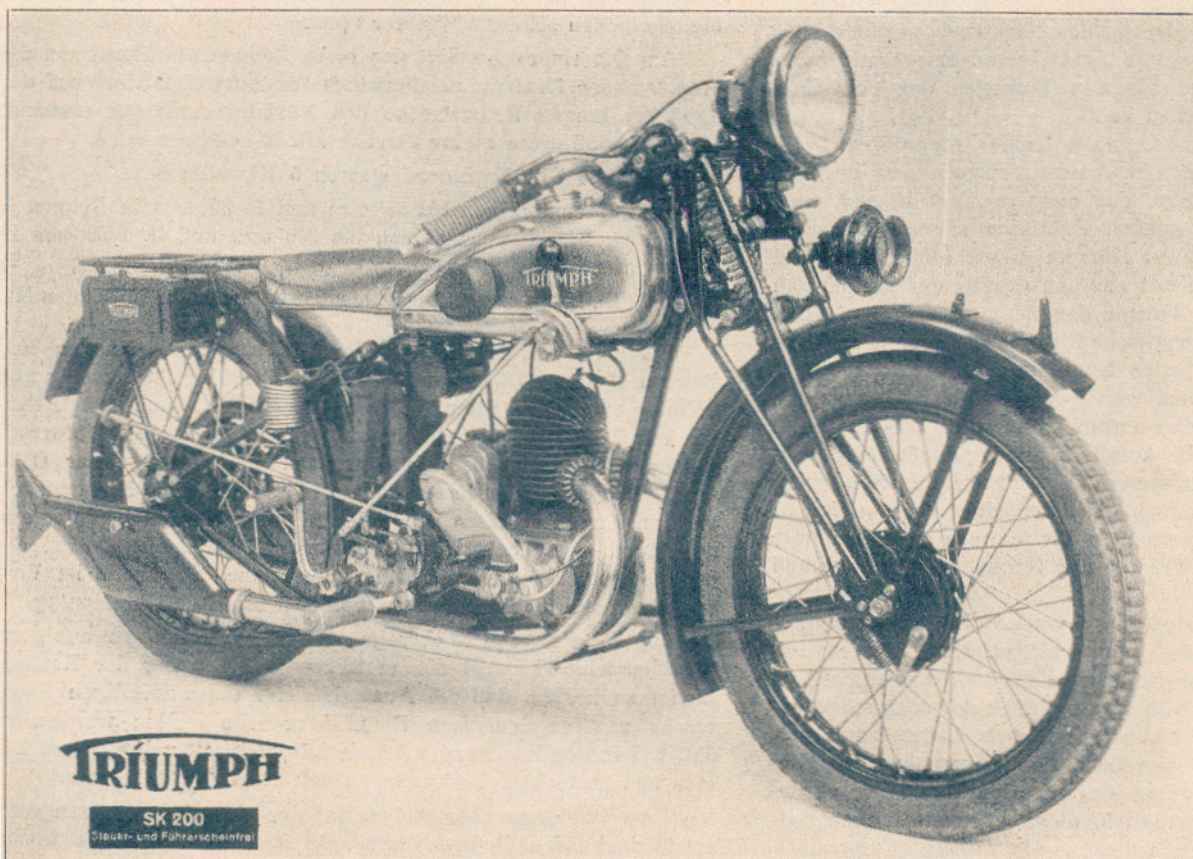
Ganz besondere Aufmerksamkeit hat man der Verbesserung der Fahreigenschaft zugewendet, die durch eine neue Vordergabel-Konstruktion, nochmals vergrößertem Steuerungsdämpfer mit Arretierungsfeder, der ein ungewolltes Verstellen verhindert, mit Erfolg erreicht wurde. Satteltank wie bisher in verchromter Ausführung, aber mit in den Tank eingelassener Sattelnase, außerordentlich günstige, niedere Sattellage (685 mm). Sattel Wittkop Terry mit Zugfedern, die nach Fahrergewicht einstellbar sind. Besonders leicht zu bedienender Mittelständer. Der hintere Teil des Kotflügels ist durch Lösen von drei Schrauben zur leichten Demontage des Hinterrades abnehmbar. Gepäckträger kann auf Wunsch durch Sportbügel ersetzt werden.

Wie wir hören, ist dieses neue Modell bereits auf den schlechtesten Alpenstraßen Deutschlands und Österreichs gründlich ausprobiert worden und hat sich in jeder Beziehung bewährt.

Weiter ist aus dem Triumph-Fabrikationsprogramm die 350-ccm-Tourenmaschine, 5 350, zu nennen. In diese Maschine wird der in Lizenz in Nürnberg hergestellte 350 ccm gegen-

gesteuerte MAG-Motor eingebaut, der bei vorzüglicher Leistung anspruchslos in der Wartung und im Verbrauch ist. Die Maschine ist insbesondere durch ihre leichte Handlichkeit und durch robusten Bau für denjenigen geschaffen, der nicht auf große Geschwindigkeiten (über 100 km/Std.), sondern auf ein zuverlässiges Strapazier-Motorrad Wert legt.

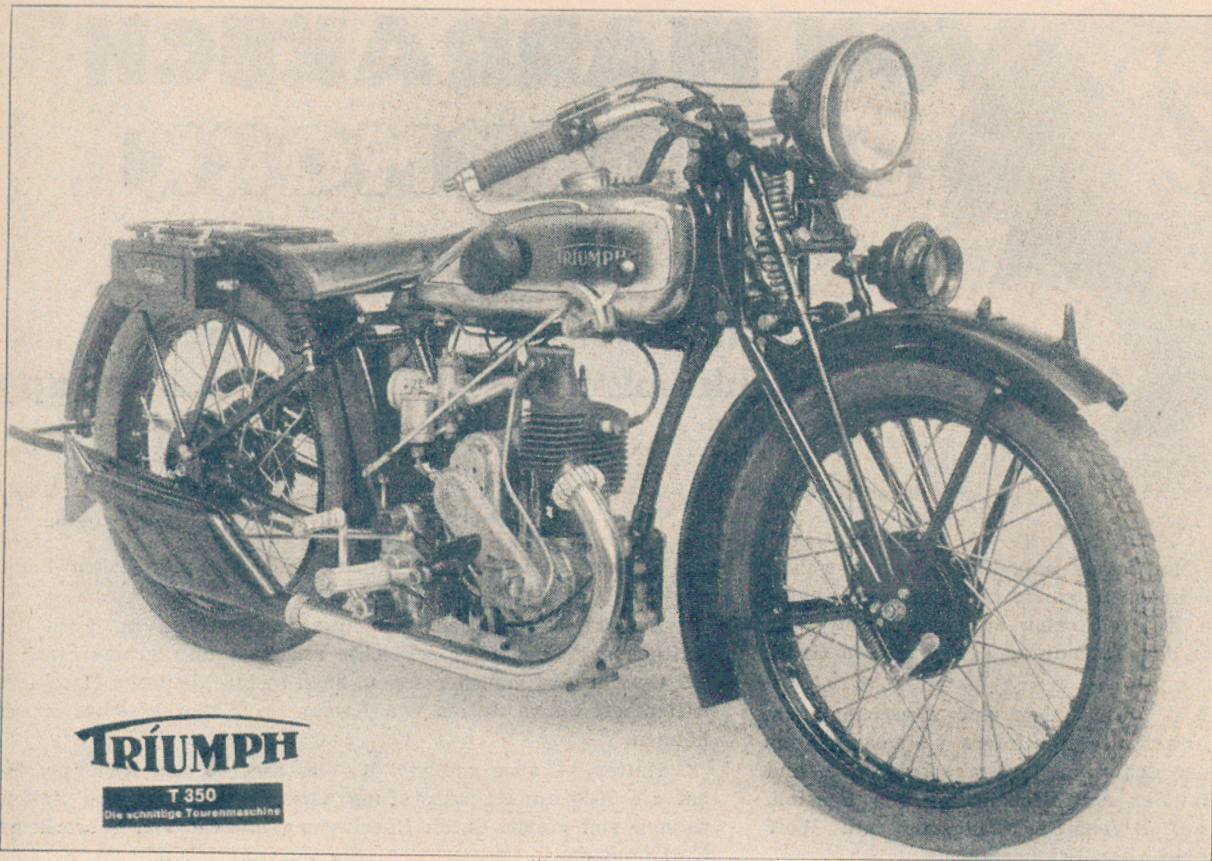
Zu erwähnen ist vor allem der automatische Bremsausgleich (System der Vierradbremse beim Motorrad), der bei allen Viertakt-Modellen verwendet wird. Bei jeder Bremsbenutzung wird das Hinterrad früher und dann automatisch das Vorderrad gebremst. Außerdem Handzusatzbremse für das Vorderrad, wodurch bei groß dimensionierter Brems-



TRIUMPH

SK 200

Steuer- und Führerscheinfrei



nichts geändert. Dagegen ist ebenfalls auf die weitere Ausstattung: vergrößerter Steuerungsdämpfer, Abstellbügel, Hinter- und Vorderrad- ständer Wert gelegt.

Als letzte Neuerung ist noch die SST. 500 ccm in Luxusausstattung, mit Original MAG-Motor o. h. v. zu erwähnen. Sämtliche blanken Teile sind gleich der SSK hochglanzverchromt. Das Rad ist als Sportmaschine für denjenigen anzusehen, der hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erreichen wünscht.

Auf Grund des neuen Kraftfahrzeuggesetzes werden mit Ausnahme der SK 200 sämtliche anderen Modelle serienmäßig mit

trommel weiche, aber schnelle Bremswirkung erreicht wird. Die Ausstattung ist ebenso wie bei den übrigen Modellen sehr reichlich gehalten: Tachometer, Benzinuhr, Reserve-Benzinhahn, Ölstandmesser.

SSK Luxus. Eine schnelle Luxusmaschine, sämtliche blanken Teile hochglanzverchromt.

In dieses Modell wird der bekannte 350-ccm-Original-MAG-Motor o. h. v., der in zahlreichen Rennen erfolgreich war, eingebaut. Es handelt sich bei diesem Motorrad um eine Sportmaschine bis zu einer Geschwindigkeit von 115 km/Std. Vordergabel- und Rahmenkonstruktion sind neu und durch Unterzug vom Motor zum Hinterrad wird eine ruhige Straßenlage selbst bei höchster Geschwindigkeit gewonnen.

T 500 mit 500 ccm gegengesteuertem Original-MAG-Motor. Die ausgesprochene Touristenmaschine für große Strecken, mit Doppelwiegerahmen und Steckachse am Hinterrad. Hier, wie auch bei der RR, 750 ccm, in die ja ebenfalls der Original-MAG-Zweizylinder-Motor zum Einbau gelangt, hat sich in der Konstruktion

Licht und Horn geliefert, und zwar die beiden Modelle 350 ccm mit Batterie-Zündlichtanlage, die 500- und 750-ccm-Modelle mit Magnet-Lichtanlage.

Wie wir seitens der Verwaltung der Triumph-Werke Nürnberg A.-G. hören, werden die Motorräder auf den Auslandsmärkten unter „TWN“ Triumph Werke Nürnberg A.-G. vertrieben.

