

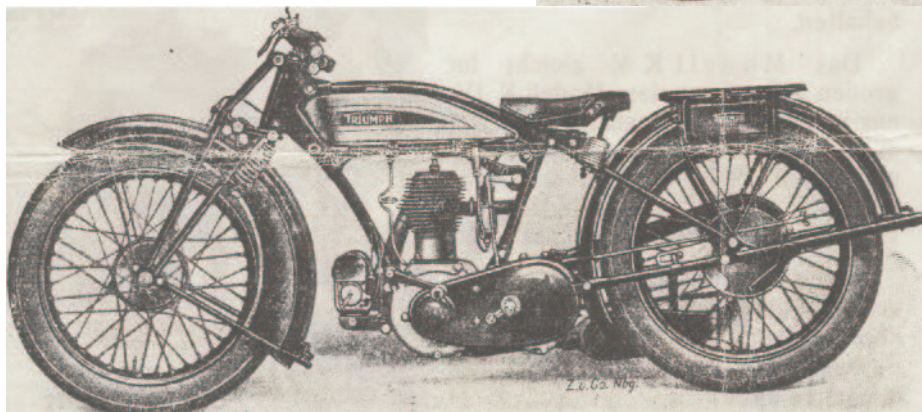
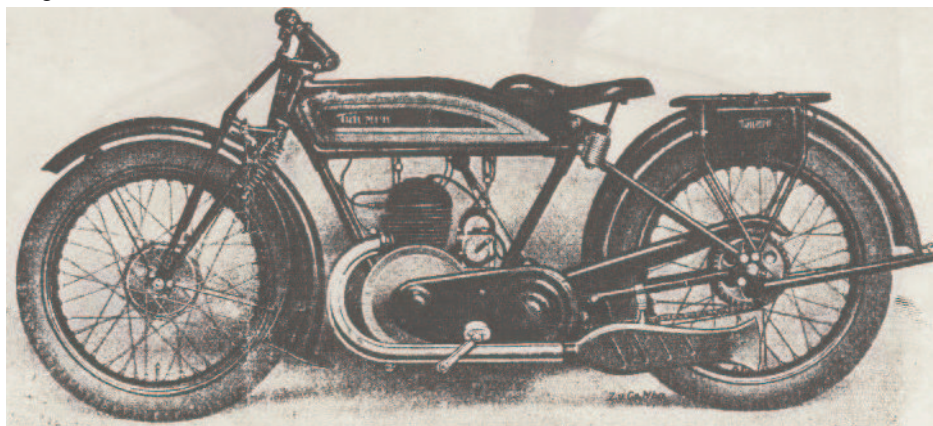
Im neuen TRIUMPH Motorrollen

Nur kurze Zeit ist verstrichen, seit die Triumph-Werke Nürnberg A.-G., deren Erfahrungen im Bau von Kraftfahrzeugen auf mehr als 30 Jahre zurückreichen, ihre neuen Modelle K III und T II herausgebracht haben. Diese Modelle haben sich in besonderem Maße die Sympathie weitester Kreise erworben, und besonders der 250-ccm-Zweitakter stellt bei besonderer Preiswürdigkeit ein ideales Fahrzeug für jeden Beruf dar. Seine große Beliebtheit gab Veranlassung, an der Vervollkommnung besonders dieses Typs weiterzuarbeiten, und die neuen Modelle K IV und K V sind als technische Höchstleistungen anzusprechen.

Kühlung des Zylinders.

Abbildung 2 veranschaulicht die inneren beweglichen Teile des Motors.

Innenbackenbremsen von reichlichen Dimensionen (und zwar Handbremse auf Vorderrad und Fußbremse auf Hinterrad)



Oben:
Das neue 250-ccm-Zweitakt-Modell K. IV.

links:
Das neue 500-ccm-Modell T. III.

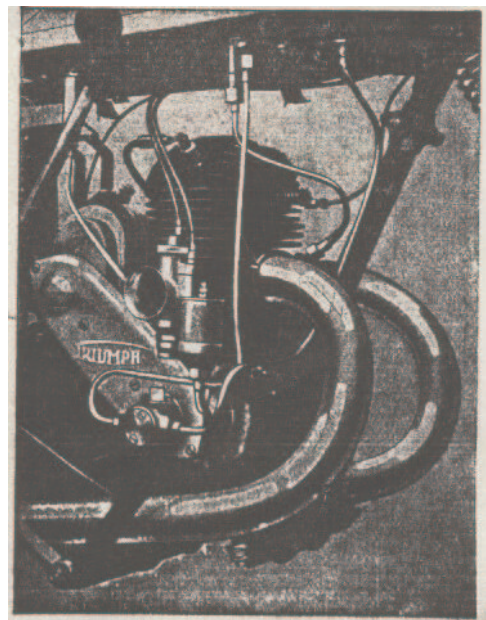
unten:
Motor des Sportmodells K V
mit 2 Auspuffrohren.

Das Modell K IV zeichnet sich durch besonders niedrigen Rahmenbau und tiefe Sattellage aus. Hierdurch ist ein sicheres Liegen auf der Straße gewährleistet. Der Rahmen ist aus besten nahtlosen Stahlrohren hergestellt, hart gelötet und an allen besonders beanspruchten Stellen verstärkt. Der luftgekühlte Einzylinder-Zweitaktmotor hat 66 mm Bohrung, 72 mm Kolbenhub und ein Hubvolumen von 247 ccm. An der Bremse wird eine Leistung von 6 PS erreicht. Abbildung 1 zeigt den Motor mit den 2 Auspuffrohren, die für restlose Ableitung der Auspuffgase sorgen, sowie die neue seitliche Anordnung der Zündkerze, wodurch diese in den Bereich des Fahrwindes zu liegen kommt und vor Überhitzungen geschützt ist. Die Vergrößerung der Kühlrippen bewirkt eine reichliche, zuverlässige

Hervorzuheben ist die Verwendung von Rollenlagern im unteren Pleuelstangenkopf. Die Ölung erfolgt automatisch. Sie ist als Zentralschmierung ausgebildet (Abb. 3) und durch das am Schauglas angebrachte Stellrädchen auch während der Fahrt zu regulieren. Außerdem läßt sie die zahlreichen Rohrleitungen in Wegfall kommen und garantiert eine regelmäßige Versorgung der beweglichen Teile. Durch einen vom Zylinder ausgehenden Kanal gelangt das Öl zu den verschiedenen Schmierstellen (Abb. 1).

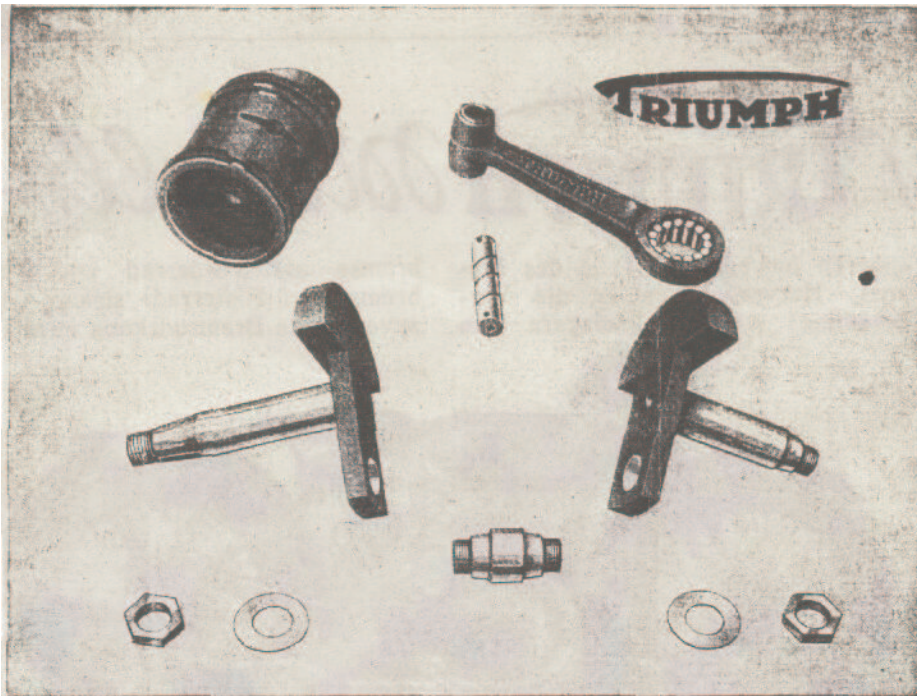
Die Kraftübertragung (Abb. 4) vom Motor zum Getriebe und hierauf zum Hinterrad erfolgt durch Ketten, von denen die erste durch Kapselung vor Verschmutzung geschützt ist.

Die zur Verwendung gelangenden



sichern eine zuverlässige Bremswirkung auch bei

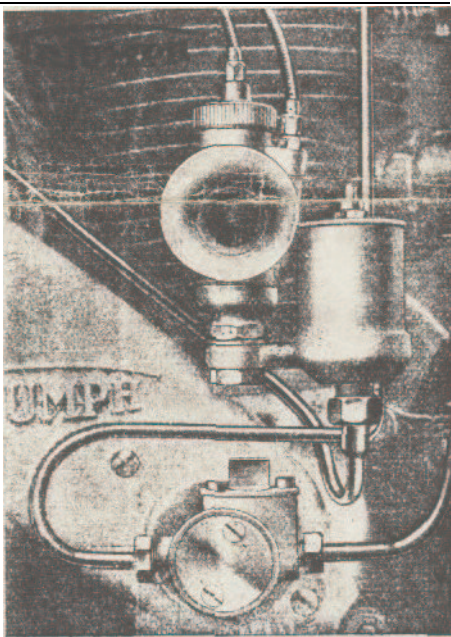
DAS MOTORRAD



dämpfer für den Antrieb angebracht. Das Getriebe ist ebenfalls Original englisches Triumph-Fabrikat. Die Ölung der Antriebskette vom Motor zum Getriebe erfolgt zwangsläufig durch den Überdruck im Kurbelgehäuse. Die Lenkstange ist verstellbar. Außerdem wird Modell T III mit Steuerungsdämpfer ausgerüstet. Regulär ist die Maschine mit verstellbaren Fußrasten ausgestattet, doch werden auf besonderen Wunsch Fußbretter geliefert. T III ist gleich gut als Solo- wie als Beiwagenmaschine geeignet.

Bei sämtlichen Modellen sind die Tankeinfüllöffnungen groß gehalten und mit patentierten Schnellverschlüssen versehen.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient, daß sämtliche emaillierten Teile vorher mit Rostschutzverfahren behandelt sind. Hierdurch ist die Haltbarkeit der Emaille erhöht.



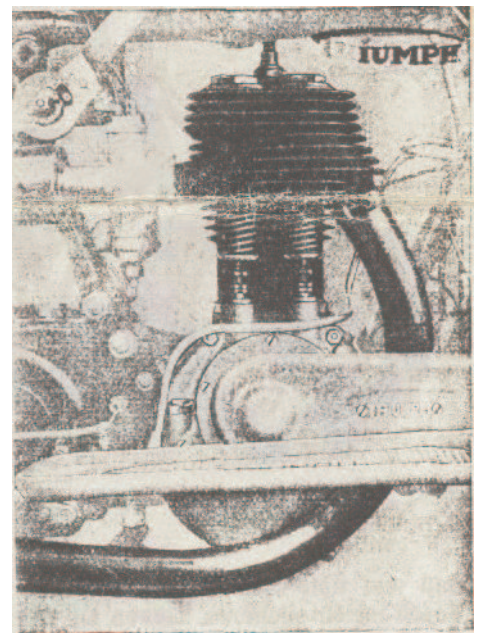
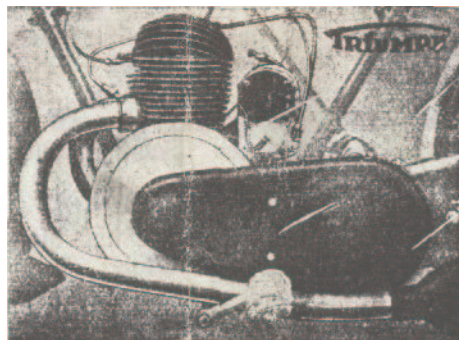
Alle sonstigen Vorzüge des 'bisherigen Modells K III sind beibehalten.

Das Modell K V gleicht im großen und ganzen dem Modell K IV, nur ist es als Sportmaschine mit zwei durchgehenden Auspuffrohren mit je einem am Ende befindlichen fischschwanzförmigen Schalldämpfer und verstellbaren Fußrasten ausgestattet.

Das ebenfalls neue Modell T III erhält infolge seiner Rahmenkonstruktion eine besonders tiefe Sattelstellung und bietet daher bequemsten Sitz.

Zum Einbau gelangt ein Original englischer 494 ccm seitengesteuerter Viertaktmotor der Triumph Cycle Co. Ltd., Coventry (Abb. 5). Der Motor besitzt Leichtmetallkolben und arbeitet dadurch wesentlich wirtschaftlicher, wobei er noch den Vorteil eines größeren Anzugmomentes und einer erhöhten Geschwindigkeit hat. Auf der Motorachse ist ein Stoß

nasser "Witterung. Große Schützbleche gewahren selbst bei schlechtestem Wetter guten Schutz und die neue Auspuffanlage mit fischschwanzförmigem Schalldämpfer verringert das Geräusch auf ein Minimum-. Als wesentliche Neuerung ist die Lenkstange zu erwähnen, die nach allen Richtungen verstellbar ist. Dadurch kann der Fahrer die Steuerung seiner persönlichen Fahrtechnik anpassen. Ballonreifen in Verbindung mit Tiefbettfelgen bewirken ein ruhiges stoßfreies Fahren auch bei schlechten Straßenverhältnissen.



Vor Versand wird jede Maschine einer genauesten Leistungsprüfung unterzogen, so daß nur solche Räder die Fabrik verlassen, die den an sie gestellten Anforderungen gewachsen sind.

link s oben:
Kurbeltrieb des K. IV- und K. V-Motors.

Mitte links:
Vergaser und Ölpumpenanordnung.

unten :
Zweitakt-Motor von der Antriebsseite.

Mitte rechts:
T III-Motor von der Ventilseite