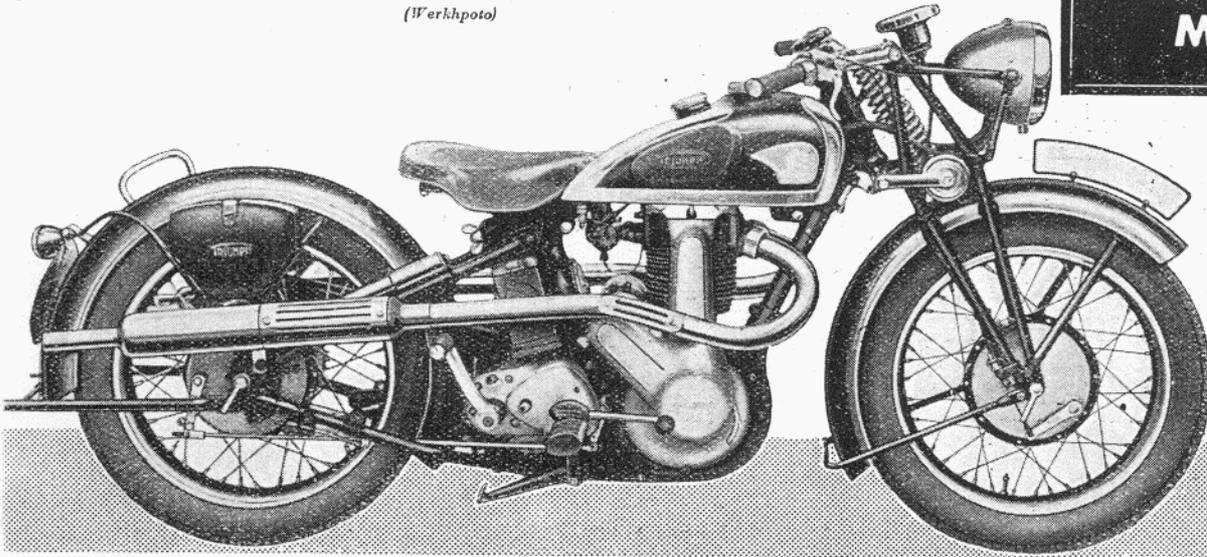


Die „S 500“ entstand aus der „STM 500“. Neu sind die Verschalung des Motors, das Getriebe, der Schwingsattel, die Batterieaufhängung, der Tank, der geschlossene Rahmen und die Abstellstütze.

(Werkhpoto)

## Prüfungsbericht M Nr. 179



# TRIUMPH „S 500“

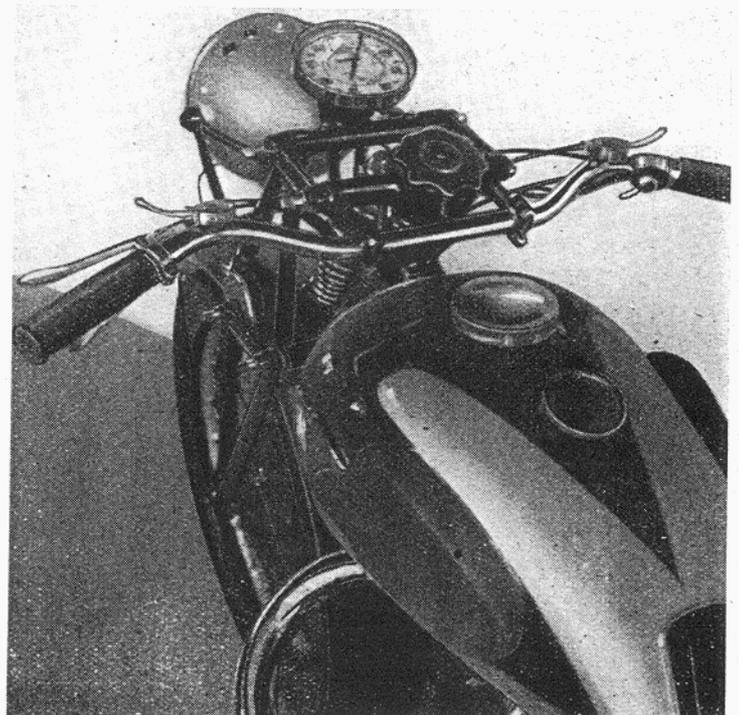
**D**ie Triumph „S 500“ ist kein reines Sportrad, bei dem es auf geringstes Gewicht und höchste Leistung ankommt, sondern es ist der Typ des Tourensportmodells, gut in der Leistung, aber auch wirtschaftlich und vor allem mit dem Komfort, den wir heute von einem Rad dieser Preisklasse verlangen. Wenn an dem bisherigen Modell „STM 500“ wesentliche Änderungen vorgenommen wurden, so galt das nicht nur der Modernisierung der Form, sondern in erster Linie der Verbesserung des Komforts und der Straßenleistung. Es erübrigt sich, von all dem zu sprechen, was schon die „STM 500“ besaß. Neu ist eine ganze Anzahl von Konstruktionsteilen, und hier muß betont werden, daß es wenig Konstrukteure gibt, die sich so eingehend mit den kleinen Dingen befassen wie etwa mit der Batterieaufhängung oder dem Motorradständer.

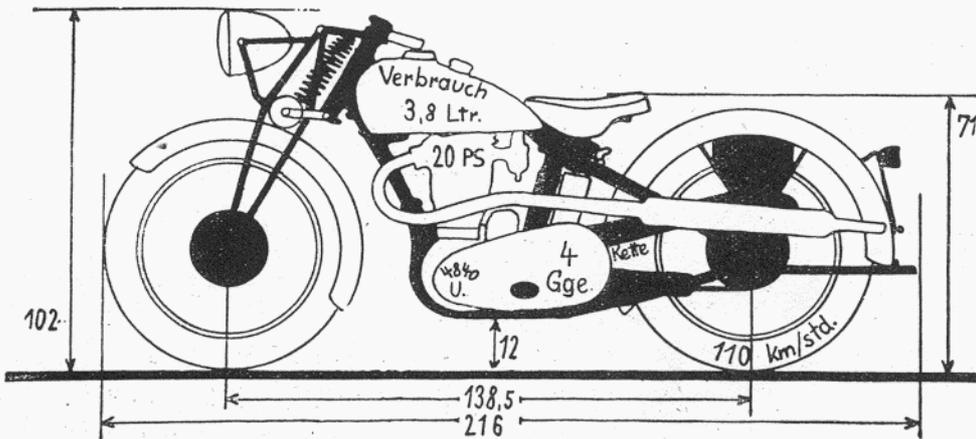
Einige Einzelheiten sind schon aus dem Ausstellungsbericht her bekannt, wir können uns also kurz fassen: Gar nicht so wichtig ist die neue Motorverschalung, denn es handelt sich hier nur um eine Abdeckkappe, die die äußere Reinigung erleichtert und die Linie dieses altbewährten Motors verbessert. Abgedeckt werden die Ölpumpe mit den Leitungen, der Steuerkettenkasten und die Stoßstangenrohre. — Weit wichtiger ist die neue Schutzkappe vor dem Kurbelgehäuse. Sie besteht aus einem kräftigen Tempergußstück, das gleichzeitig den bisher offenen (in der Form etwas geänderten) Rahmen schließt. Ganz neu ist das Viergang-

getriebe mit einer Fußschaltung in ähnlicher Form, wie sie von der 350-ccm-Maschine her bekannt ist. Genau wie bei ihr stimmt die Hebellänge, die Abstimmung des Schaltknopfes zur Raste. Die Schaltwege sind nicht zu lang, so daß auch hier fast ohne Kraftaufwand mit der Sohlenkante geschaltet werden kann. Die elektrische Leerlaufanzeige im Schein-

werfergehäuse erleichtert die Auffindung des Leerlaufs. — Wesentlich für den Fahrkomfort ist der neukonstruierte Schwingsattel mit großer Sitzfläche und gekapselter Schraubenfeder, deren Vorspannung durch eine Flügelmutter der Straßenoberfläche und dem Fahrergewicht angepaßt werden kann. Durch eine Stellschraube läßt sich der Sitzwinkel ändern. Jeder

Das große Tachometer liegt im Blickfeld. Der Tankeinguß hat einen neuen Verschuß, bei dem sich die Dichtung nicht mitdreht. (Photo vom Verfasser)





## Technische Angaben

**Motor**typ: Triumph Lizenz Mag, Inhalt: 496 ccm, Hub: 94 mm, Bohrung: 82 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:6, Schmierung: Frischöl, Vergasertyp: Bing, Vergasereinstellung: 110/II, Zündung: Batterie, Zündkerzentyp: Bosch DM 175 Al.

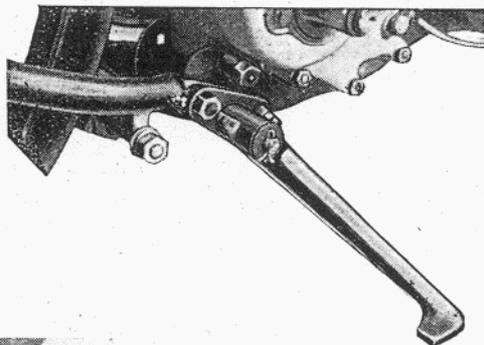
**Getriebe und Antrieb:** Getriebetyp: Hurth, getrennt, Uebersetzung: 1. Gang: 1:3,3,

2. Gang: 1:2,12, 3. Gang: 1:1,39, 4. Gang: 1:1; Antriebsart: gekuppelte Kette/Kette.

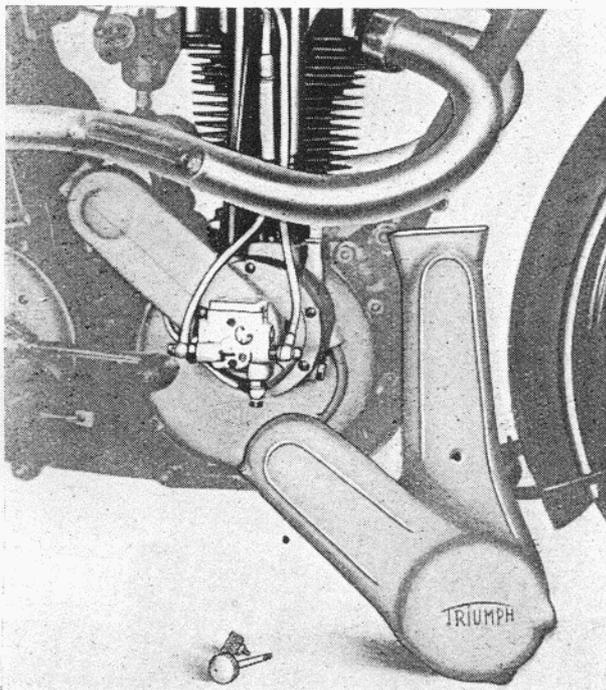
**Fahrgestell:** Tankinhalt: 10 Liter, Rahmen: Rohr, geschlossen, Federung: Druckfeder, Bremsstrommel- $\varnothing$ : 200 mm; Bereifungstyp: 3,5 $\times$ 19, Gewicht, fahrfertig (Tank voll): 180 kg; Preis: 1150,- RM.

kann sich dadurch die für ihn bequemste Haltung schaffen. — Die neue Seitenstütze kennen wir auch vom 350er Modell.

Vom Sitz aus kann die Abstellstütze heruntergeschwenkt werden. Eine leichte Neigung des Motorrades nach rechts, und schon steht es fest. Durch Verlegung des Kickstarters nach links würde die Befähigung der Stütze noch erleichtert werden. Der Rahmenezug, der zwischen Motor und



Das ist die neue Seitenstütze mit gekapselter Schraubenfeder.

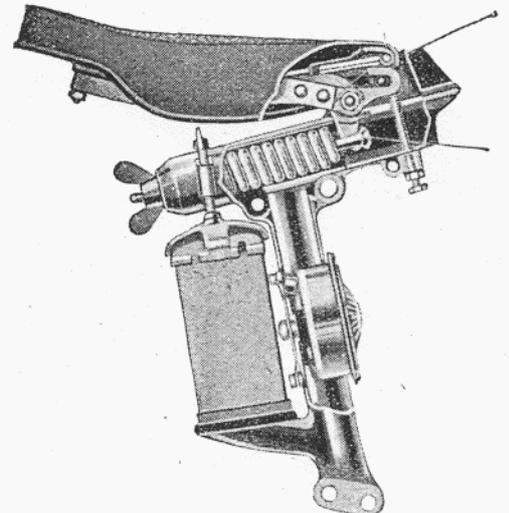


Durch diese einfache Verkleidung werden Stoßstangen, Ölpumpe, Oelleitungen, Dekompressor und Steuerkettenkasten abgedeckt.

Getriebe nach oben führt, besteht auch aus einem neuen Tempergußstück mit einer Konsole, auf der die Batterie, gummi-gelagert (!), aufgeklemt ist. Dieses Gußstück besitzt in der Mitte noch eine Oeffnung zum einheitlichen Einbau des Signalhorns. — Das Tachometer mit großem Zifferblatt liegt genügend hoch hinter dem Scheinwerfer. — Neu ist auch der Tankverschluß, der sehr gut dichtet, da die Korkdichtung sich beim Oeffnen und Schließen nicht mitdreht und dadurch nicht zerrieben werden kann. Am Tank sind große weiche Kniekissen angebracht, so daß man bei kurzen und langen Oberschenkeln einen festen Halt findet. — Zur Serienausstattung gehört ein Lenkschloß! — Das sind nur einige Ausrüstungsteile, die zeigen, wieviel Wert die Fabrik auf Komfort gelegt hat:

## ... und unterwegs

Der sportliche Motor ist natürlich nicht ganz leise, aber er arbeitet ausgeglichen, und auch bei Vollgas sind nur geringe Vibrationen merkbar. — Bei richtiger Einstellung des Sattels hat der Fahrer eine aufrechte, bequeme Sitzhaltung. Durch genaue Abstimmung von Sattelfeder, Stoßdämpfer und Reifenluftdruck ist eine wirklich gute Federwirkung zu erreichen, wie man sie bisher nur selten feststellen konnte. — Die „S 500“ gehört nicht zu den schnellsten der Klasse, aber immerhin konnte bei sitzender Haltung ein Höchsttempo von 110 km/st gemessen werden. Das Rad hat ferner eine sehr gute Beschleunigung, braucht es doch im dritten Gang, um von 30 auf 60 km/st zu kommen, nur 4,5 Sekunden! Dabei ist die „S 500“ sparsam und hat eine flache Verbrauchskurve; der Kraftstoffverbrauch ist also nur in geringem Maße von der Geschwindigkeit abhängig. F.



Der von Triumph entwickelte Schwingsattel mit gekapselter Schraubenfeder (Handnachstellung der Vorspannung), bei dem auch der Sitzwinkel verändert werden kann. Das Bild zeigt das neue Rahmen-tempergußstück mit dem Batteriefuß und dem Ausschnitt für das Horn. (Werkphoto, 3)