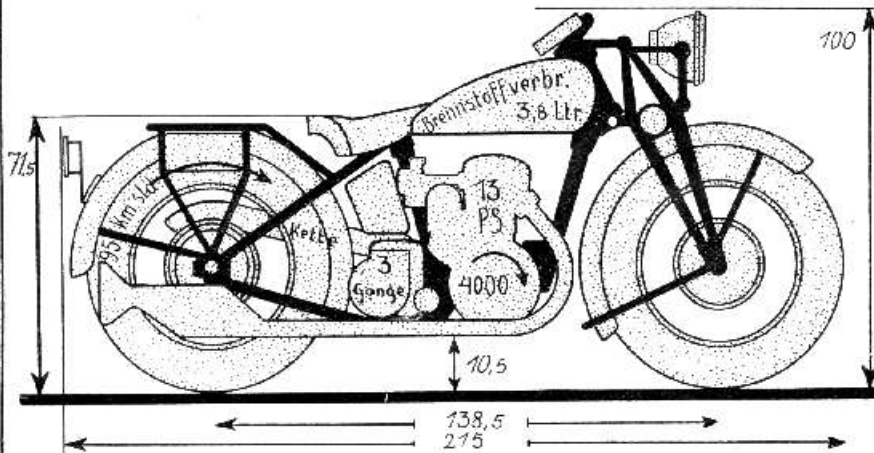


500-ccm-Triumph „TM“



MOTOR UND SPORT

PRÜFUNGSBERICHT
M. Nr. 134

Leistungsgewicht . 13 kg/PS
Preis 995,— RM.

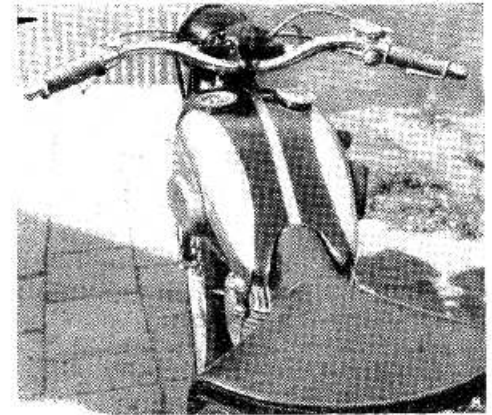
Es wäre falsch, von der Triumph „TM 500“ eine negative Kritik zu bringen und etwa zu sagen: Das Rad hat keinen Wellenantrieb, aber auch keine Doppelkette im Oelbad, keine gekapselte Hinterradkette, kein Block- und Anblockgetriebe, keinen übermäßigen Luxus usw. Das kann nicht das entscheidende sein, denn die Triumph „TM 500“ wurde vom ersten Tage an gern und viel gekauft. Es ist eine Maschine, die auf den 2000-km-Fahrten oder im Harz immer zu den siegreichen Modellen gehört hat. Die „TM 500“ steht heute in der dritten Fahrsaison, sie wurde Anfang 1932 fertig und ist in der Zwischenzeit ganz bewußt bei dieser konservativen Konstruktion geblieben. Das Rad wurde seit 1932 bis auf kleine Verfeinerungen nicht geändert; es ist noch heute das gleiche solide Gebrauchsrads, eine Maschine, die nicht für das Auge, sondern für die Landstraße konstruiert ist. Es sei offen zugegeben, daß die Maschine zunächst rein äußerlich etwas enttäuscht, sie wirkt hoch und der Antriebsblock hat nicht die klare Linien-

führung einiger neuerer Maschinen. Aber je länger man die „TM 500“ fährt, um so mehr wird man sie lieb gewinnen.

Im übrigen haben die Konstrukteure der Triumph-Werke durch den Bau des 200-ccm-Kardanrades zur Genüge bewiesen, daß sie, wenn sie wollen, auch Räder nach dem „modernen Stil“ bauen können.

Der seitengesteuerte Gebrauchsmotor

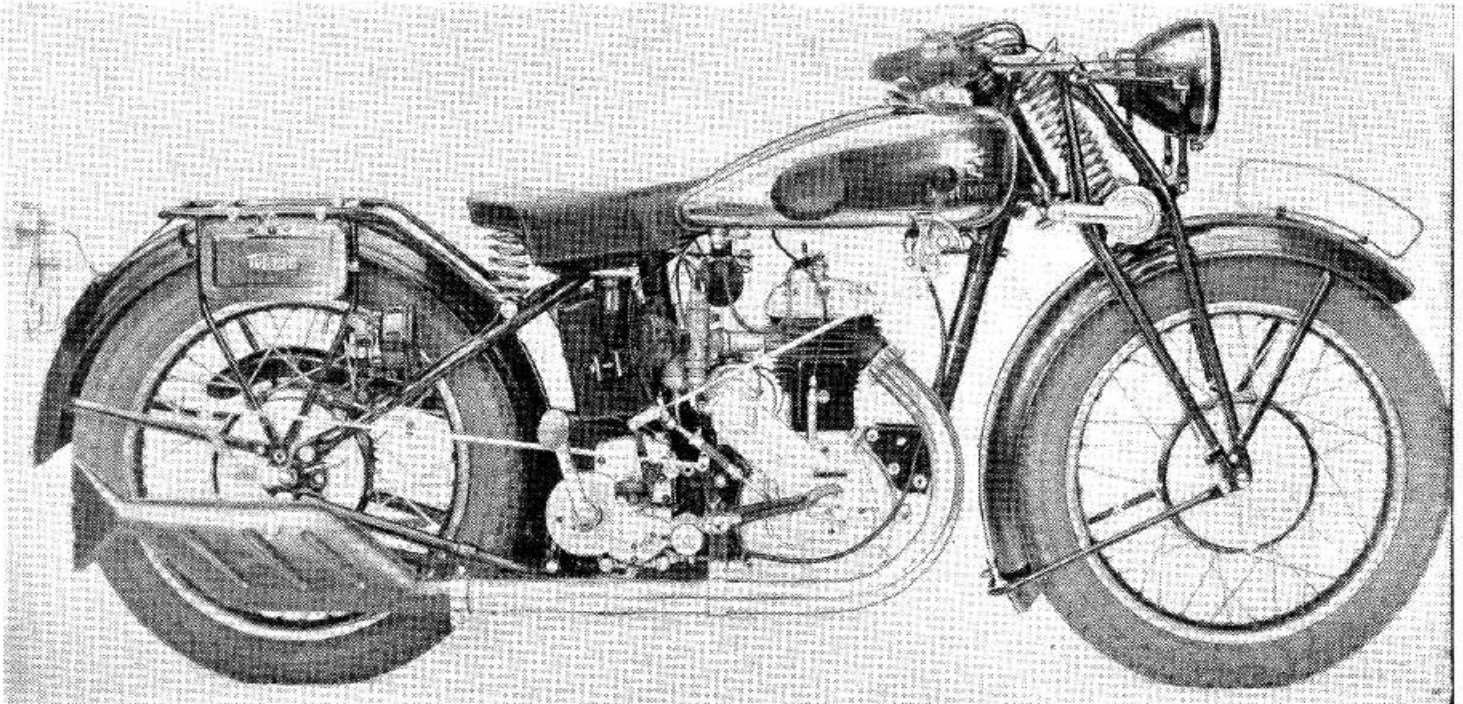
Der Motor dieses Rades stammt von dem weltberühmten und leider viel zu früh verstorbenen Konstrukteur Le Vac. Man erkennt sofort die sichere Hand dieses Konstrukteurs. Trotzdem es nur ein einfacher Einzylindermotor ist, arbeitet er wirklich geräuscharm und ausgeglichen. Es ist eine Maschine, von der man bei der Prüfung sehr wenig merkt, und das ist wohl das beste Zeichen für die Qualität des Motors. Große Kühlrippen sorgen für gleichmäßige Kühlung, der Leichtmetallzylinderkopf ist abnehmbar, die in der Mitte stehende Kerze ist durch ausreichenden Tankabstand frei zugäng-



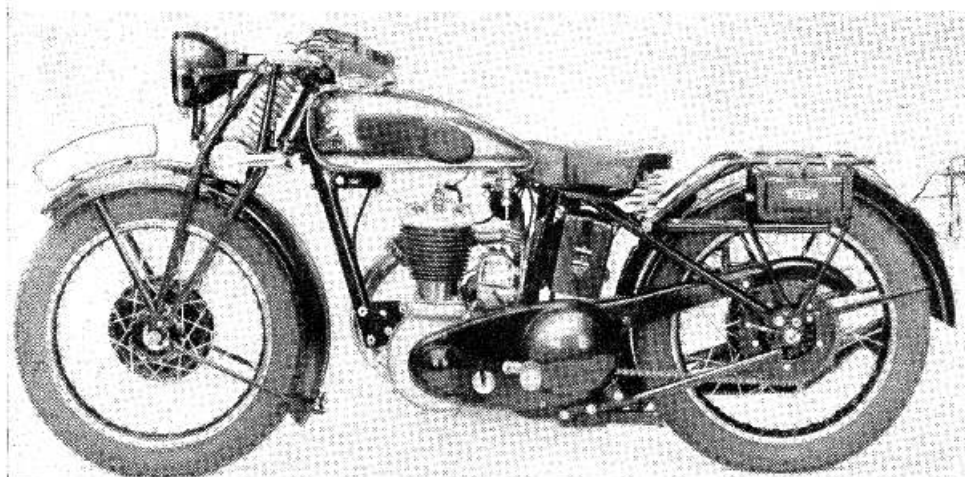
Großer Sattel, Drehgas und Drehzündung, Tachometer im Tank

lich, die Ventilschäfte und Federn sind durch einen Blechdeckel verschalt.

Ein solches Rad, das nicht nur zur Erholung, sondern in hohem Maße für Geschäftsreisen benutzt wird, muß stundenlang mit voller Belastung laufen können, ohne daß eine übermäßige Erhitzung, eine unzureichende Schmierung zu be-



Tankschaltung. Außenliegende Ölpumpe mit Schauglas zur Überwachung



Antriebsseite der Triumph „TM 500“

fürchten ist. Wir finden noch die gute alte Konstruktion der außen am Kurbelgehäuse befindlichen Ölpumpe mit Schauglas, das jederzeit, auch während der Fahrt, eine Ueberwachung der Frischölförderung gestattet. Diese Ölpumpe läßt sich in der Wirkung verstellen, sie kann also z. B. stärker eingestellt werden, wenn der Motor besonders viel mit Vollgas gejagt wird.

Die Zündlichtanlage steht hinter dem Zylinder geschützt, der Antrieb erfolgt durch eine gekapselte, stark gefettete Kette ruhig und verschleißfest. Darüber steht der Vergaser, der wie heute üblich

der sie von beiden Seiten umgibt. Der Kettenkasten ist nicht völlig staub- und öldicht, aber die Versuche haben gezeigt, daß die regelmäßig geschmierte Kette bei einem solchen Kasten, der leicht und billig ist, eine hohe Lebensdauer besitzt und nur sehr selten einmal völlig gesäubert werden muß. Auf jeden Fall hat dieser Blechkasten nichts mehr mit den einseitigen Attrappen zu tun, die man noch heute teilweise bei neuen Rädern findet.

Ueber die Schaltung ist nichts weiter zu sagen. Der Tankschalthebel richtiger Form liegt genügend weit vorn, so daß die Beinhaltung und evtl. Verschiebung der Knickissen keine Schwierigkeiten macht.

Erfreulicherweise wird die Maschine mit Hand- und Fußkupplung geliefert. Der Fußkupplungshebel hat allerdings keine ideale Form. Nach den Erfahrungen der Fabrik ist er auch nicht wichtig, weil er von den wenigsten Fahrern wirklich benutzt wird. Das ist eigentlich überraschend, denn es gibt doch Situationen, wo man die Fußkupplung gut gebrauchen kann, also z. B. wenn man links um die Ecke fährt, gleichzeitig anhalten und winken muß.

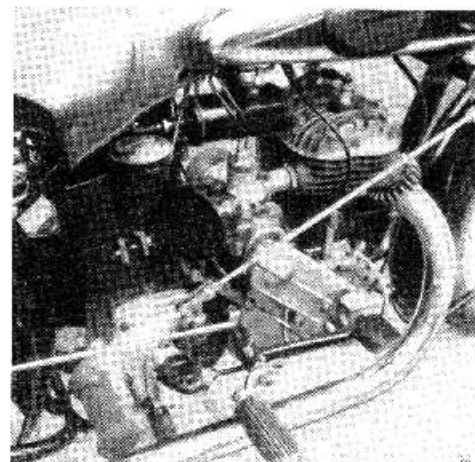
Das einfache Fahrgestell

Der offene Rohrrahmen ist etwas hoch, aber gut geformt, die kräftigen Rohre sorgen für ausreichende Steifigkeit, auch beim Seitenwagenbetrieb. Es ist eine altbewährte Rahmenkonstruktion, die man trotz aller neueren Rahmenausführungen auch in den kommenden Jahren immer noch finden wird. An Stelle des kräftigen einfachen Mittelständers könnte man sich einen leichten Spezialständler wünschen, der z. B. durch Ab-

rollen oder durch einen Hebelarm das Aufbocken der Maschine erleichtert.

Versuche bei Nürnberg

Gemeinsam mit dem bekannten Triumph-Fahrer Angstenberger wurden in der Nähe von Nürnberg Versuche mit der „TM 500“ gemacht. Da die Maschine nicht ganz niedrig ist, glaubt man zunächst, daß die Gewöhnung an den Fahrcharakter des Rades einige Schwierigkeiten macht. Um so überraschender ist es, daß die „TM 500“ trotz allem eine ausgezeichnete Straßenlage hat und sich sicher beherrschen läßt. Die Sitzposition ist bequem, die Armaturen sind gut geformt, da der Motor nicht sehr zündempfindlich ist, braucht in der Hauptsache nur der Drehgriff für den Gas-



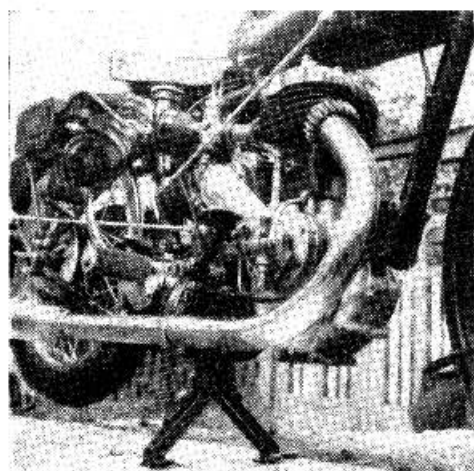
Gekapselte Zündmaschinenkette, große Naßluftfilter

schieber bedient zu werden. Gut ist die neue Gestaltung des Bremshebels, der jetzt tiefer liegt und durch geringes Anheben der rechten Fußspitze leicht und schnell betätigt werden kann.

Wie bei den meisten Rädern, ist es auch hier nötig, Luftdruck und Federdämpfung dem Gewicht des Fahrers gut anzupassen, da die Maschine sonst auf sehr schlechten Straßen und Bahnübergängen ein klein wenig zum Springen neigt.

Gerade bei der Versuchsfahrt freut man sich über den Lauf des Motors, über die Elastizität der Maschine, die für einen Einzylindermotor unbedingt über dem Durchschnitt liegt. Es ist das Gebrauchsrads günstiger Preisklasse, das seit Jahren gern von allen gewählt wird, die sich weniger um das Aussehen der Maschine kümmern, aber größten Wert darauf legen, ein immer zuverlässiges und leistungsfähiges Modell in dieser Klasse zu besitzen.

J. F.



Der einfache, kräftige Mittelständler

serienmäßig mit einem Kupferwollenaßfilter ausgerüstet wird. Wir wissen, daß es sich hier um ein einfaches billiges Filtersystem handelt, das die gefährlichsten Staubteilchen aus der Ansaugluft ausscheidet und nie zu Schwierigkeiten führt, wenn die Filtermasse rechtzeitig gereinigt wird.

Getrenntes Getriebe, aber guter Kettenschutz

Die Triumph-Werke konnten sich bis zum heutigen Tage nicht zu dem reichlich schweren Anblockgetriebe entschließen, trotzdem gehören sie doch zu den wenigen deutschen Fabriken, die frühzeitig die Bedeutung des einwandfreien Kettenschutzes erkannt haben. Die schnelllaufende Getriebekette läuft bei der „TM 500“ in einem Blechkettenkasten,

T E C H N I S C H E D A T E N

Motortyp: Ventilanzordnung: stehend, Inhalt: 496,4 ccm, Hub: 94 mm, Bohrung: 82 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:4,8, Schmierung: Frischöl, automatisch, Vergaser: Amal 6/001; Zündung: Lichtbatterie, Bosch.
Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hurth LGB 3 T, Uebersetzung,

1. Gang: 1:14,67, 2. Gang: 1:8, 3. Gang: 1:5,13, Antriebsart: Kette.Kette.

Fahrgestell: Tankinhalt: 11 Liter, Rahmen: Rohr, offen; Federung: Druckfeder, Bremstrommeldurchmesser: 200 mm, Bereifungstyp 3,50x19, Gewicht, fahrfertig: 170 kg.