

Welche Motorrad-Vertretung wähle ich?

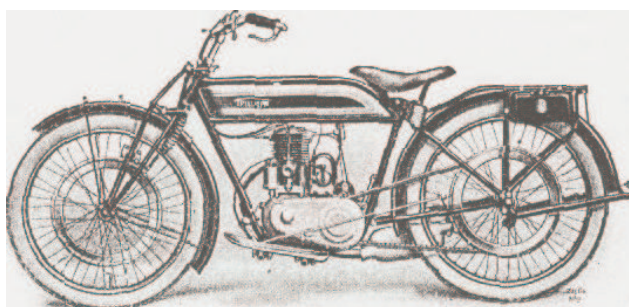
Die neuen Modelle 1926

II. Die Triumph-Motorräder

Eine der schwerwiegendsten Entscheidungen, die mit Beginn der Frühjahrssaison an den Fahrradhändler herantreten, ist die, ob er eine Motorradvertretung übernehmen, und in diesem Fall, für welche Marken er sich entscheiden soll. Ähnlich mancher Motorradhändler, der im alten Jahre bereits Vertretungen besessen hat, wird nach neuen Modellen Umschau halten. Um all diesen Händlern bei der Entscheidung dieser wichtigen Frage, von der das Ergebnis des nächsten Geschäftsjahres abhängen kann, behilflich zu sein, werden in der FKZ in einer fortlaufenden Artikelserie die wichtigsten neuen Motorradmodelle ausführlich besprochen werden. Nachdem im letzten Heft das Victoria-Motorrad eingehend betrachtet worden ist, wird die Artikelserie heute mit den Motorrädern der Triumphwerke Nürnberg A.-G. fortgesetzt.

Die Triumph - Motorräder werden in drei verschiedenen Ausführungen geliefert, von denen zunächst der Triumph-„Knirps“ besprochen werden soll. Der Triumph-„Knirps“ ist mit einem Einzylinder-Zweitaktmotor ausgerüstet.

Durch das Fehlen der Ventile wird eine übersichtliche Wartung des Motors auch dem Laien möglich. Nach der Steuerformel leistet der Motor



1,7 Steuer-PS.

Triumph-„Knirps“ Zweitaktmaschine

Aus wärmetechnischen Gründen, die ja beim Zweitakter erhöhte Bedeutung haben, ist der Gußeisenkolben verwandt worden, so daß selbst bei hoher Beanspruchung ein Festfahren nicht eintreten kann. Durch die Anordnung der Kühlrippen ist für ausreichende Kühlung gesorgt. Die Pleuelstange ist auf Rollen gelagert, während die Pleuelstange durch Mischöl bewerkstelligt wird. Als Pleuelstange wird ein Doppelschiebervergasen benutzt, während die Zündung durch einen Bosch-Magneten, der Früh- und Spätzündungseinstellung von Hand ermöglicht, erreicht wird.

Das Getriebe ist ein Zweiganggetriebe mit Leerlauf. Die Gangschaltung geschieht mittels Gestänges auf der rechten Seite, während das Antreten durch einen rechts im Getriebeblock befindlichen Kickstarter bewerkstelligt



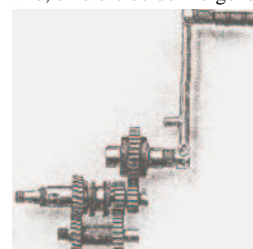
Kupplungseinzelteile

werden kann. Die Kupplung, die durch einen an der Lenkstange angebrachten Hebel betätigt wird, ist eine nachstellbare Lamellenkupplung. Der Rahmen, aus nahtlosen Stahlrohren hartgelötet, ist sehr kräftig gehalten. Das Problem der Abfederung ist durch die Triumph-Federung System „Druid“ gelöst worden. Die Kraftübertragung geschieht mittels Gummikeilriemen. Es sind zwei Bremsen vorgesehen, eine kräftige, auf die Pleuelstange des Hinterrades wirkende Fußbremse und eine in eine gesonderte Pleuelstange des Vorderrades eingreifende Handbremse, die von der Lenkstange aus betätigt wird. Der emaillierte Flachtank enthält etwa 8 l Gemisch. Von einer Trennung des Betriebsstoffes ist abgesehen worden, um dem Laien keine Schwierigkeiten in der Bedienung zu bereiten. Der Radstand der Maschine beträgt 1380 mm, sein fahrfertiges Gewicht 82 kg, während die mit ihm erreichbare Fahrgeschwindigkeit mit 65 km angegeben wird. Der Verkaufspreis des Triumph-Rades stellt sich auf 875 Mark.

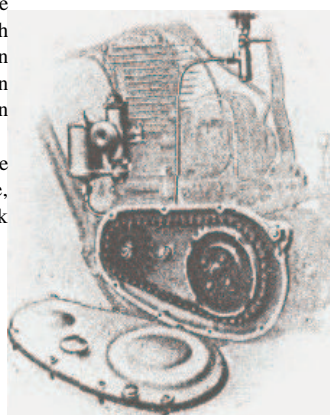
Im Gegensatz zu dem Triumph-„Knirps“, dessen Motor in den Nürnberger Werken serienmäßig hergestellt wird, sind die beiden folgenden Modelle „S“ und „T“ mit englischen Triumph-Motoren ausgerüstet.

Das Triumph - Sportmodell „S“ hat den englischen Triumph-Viertaktmotor, der als vier-ventiliger, ohc-gesteuerter Einzylinder ausgebildet ist und ein Hubvolumen von 499 ccm hat, so daß seine Leistung nach der Steuerformel 1,9 PS beträgt. Die Bohrung mißt 81 mm, der Hub beträgt 97 mm. Der Zylinderkopf ist abnehmbar und kugelförmig ausgebildet, so daß durch die Wirbelung des eintretenden Gasluftgemisches ein voller Explosionsdruck möglich ist. Der Pleuelstange ist ein Spezialtyp aus Aluminium und derart konstruiert, daß nur ein Teil der Pleuelstange mit der Pleuelstange in Berührung kommt. Um die Reibungswiderstände am Motor möglichst gering zu machen, ist ausgiebig von der Pleuelstange Gebrauch gemacht worden. So finden wir sowohl bei Pleuelstange als auch bei der Pleuelstange eine derartige Lagerung.

Die Kraftübertragung vom Mo



Kickstarter des Triumph „Knirps“

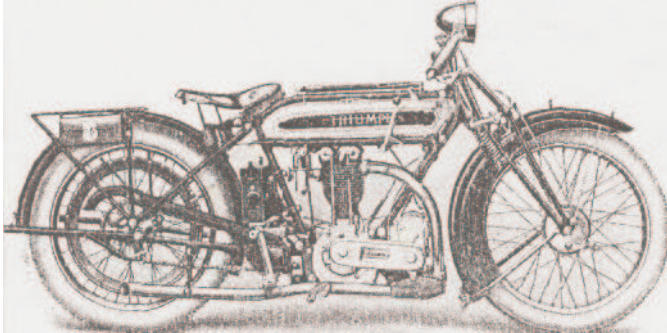


Getriebe des Triumph-„Knirps“



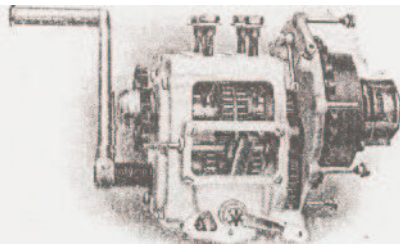
Motoreinzelteile des Triumph-„Knirps“

tor zum. Getriebe geschieht durch eine in Öl laufende Rollenkette und von hier aus zum Hinterrad gleichfalls mittels einer weiteren Rollenkette. Das Dreiganggetriebe mit Leerlauf, nachstellbarer Handkupplung, Stoßfänger und Kickstarter ist geräuschlos gelagert. Die Über-



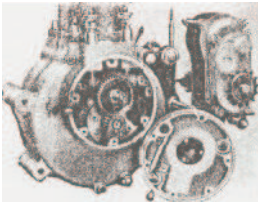
Sportmodell „S“

setzung ist 4,5, 7,47 und 12,46 : 1. Am hartgelöteten Rahmen sind für den Anschluß eines Seitenwagens entsprechende Muffen vorhanden. Die Triumph-Federgabel System „Druid“ sorgt auch hier



Dreiganggetriebe

für Abfederung. Benzin- und Ölbehälter, grau emailliert, mit grünen Feldern, sind getrennt gehalten und fassen ungefähr 9 Liter Benzin und 1/2 Liter Öl. Die Schmierung kann entweder durch Handpumpe oder auch automatisch erfolgen. Es sind zwei Bremsen vorgesehen, und zwar eine mit der Hand zu betätigende Vorderradnabenbremse sowie eine

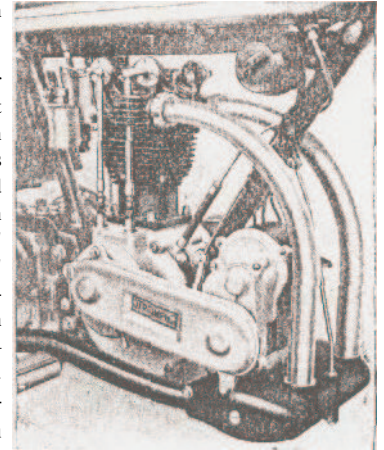


Steuerungsteile

oder Zündlichtmaschine bewirkt. Die Maschine wiegt etwa 120 kg, ihr Preis beträgt 1450 Mark.

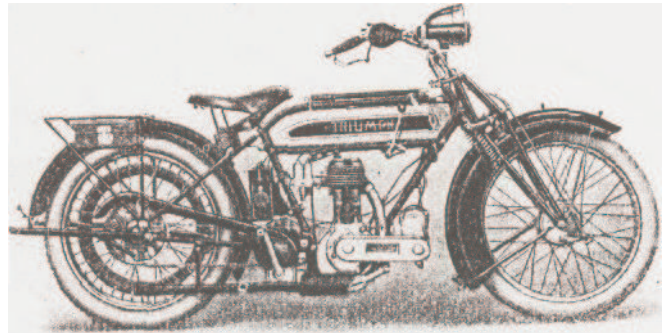
Das Triumph - Tourenmodell „T“ ist als Solo- und Beiwagenmaschine ausgebildet.

Der Viertaktmotor ist ein zweiventiliger stehender Einzylinder von 550 ccm Inhalt, 85 mm Bohrung und 97 mm Hub, hat also eine Steuerleistung von 2,1 PS. Das untere Pleuellager ist rollengelagert. Große Kühlrippen sorgen für die erforderliche Kühlung. Eine günstige Gasverteilung wird durch die Form des Kompressionsraumes erzielt. Der Motor ist seitlich gesteuert; Hinterradfelgenbremse. Die Zündung wird durch Magnetapparat



das Öffnen und Schließen der Ventile wird durch Zahnrad mit darauf befindlichen Nocken bewirkt. Der Kolben ist aus bestem Grauguß gefertigt und trägt zwei obere und einen unteren Ring. Modell „T“ besitzt ebenso wie Modell „S“ einen Spezial-„Triumph-Vergaser“, der halbautomatisch mit zwei Kolben arbeitet. — Getriebe, Tank, Laufwerk usw. des Triumph -

Tourenmodelles sind genau wie beim Sportmodell ausgeführt. Der Radstand beträgt bei beiden 1460 mm, die Reifenabmessungen sind 26 X 3 Zoll. Die Übersetzung des Tourenmodells ist 4,75, 8 und 13,33. Die erzielbare Höchstgeschwindigkeit beträgt bei ihm 90 km in der Stunde, während sie beim Sportrad mit 110 km in der Stunde angegeben wird. Das Gewicht des Tourenmodells ohne Zubehör ist



Triumph - Tourenmodell „T“

ungefähr 125 kg. Der Preis stellt sich wie beim Sportrad, das, wie bereits oben erwähnt, 1450 Mark kostet.

Die Maschine ist in allen Teilen speziell als Beiwagen - Motorrad ausgebildet und wird auf Wunsch mit dem Adka - Seitenwagen der Karosseriewerke München geliefert, der mit Velourauschlag, Bodenteppich, Feder-Rückenkissen, Polsterkeil, Staub-Decke, Regenkappe, elektrischer Seitenlampe und Zelluloid-Windschutzscheibe ausgestattet ist. Die Karosserie des Adka-Sportseitenwagens besteht aus leichtem, jedoch äußerst stabilen Holz-Eisengerippe, das mit wasserdichtem, imprägniertem Segelleinen bezogen ist und eine Haube aus Aluminium besitzt. Die Lackierung des Beiwagens ist dem Anstrich des Motorrads entsprechend gehalten.