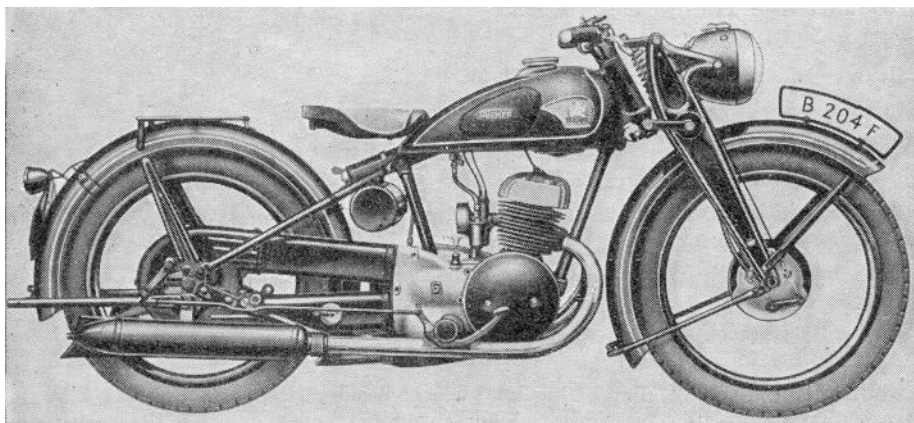


**Motor-Kritik-Test-Karte**  
**Triumph**

**Triumph B 254 F / 250 ccm**



**Kennzeichnung.**

**Motor:** Zweitakter mit Flachkolben (Querstrom-Umkehr-Spülung). Leichtmetall-Zylinderkopf abnehmbar. Hub 72, Bohrung 68 mm. Inhalt 246 ccm. Leistung 8,5 PS bei  $n = 4500$ . Verdichtung 1 : 6,03. Batterie-Zündung mit Schwungrad-Zündlichtmaschine, — Gemisch-Schmierung (Vorschrift 1 : 20)- — Zwei Auspuffrohre. untenliegend, Töpfe zerlegbar.

Kraftstofftank: Inhalt 11,3 Liter. Einguß Mitte, lichte Weite 58 mm. Dreiwegehahn mit Filter.

Vergaser: Bing AJ 2/24 (Zweihebel). Hauptdüse 95. Nadelstellung **III**. Leerlaufluft eine halbe Umdrehung offen. — Knecht-Naß-Luftfilter.

**Zündkerze:** DM 175 A 1.

**Lichtanlage:** Noris MLZS 6/30/3a. — Scheinwerfer Noris SBT 160/3, Lichtaustritt 160 mm.

**Kupplung:** Zweiseiben mit Korklamellen.

**Getriebe:** Triumph-Hurth-Blockgetriebe. Viergang 1 : 2,76 -- 1 ; 1,81 — 1 ; 1,33 — 1:1.

**Antrieb:** Motor zum Getriebe durch voll gekapselte Kette im Ölbad (DPK  $\frac{3}{8} \times \frac{5}{16}$ , Gliederzahl 68). Hinterradkette voll gekapselt (DPK  $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$  Gliederzahl 120).

Untersetzung Motor zum Getriebe 1 : 2,37; Getriebe zum Hinterrad 1 : 2,5.

Bremstrommel: Durchmesser 150 mm. Breite 22 mm.

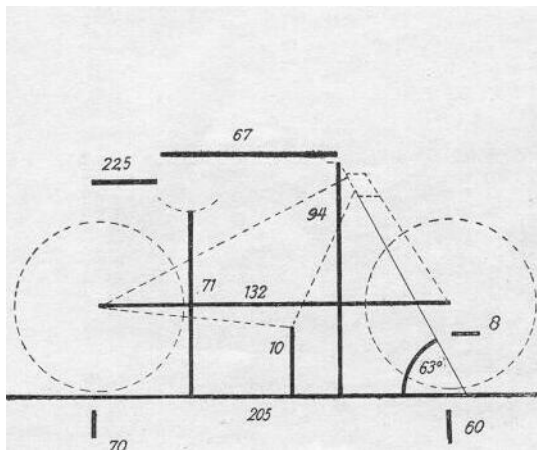
Bereifung: 3x19 auf Felge 2,5X19. — Vorgeschriebener Luftdruck vorn 1; hinten 1,5 (1.8) atü. — Hinten Steckachse mit vier Mitnehmern.

**Rahmen:** Geschlossener Doppel-Rohrrahmen mit Stahlblech-Rückgrat. Geschweißt und geschraubt. — Praktische Seitenstütze! Einfache Vorder- und Hinterradständer.

**Federgabel;** Stahlblechgabel mit tonnenförmiger- Schrauben-Druckfeder. — Platten reibungsdämpfer, Verstellung durch Werkzeug.

**Lenkerbreite:** 740 mm.

**Preis:** 705.— BM.



**Prüfling;****Geprüftes Rad:** Triumph B 254 F solo.**Zulässige Belastung;** 150 kg.**Gewicht** fahrfertig (gefüllter Tank): 130 kg.**Leistungsgewicht** fahrfertig: 15,3 kg je PS.**Leistungsgewicht** besetzt mit einer Person = 75 kg: 26,4 kg je PS.**Höchstgeschwindigkeit** (sitzend): 92 km/Std.**Beschleunigung** III. Gang von 30 auf 60 km/Std.: 9 Sek. — IV. Gang von 30 auf  
. 60 km/Std.: 13 Sek.**Kraftstoffverbrauch I:** Bei 50 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 2,35 Liter je 100 km,**Kraftstoffverbrauch II:** Bei 60 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 2,8 Liter je 100 km.**Kraftstoffverbrauch III:** Bei 70 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 3,2 Liter je 100 km. —  
Günstige Verbrauchskurve, nur bei Vollgas etwas steiler ansteigend.**Eigenheit:** Ein sportliche-, Gebrauchsrads, in allen Einzelheiten sehr sorgfältig gestaltet. Handlich,  
wirtschaftlich und schnell. Für die Gesamtausstattung (mit voll gekapseltem Antrieb) nicht zu schwer.  
— Motor hat auch bei Vollgas kaum störende Vibration.**Fahrweise;** Durch richtige Gewichtsverteilung feste Straßenlage! Durch richtige Lage von Sattel, Lenker.  
Rasten, Schaltung und allen Betätigungen besonders handlich: sehr bequeme aufrechte Haltung. —  
Bedienung: Drehgas, Luft durch Handhebel.**Federung;** Für einfache Druckfedergabel sehr weich und ausgeglichen!**Bremsen;** Fußspitzenbremse rechts, gutliegend. — Bremsnachstellung vorn und hinten durch Werkzeug.**Schaltung:** Richtig angebrachte, besonders gut abgestimmte Fußschaltung! Sehr leichtgängig, mit Fußspitze  
und Sohlenkante zu bedienen — Sehr bequemer Not-Hand-Schalthebel. — Elektrische Leerlaufanzeige  
im Scheinwerfergehäuse. — Motor kann in jeder Gangstellung gekickt werden.**Ausstattung:** Triumph-Schwingsattel mit gekapselter von Hand einstellbarer Schraubenfederung.  
Nachgiebige, doppelte Pagusa-Gummidecke (Schlauchform). Sitzwinkel einstellbar! — Lenker fest.  
Rasten etwas verstellbar. — Große weiche, gut geformte Beinkissen. — Steuerungsdämpfer von Hand  
einstellbar. -- Lenkungsschloß. — Beleuchtetes Tachometer (Durchmesser 74 mm), im  
Scheinwerfergehäuse<sup>1</sup> — Horn im Tank. nach unten gerichtet. — Batterie tief hinter dem Getriebe, —  
Werkzeugtrommel unter dem Sattel-**Prüfung:** Hans Theodor, Juni 1938.