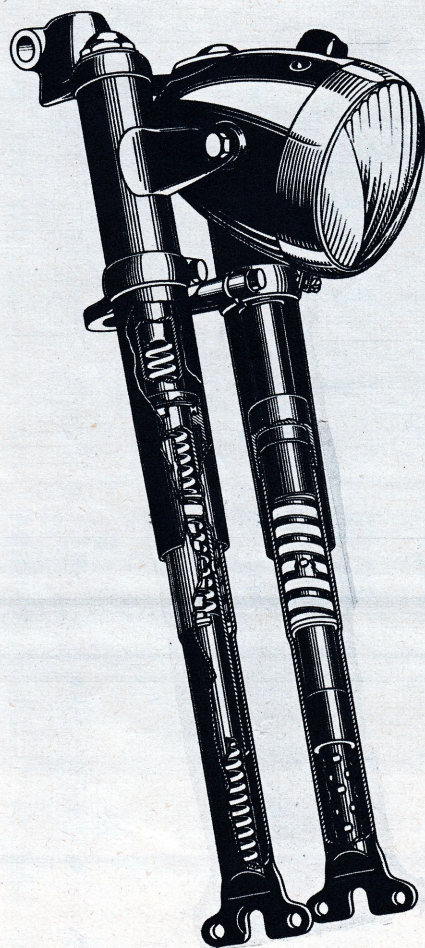
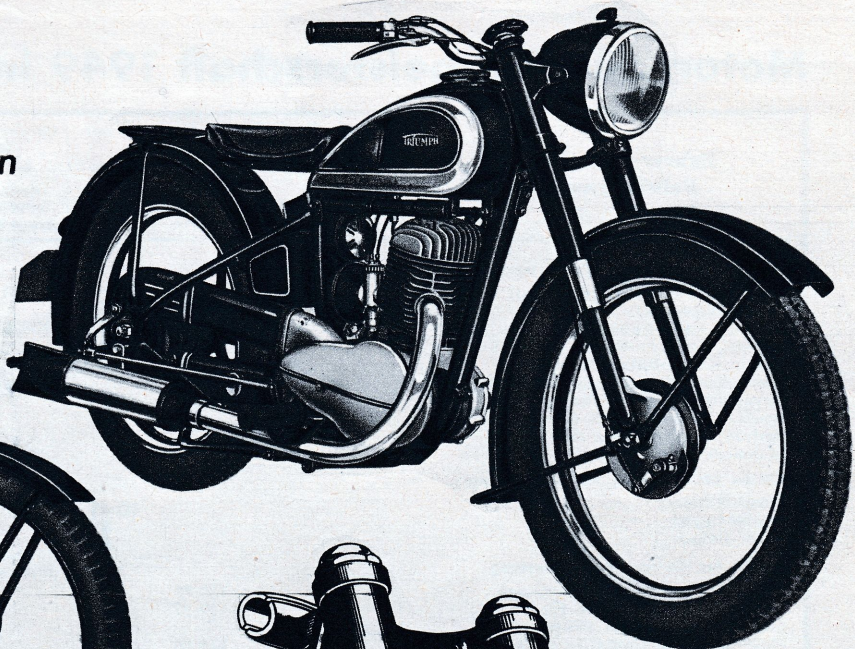
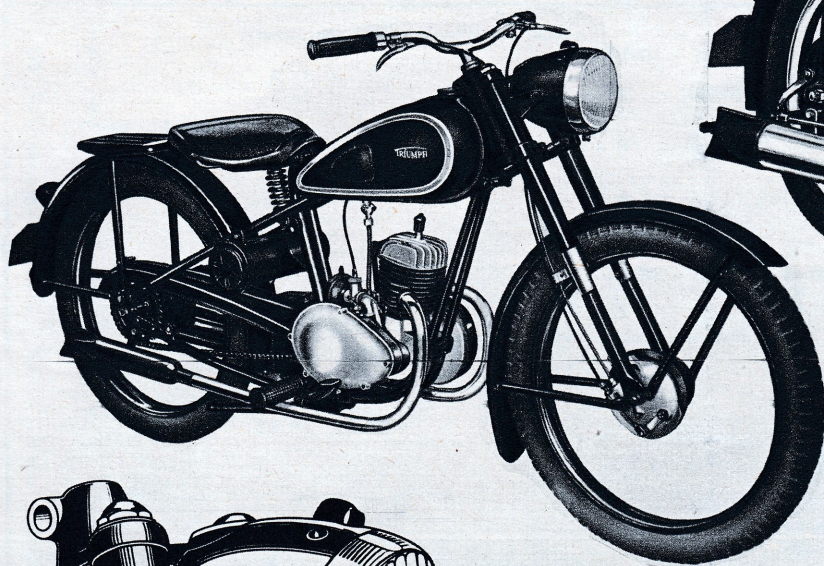


Die neuen

# Teleskopgabeln von



## TRIUMPH



können die 125er niemals profitieren. Wenn nun Royal Enfield als englisches Werk mit hervorragendem Entwicklungsanteil auf dem Gebiet der Teleskopgabel für das leichte RE 125 ccm-Modell eine verbilligte, ölgedämpfte Gabel geschaffen hat, dann ist damit schon ein vorbildlicher Auftakt gemacht worden, der kein Einzelfall mehr ist. Die Triumph-Werke Nürnberg gingen noch weiter: Bei der Konstruktion einer Telegabel für die 125er durfte es keinen verbilligten Ersatz geben, der nach außen hin zwar die Form der Bewährtesten wahr, im verborgenen Innern aber jene Sparsamkeit übt, mit der sich die Qualitäten der ölgedämpften Telegabel aber unmöglich vortäuschen läßt.

Kompromißlos haben die Triumph-Leute mit der Gabelneukonstruktion für die BDG 250 den internationalen Standard zu erreichen gewußt, und kompromißlos hat auch die leichtere Ausführung für die B 125 den gleichen baulichen Aufwand und damit auch die Vorzüge der größeren Gabel übernommen!

Ausgerüstet mit diesen hauseigenen und über viele hunderttausend Kilometer erprobten Neukonstruktionen verlassen in diesen Tagen zum erstenmal beide Triumph-Modelle das Werk. Wir hatten mit dem Ende der Triumph-Trapezgabel und der Einführung der neuen Telegabeln Preiserhöhung erwartet. Aber Direktor Reitz und seine Männer um ihn wußten mit unveränderter Beibehaltung der bestehenden Preise dem deutschen Motorradmarkt einen Dienst zu erweisen. Wie nicht anders zu erwarten, haben sich beide Gabelausführungen in echter Triumph-Sorgfalt einen prinzipiell gleichen Aufbau vorgeschrieben, der die Federn ins Innere der Holme verlegt und dadurch den Außendurchmesser der Holmlänge bis zur unteren Gabelbrücke für ein

langes Gleitrohr mit weit auseinander liegenden Führungen freiläßt. Wer diesen Gabeln schon heute ausgeschlagene Führungsbüchsen andichten will und eine präzise Radführung anzweifelt, der wird sich von diesen Triumph-Konstruktionen überzeugt und belehrt finden. Die Art der progressiven Dämpfung ist neu: Die federführenden Hülsen am Grund der Gleitrohre haben Bohrungen, deren wirksamer Durchflußquerschnitt beim Eingleiten in den Holm immer kleiner wird. Außerdem werden die Durchgangsquerschnitte beim Einfedern durch die sich immer mehr verengenden Federwindungen verringert. So wird zusammen mit der Stoßdämpferölfüllung in beiden Richtungen eine progressive Dämpfung erzielt.

J. F. D.

Der Siegeszug der hochwertigen, ölgedämpften Teleskopgabel ließ sich bisher nicht ohne Besorgnis betrachten. Sollte diese zunächst umstrittene, dann aber ihrer unverkennbaren Vorzüge wegen generell anerkannte und auch eingeführte Art der Vorderradfederung nur ein Vorrecht mittelschwerer und schwerer Maschinen bleiben und sollten die leichten Maschinen auf sie aus preislichen Gründen verzichten müssen, oder würde sich die Erkenntnis durchsetzen, daß auch den Klassen unter 250 ccm der ölgedämpfte Komfort hochwertiger Telegabeln nicht vorenthalten bleiben darf? Von dem Standpunkt, daß für eine 80 kg schwere Maschine mit rund 75 km/std Spitzengeschwindigkeit irgend eine Vorderradfederung gut genug sei,