

TRIUMPH

TWN

H.H. Borag-Handelaren

IN GELDERLAND — BRABANT — LIMBURG

De import van **TWN MOTORRIJWIELEN** is belangrijk vergroot en wij zoeken daarom contact met actieve handelaren om als agent van deze prachtige machines op te treden.

Op het ogenblik is alleen de 250 cc dubbelzuiger leverbaar. Heel binnenkort beschikken wij ook over het nieuwste 125 cc model, dat thans eveneens een dubbelzuiger motor heeft.

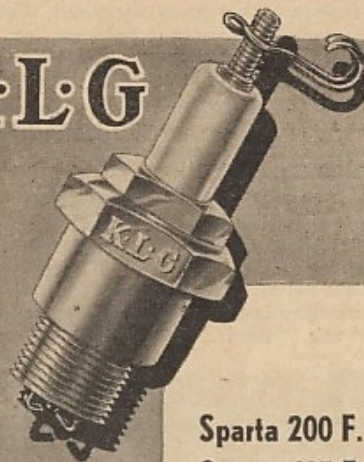
Aanvragen voor agentschappen te richten aan de

Fa. MOTOR-IMPORT A. L. VAN WIJK & Co.

STEENSTRAAT 99—99A — ARNHEM

TWN, het merk met wereldreputatie!

K.L.G



*'tis beroerd
voor de anderen
maar K.L.G
bougies zijn beter.*

Sparta 200 F.50 x

Sparta 125 F.20

TWN 250 F.50 x

TWN 125 F.20

N.V. HANDELMIJ.

RIETBERGEN & VAN HEES

v.d. SLUYSSSTR. 90-92 · ROTTERDAM · TEL. 44880

TWN



MODEL BDG 250, 248 cc. inhoud, 11 P.K. bij 3800 omw., vier versnellingen met voetschakeling, telescoop voorvork, zweefzadel, gesloten achterkettingkast, stuurslot, K.M.-teller, verchromde tank.

F 1845,—

**De meest volmaakte dubbel-
zuiger twee-takt motoren**

*Snel - Zuinig
Betrouwbaar*



MODEL BDG 125, 123 cc. inhoud, 6,5 P.K. bij 4800 omw., drie versnellingen met voetschakeling, topsnelheid 85 K.M. per uur, telescoopvork, zweefzadel, stuurslot, K.M.-teller, verchromde tank.

F 1295,—

THANS UIT VOORRAAD LEVERBAAR, VRAAGT INLICHTINGEN BIJ DE IMPORTEURS

Groninger Motor Import

A. DE BOER

Willem Barentzstraat 1 — Tel. 29084

GRONINGEN

voor Groningen, Friesland, Drente
en Overijssel

„HET MOTORPALEIS”

Schepenstraat 111 — Telefoon 82950

ROTTERDAM

voor Zuid-Holland, Noord-Holland,
Zeeland en Utrecht

FIRMA

A. L. VAN WIJK & CO.

Steenstraat 99 — Telefoon 20325

ARNHEM

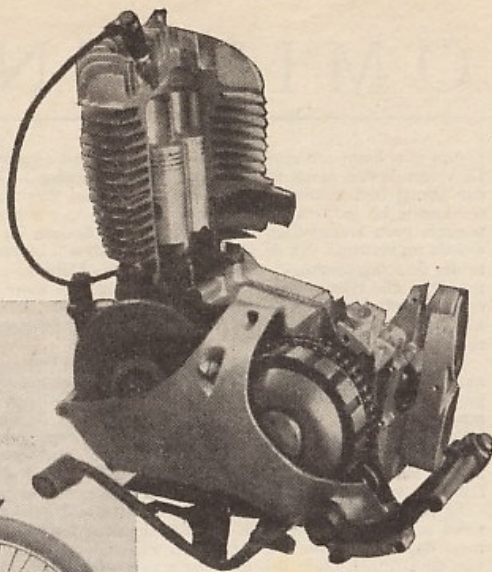
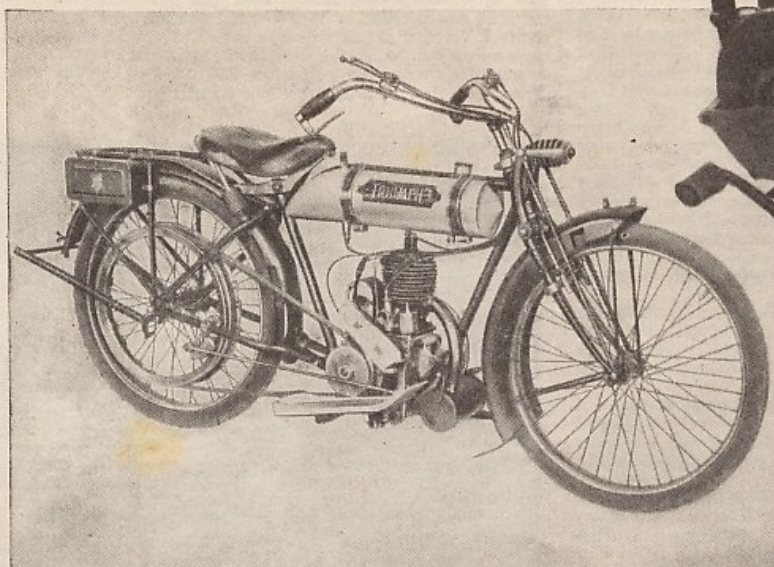
voor Gelderland, Limburg en
Noord-Brabant

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

1950

Een Hollandse invasie bij T.W.N.



Uiteraard kwamen diverse vragen naar voren en verscheidene wensen, ten dele voortkomende uit de gebruikerskringen, werden kenbaar gemaakt. Bij de bespreking hiervan bleek onmiskenbaar het nuttig effect van een persoonlijk contact tussen fabrik en afnemer en tevens de serieuze wijze, waarop elke klacht door de T.W.N. mensen wordt onderzocht en zo nodig in de toekomst vermeden. Uit dergelijke onderzoeken groeit ieder jaar weer een nieuw model, dat ten opzichte van zijn voorganger diverse verbeteringen vertoont.

De elektrische installatie, die altijd een zeer moeilijk onderdeel van een

Een nog rijkelijk met oorlogswonden overdekt Neurenberg vormde vorige week Zondag het einddoel van een vijftiental Nederlandse T.W.N. agenten, die door de „Triumph Werke Nürnberg“ — zoals deze fabriek in zijn vaderland heet — waren uitgenodigd tot het volgen van een vijfdaagse cursus. Ook „MOTOR“ behoorde tot de genodigden en dank zij een aanbod van de directie van „Het Motorpaleis“ te Rotterdam om mee te rijden naar de speelgoedstad konden wij ons scharen bij de Hollanders, die op die avond hotel „Reichshof“ kwamen binnendruppelen. Exportmanager Steinberger was hier ter begroeting aanwezig en na zich wat verfrist en de inwendige mens wat versterkt te hebben, maakte het gezelschap onder diens leiding een korte excursie naar het oude stadsgedeelte, waar talrijke schijnwerpers de merendeels in tact gebleven vesting fel tegen de donkere hemel derden afsteken.

De volgende morgen begaven allen zich naar de Triumph fabrieken, waar zij verwelkomd werden door ing. Herbst, die de afwezige directeur ing. Reitz verving, en vervolgens kwamen alle Nederlanders onder de hoede van de leider van de servicedienst, ing. Rieth, en diens assistent Riess, bekend als succesvol deelnemer aan talrijke zware betrouwbaarheidsritten. Van deze twee heren kregen de Hollanders alles van A tot Z over de T.W.N. motoren te horen en niet alleen te horen, maar ook te zien, want in hun bijzijn werden de twee thans in productie zijnde modellen volkomen gedemonteerd en opnieuw in elkaar gezet. Talrijke tips sprongen gegeven en het nut van enkele gereedschappen sprong sterk naar voren.

Vanzelfsprekend werd een kort overzicht van de ontwikkeling van de tweetaktmotor niet achterwege gelaten en hierover sprekende kwam men natuurlijk ook aan het dubbelzuigersysteem, dat thans uitsluitend door deze fabriek wordt toegepast en waarvan de voordelen in den brede uiteengezet werden. Door middel van grafieken werden vergelijkingen gemaakt met viertaktmotoren van dezelfde cilinderinhoud, vergelijkingen, die op zich zelf zeer interessant waren, doch waarvoor dit artikel niet de juiste plaats vormt om hierop nader in te gaan.

motorfiets vormt, zelfs voor overigens doorknede motorreparateurs, werd tijdens deze cursus uitvoerig behandeld door een technicus van de „Noris“ fabriek, die hierbij de beschikking had over een apparaat, dat de volledige elektrische uitrusting bevatte, die op de T.W.N. motoren wordt gebruikt en waarmee bevendien kunstmatig alle in de praktijk voorkomende storingen konden worden opgeroepen. Dat een en ander met grote aandacht werd gevolgd, laat zich begrijpen. Evenmin werden carburateur en telescoopvork bij deze cursus vergeten en het speet ons werkelijk, dat wij door verschillende omstandigheden niet in de gelegenheid waren alles van het begin tot het eind te kunnen meemaken.

Het ligt voor de hand, dat wij onze aanwezigheid bij T.W.N. graag benut hebben om een rondgang door het bedrijf te maken, maar alvorens U hierover een, zij het vluchtig, overzicht te geven, willen wij nog een en ander vertellen over het ontstaan en de ontwikkeling van deze, tot Duitslands oudste motorrijwiel fabrieken behorende onderneming. De eigenlijke naam „Triumph“ is maar niet toevallig dezelfde als die van de bekende Engelse „Triumph Cycle Company“ in Coventry, doch tussen deze twee bestaat wel degelijk verband. De Britse fabriek, die door twee Duitsers opgericht was, leverde in de negentiger jaren reeds vele rijwielen naar diverse Europese landen, waaronder ook Duitsland. Deze export nam zodanige afmetingen aan, dat besloten werd in dit laatstgenoemde land een aparte fabriek op te richten, waarbij de keus op Neurenberg viel, zijnde de geboorteplaats van een der oprichters en tevens van de hoofdvertegenwoordiger voor het continent. Zo ontstond in 1896 de „Deutsche Triumph-Fahrradwerke Aktiengesellschaft“, ondergebracht in een van een potloodfabriek gehuurde ruimte, die reeds het volgende jaar voor een vrij groot, nieuwgebouwd fabriekspand kon worden ingewisseld. De personeelsbezetting bedroeg toen rond 60 man en de productie steeg met de regelmaat van een klok tot een 75 rijwielen per dag.

Pas zeven jaar later, in 1903 dus, werd een begin gemaakt met de vervaardiging van motorrijwielen, machines, die toentertijd

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

uitsluitend voor sportdoeleinden geschikt waren, maar als gebruiksmotor nog te onvolkomen waren. Na de terugslag van de eerste wereldoorlog overwonnen te hebben, bracht de Triumph-fabriek in 1920 de eerste tweetaktmotor op de markt. Dit model, „Knirps“ genaamd, ziet men links boven dit artikel afgebeeld. Met zijn vermogen van 2½ pk en topsnelheid van 65 km/u vormde de Knirps in die dagen een populaire machine. Enige jaren daarna ging men ook tot het inbouwen van viertakt motoren over, die betrokken werden van de Zwitserse fabriek Moto-sacoche, maar ten slotte helde men meer en meer tot de tweetakt over, thans worden uitsluitend tweetakt motoren vervaardigd.

Het navolgende historische overzicht geeft een interessante kijk op de ontwikkeling van de T.W.N. motoren: 1924 brengt de uitrusting met kickstarter en koppeling, een jaar later verschijnt de kettingoverbrenging gelijk met de drieviersnellingsbak en de automatische smering, in 1930 voor het eerst het draaibare gashandle, terwijl het jaar 1935 de blokmotor ten tonele brengt. In diezelfde tijd krijgen de machines ook voetschakeling en in 1939 begon men het dubbelzuigersysteem toe te passen, waartoe men pas een jaar geleden ook bij het 125 cc model overging, dat tot die tijd kruisstroomspoeling had. Tussen de vervaardiging van motorrijwielen door vond ook de fabricage van schrijfmachines plaats, waarmee reeds in 1911 een begin was gemaakt. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog werden in de Triumph-fabrieken per jaar ongeveer 40.000 fietsen, 13.000 motorrijwielen en 40.000 schrijfmachines geproduceerd, cijfers, die men thans wederom bereikt heeft, ja, zelfs 20% meer met een personeelsbezetting, die slechts 10% hoger ligt dan de vooroorlogse, namelijk een kleine 2200 man.

Na de oorlog werd een nieuw product aan de reeds genoemde toegevoegd, stationnaire motoren, die al spoedig hun weg in de industrie en landbouw vonden. Einde 1949 had reeds de 10.000ste stationnaire motor de lopende band verlaten. Heden ten dage bestaat er geen enkel verband meer met de gelijknamige Engelse fabriek, behalve op één punt en dat betreft juist deze gelijknamigheid. Er bestaat namelijk nog steeds een bepaling, dat de Duitse fabriek slechts in eigen land de naam Triumph mag voeren, om welke reden de exportmodellen dan ook onder de naam T.W.N. worden geleverd.

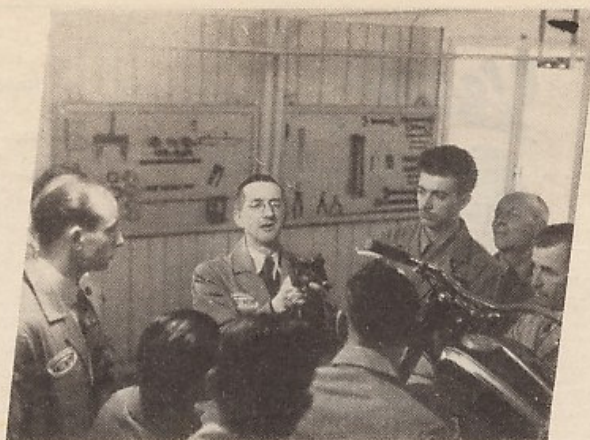
Jammer genoeg stond ons slechts een enkele ochtend ter beschikking om de fabriek onder leiding van de technische bedrijfsleider, ing. Wagner, te bezichtigen. Ondanks deze vluchtige rondblik (waarover men, zonder zich te vervelen, gerust een hele week zou kunnen doen!) kregen wij toch een globale indruk van het enorme arbeidsproces, dat zich afspeelt voordat een 125 of 250 cc tweetakt T.W.N. — momenteel de enige modellen, die in productie zijn — klaar voor aflevering is. Slechts zuigers, cylinders en carter worden als ruw gietwerk van een speciaal firma betrokken, alle overige onderdelen worden in eigen bedrijf vervaardigd, vanzelfsprekend de carburateur van Bing en de Noris elektrische installatie buiten beschouwing gelaten.

Opvallend is de hoge graad van nauwkeurigheid, die bij de fabricage van elk onderdeel wordt toegepast en diverse controleapparaten zorgen ervoor, dat deze nauwkeurigheid steeds gehandhaafd blijft. Daarnaast zorgt een eigen opleidingsschool voor bankwerkers, draaiers, enz. ervoor, dat voortdurend een verse aanvoer van vakkundig personeel ter beschikking staat. Als men ziet welk een nauwgezette, uit zeven trappen bestaande voorbehandeling ieder stuk metaal ondergaat, alvorens het gelakt wordt, denkt men met afschuw aan die keer, dat men met behulp van een potje lak en een kwast zelf zijn motorfiets wel eens even „op zou knappen!“

Ten slotte namen wij nog even een kijkje in het magazijn, waar voor de modellen van 1936 en jonger nog ieder denkbaar onderdeelje in voorraad ligt. Maar dan ook beslist elk boutje en moertje!

De Woensdag was een feestdag en deze werd besteed aan een uitstapje naar het fraaie stadje Rothenburg aan de Tauber, waarna voor ons het ogenblik van scheiden gekomen was. Als klap op de vuurpijl van alle gastvrijheid en goede zorgen, die wij bij T.W.N. mensen hadden ondervonden, stond er een motor met zijspan klaar, waarmee wedstrijdrijder Riess ons naar onze volgende bestemming bracht, 100 km van Rothenburg. Wat wij daar beleefden hopen wij U in het komende nummer te vertellen.

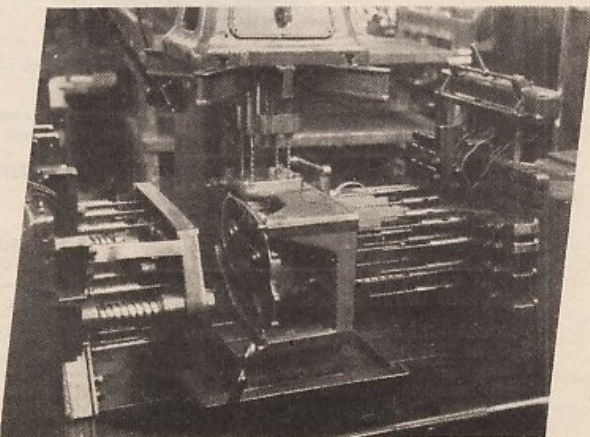
DE HAAN.



Op de linkerpagina de „Knirps“ met daarnaast een opengesneden model van de moderne dubbelzuigermotor. Hieronder: ing. Riehl heeft een aandachtig gehoor.



De foto hierboven toont het samenpersen van de twee krukwangen, terwijl men hieronder de machine ziet, die alle gaten tegelijk in het carter boort.



TRIUMPH

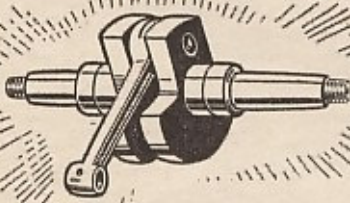


Voor grootste keus en laagste prijs

natuurlijk . . .

HET MOTORPALEIS

SCHEPENSTRAAT 111-115 - ROTTERDAM - TEL. 82950



**NIEUWE
DUIITSE
KRUKASSEN**

Voor D.K.W. J.L.O. FRAMO, TEMPO, N.S.U.
SACHS, T.W.N., VICTORIA, ZÜNDAPP, etc.

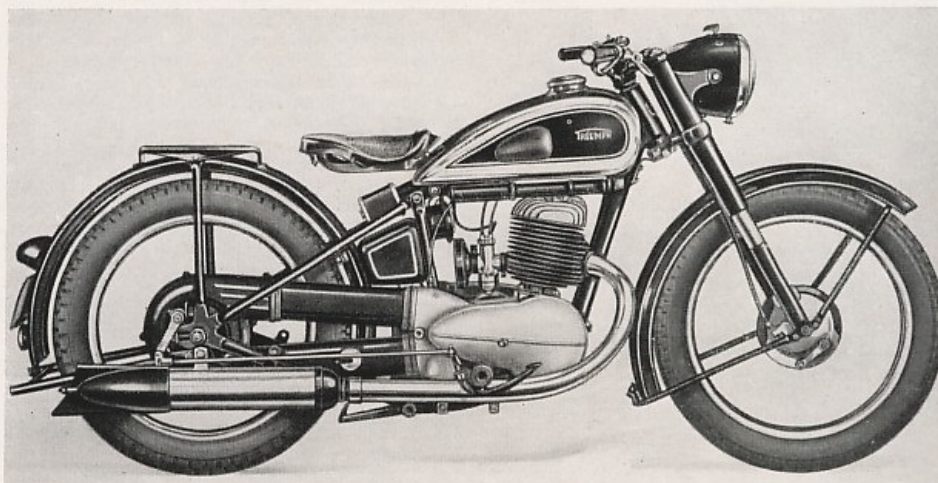
Alleen-importeurs: ★

TECHN. HANDELSONDERN. „NEDERLAND“
NIEUWSTR. 2 • ENSCHEDE • TELEF. 3283

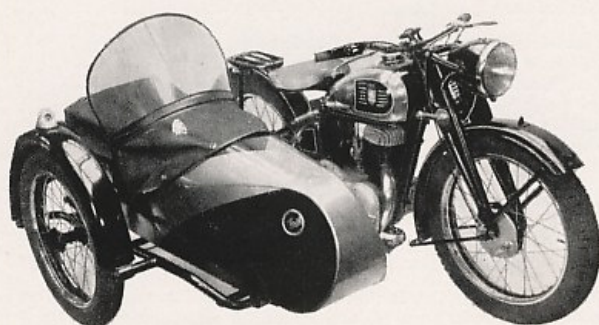
TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

TRIUMPH BDG 250 250 ccm



Dies Bild zeigt bereits das neue Modell 1950/51 mit Teleskopgabel vorn.



BEWERTUNG

Ein äußerst zweckmäßig gebautes **Gebrauchsrads**, mit guter Leistung, vollgasfest (!). — Trotz normaler Trapezgabel und Starr-Rahmen gute Federungseigenschaften und **hervorragende Kurvenlage**. Dadurch sind mühelos höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu fahren, als die reinen Testwerte erwarten lassen. **Hohes Drehmoment** in weitem Drehzahlbereich sichert gute Beschleunigung. Die Bremsen „stehen“ sogar beim Gespann! —

Die Triumph-Tradition „Der Chefkonstrukteur ist der erste Versuchsfahrer“ geht aus zahlreichen konstruktiven Feinheiten hervor! Der **Motor ist überraschend elastisch**, läßt sich im großen Gang unter 30 km/h fahren und beschleunigt weich und „lochfrei“; er viertaktet nie! Bei sehr **wirksamer Auspuffdämpfung** (Spülung erfordert hohen Gegendruck!) völlige mechanische Geräuschlosigkeit! Gelegentliche Neigung zu leichtem Klingeln bei hoher Belastung und schlechtem Brennstoff verschwindet kaum durch geringere Spätzündung (Lenkerhebel), sofort aber bei Gemischanreicherung mittels Lufthebel. Der Motor bleibt auch bei scharfer Fahrweise völlig sauber und ölfrei. **Tankdeckel** ist auch bei vollem Tank dicht! Durch den **glattflächigen Block** und vollkommene Kapselung des Antriebs ist die Maschine leicht und schnell zu reinigen. **Bremsen** gegen Regen und Spritzwasser sorgfältig abgedeckt. —

Der **Tachometer** zeigt ganz genau. — **Schwenkstütze** sehr angenehm. — **Getriebe** günstig gestuft und spielend zu schalten. Die **Kupplung** könnte gemäß dem sonstigen Format der BDG etwas leichter gehen.

Mit **Seitenwagen** erbrachte die Triumph-BDG den einwandfreien Beweis, daß Gespannbetrieb mit 2 Personen bei nur

250 ccm durchaus keine Notlösung mehr ist. Bei den gemessenen Leistungen kann entgegen dem früher berechtigten Urteil von einem reinen „Fortbewegungsmittel“ keine Rede sein: Dem robusten Motor entspricht ein Fahrgestell, das selbst sportliche Fahrweise aushält und hinterher — solo gefahren — einwandfrei spurt. —

Es ist ein Gespann auch für Anspruchsvolle. — Der Steib-Seitenwagen ist preiswert und sorgfältig gestaltet, Schwingrad zusätzlich empfehlenswert!

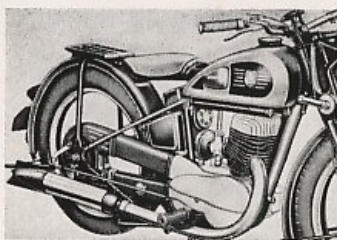
PRÜFUNG

(Die Werte mit Seitenwagenbetrieb wurden mit besetztem Seitenwagen, aber ohne Windschutzscheibe ermittelt!)

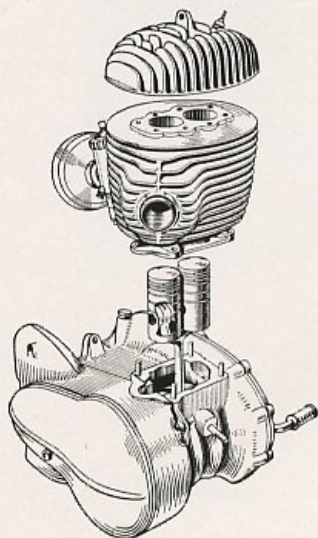
	Solo	mit Sw
Gewicht		
fahrfertig mit vollem Tank	137 kg	197 kg
Leistungsgewicht		
leer, fahrfertig 12,4 kg/PS mit einer Person = 75 kg	19,2 kg/PS	
mit zwei Personen besetzt		31,5 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit		
aufrecht sitzend im Mittel (lang liegend 104 km/h)	93 km/h	—
	—	78 km/h
Beschleunigungszeiten		
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	6,5 sec	12 sec
von 30 auf 60 km/h im 4. Gang	10 sec	18,5 sec
Kraftstoffverbrauch		
(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)		
50 km/h	2,65 L/100 km	4,5 L/100 km
70 km/h	3,6 L/100 km	5,8 L/100 km
Vollgas	5,5 L/100 km	6,5 L/100 km
über 480 km Non-stop mit		
69 km/h Durchschnitt (!)	4,1 L/100 km	
Bremsweg auf trockenem Asphalt aus 50 km/h		
Vorderrad	16 m	33 m
Hinterrad	19 m	33 m
beide Räder	11,5 m	16 m
Abmessungen		
Radstand		130 cm
Länge		205 cm
Höhe		97,5 cm
Breite (Gespann 158 cm)		76 cm
Sattelhöhe		74 cm
Spurweite des Gespanns		104 cm
Bereifung		
Erprobter Luftdruck vorn		3,20—19
hinten		1,2 atü
		1,5 atü
Prüfzustand 5100 km bis 6700 km		

Aachen, Mai 1949

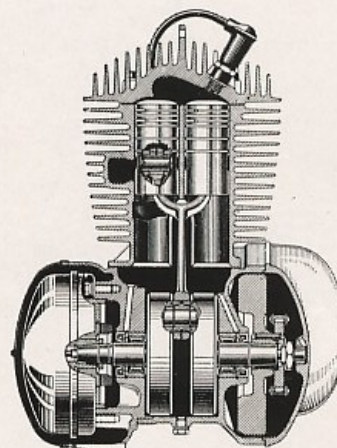
Tester: Dipl.-Ing. *Reinhold Hatten*



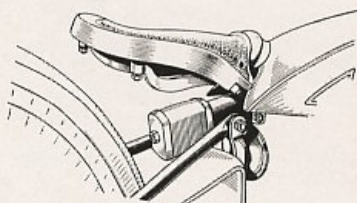
Beide Ketten voll gekapselt.



Der neue Doppelkolben-Motor.



Gabelpleuel längslaufend.



Schwingsattel mit Gummi-Druckfeder.

KENNZEICHNUNG

TRIUMPH BDG 250 (Steib LS 200)

Motor: Luftgekühlter Einzylinder - Doppelkolben - Zweitakter mit Gleichstromspülung. Bohrung 2×45 mm, Hub 78 mm, **Hubraum 248 ccm. Leistung 11 PS bei 4000 U/min.** Verdichtungsverhältnis 5,5:1. — Einlaß-Steuerung vom Vergaser im Kurbelgehäuse durch den Auslaß-Kolben. Stark verrippter Grauguß-Doppelzylinder mit abnehmbarem Leichtmetall-Zylinderkopf. Schaufelförmig ausgebildeter Verbrennungsraum. — **Mischungs-Schmierung.** — Kräftig dimensionierte Kurbelwelle mit nur einem (quer gegabelten!) Pleuel, das gegenüber früheren Ausführungen mit zwei Pleueln jetzt auf zwei Rollenreihen mit Zwischenring gelagert ist. — (Symmetrisches Steuerdiagramm.) — Sämtliche Motorteile lassen sich ausbauen, ohne den Block aus dem Rahmen zu entfernen oder das Getriebe zu öffnen!

Elektrische Anlage: Noris-Lichtbatterie-Zünder auf Kurbelwelle MLZ 6/45/60/1. — Frühzündung 10 mm; Handverstellung am Lenker! **Zündkerze:** Bosch W 175 T 1.

Vergaser: Bing AJ/2/24 mit Hauptdüse 110, Nadel 2. Rille, Nadeldüse 2,70, Leerlaufdüse 0,55, Leerlaufschraube 1,5 Umdr. Mischkammereinsatz 5. — „Luft“-regelung durch Lenkerhebel!

Schmierung: Durch Kraftstoff-Olmischung 1:25.

Kupplung: Mehrschelben-Juridlamellen.

Getriebe: Block-Getriebe mit Hurth-Radsatz, **Viergang-Fußschaltung** (Normalschaltung). Stufen: 3,75—1,80—1,33—1.

Antrieb: Vom Motor zum Getriebe über **Hülseketten** $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$, 70 Hülse endlos, in Ölbad. — Übersetzung: 24/45 Zähne = 1:1,88. — Von Getriebe zu Hinterrad über vollgekapelte **Rollenketten** $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$, 120 Rollen. — Übersetzung: 17/45 Zähne = 1:2,65. — **Gesamtübersetzung** im 4. Gang 1:4,96. Bei **Seitenwagenbetrieb**: 17/50 Zähne = 1:2,94. — **Gesamtübersetzung** im 4. Gang 1:5,5.

Fahrwerk: **Geschlossener Mittelrahmen** als geschweißtes Preßteil; Hinterrahmen geschraubt. — Vorn **Preßgabel** mit zentraler Druckfeder. (Jetzt ölgedämpfte Teleskopgabel.) Einstellbare **Stoß- und Steuerungsdämpfer** (ersterer leider nur mit Werkzeug).

Räder: Tiefbettfelgen $2\frac{1}{2} \times 19$. Hinterrad mit Steckachse. — **Empfohlener Reifendruck:** vorn 1,0 atü, hinten 1,6 atü, bei Seitenwagenbetrieb 2,2 atü.

Tank: **Satteltank** mit zentraler Einfüllöffnung, 12 Liter Inhalt. Doppelte Reserve durch fehlende U-Leitung: Beim Legen der Maschine auf die linke Seite fließt erst Rest aus rechter Tankhälfte ab! — Verstellbare weiche (etwas kleine) Kniekissen.

Bremsen: **Innenbackenbremsen** 150 mm ϕ , 25 mm breit, hinten von Hand, vorne mit Werkzeug nachstellbar.

Ausstattung: Vorder- und Hinterradständer; außerdem **Schwenkstütze**; **Schwingsattel** mit Doppel-Gummidecke weich und progressiv durch Gummi-Druckelement gefedert; **Tacho im Scheinwerfer**; **Lenkschloß** im Steuerkopf. Erstklassiges Finish in Lack und Chrom. **Bowdenzug-Schmiernippel**! Kickstarter-Pedal einklappbar. — **Leerlauf-Anzeigelampe** im Scheinwerfer!

Hersteller: Triumph-Werke Nürnberg AG., Nürnberg, Fürther Str.

Preis: 1525,— DM ohne Seitenwagen. Jetzt mit Telegabel! (Jahressteuer 36,— DM, Mindesthaftpflichtversch. i. Jahr 45,— DM).

Seitenwagen: Steib LS 200.

Bauart: Rahmen aus nahtlos gezogenem Stahlrohr, teils gemufft, teils geschweißt. Stahlblechkarosse durch Zugfedern in Silentbloc-Lagerung gefedert. Neuerdings eine von Steib entwickelte Leichtmetall-Nabe!

Gewicht: 60 kg.

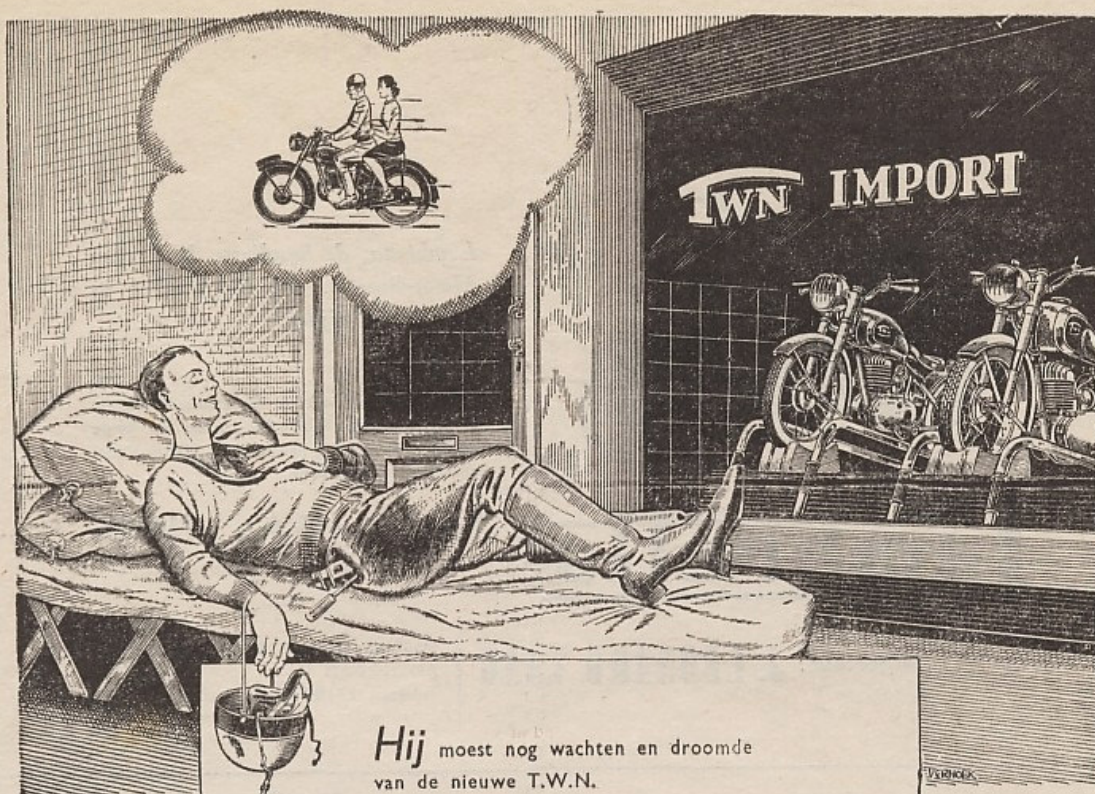
Preis: 285,— DM mit Anschlüssen, aber ohne Bereifung und Zubehör (Windschutzscheibe, Staubdecke).

Anschlußart: Dreipunkt-Kugelschloß; in kürzester Zeit ist der Seitenwagen ohne jegliches Werkzeug an- oder abzubauen! —

Hersteller: Josef Steib, Seitenwagenbau, Nürnberg, Zerkabelshofstr. 23.

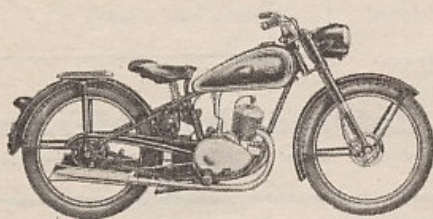
TRIUMPH

1950



Hij moest nog wachten en droomde van de nieuwe T.W.N.

Uw droom echter kan onmiddellijk werkelijkheid worden, want ze zijn thans uit voorraad leverbaar!

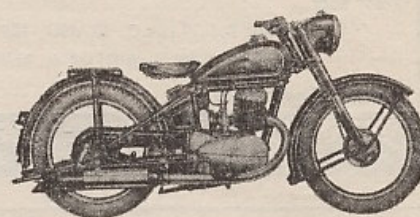


MODEL BDG 125

125 cc twee-takt dubbelzuiger motor. Uitgerust met telescoopvork met dubbelwerkende hydraulische schokbrekers. Comfortabel groot zweefzadel. Topsnelheid 85 km per uur. 35/45 Watt elektrische installatie. Km.teller in de koplamp. Uitvoering rood met chroom.

Prijs Fl. 1295,—

Importeur voor Zuid-Holland, N.-Holland, Utrecht en Zeeland: „HET MOTORPALEIS”, Schepenstraat 111, Rotterdam, tel. 82950.



MODEL BDG 250

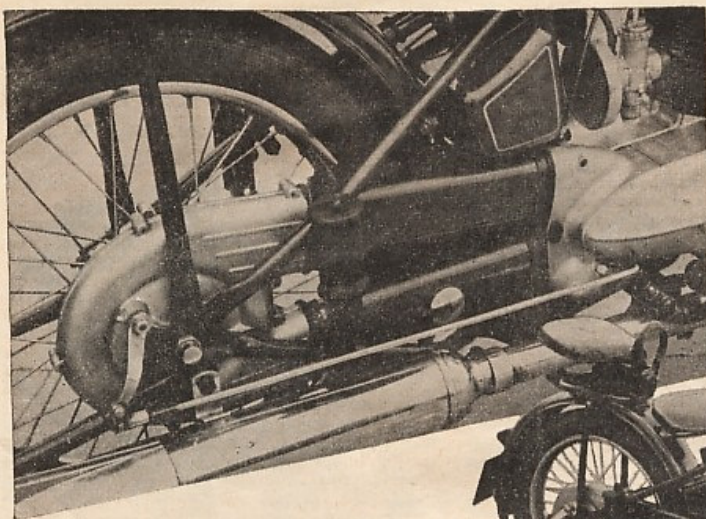
250 cc twee-takt dubbelzuiger motor. Uitgerust met telescoop voorvork met dubbelwerkende hydraulische schokbrekers. Achterkettingkast. Vier versnellingen met voetschakeling. Km.teller in de koplamp. Uitvoering rood met chroom.

Prijs Fl. 1845,—

Importeur voor Groningen, Friesland, Drente en Overijssel: Groninger Motor-Import A. de BOER, Willem Barentzstr. 1, Groningen, tel. 29084.

Importeur voor Gelderland, Limburg en Noord-Brabant: Firma A. L. van WIJK & Co., Steenstraat 99, Arnhem, tel. 20325.

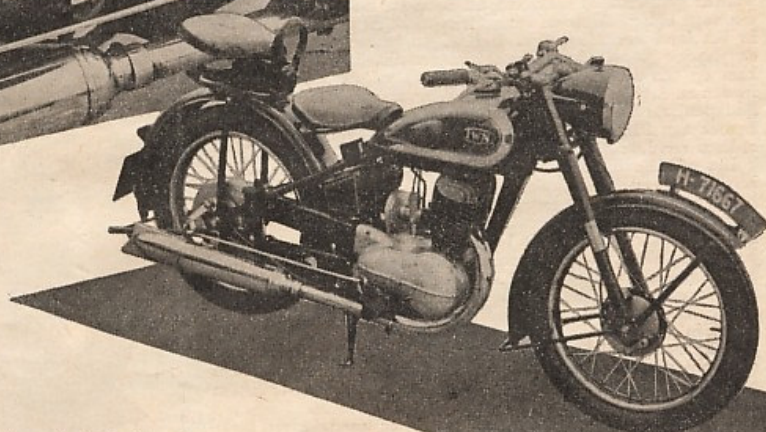
TRIUMPH



De gesloten achterketting en steek is, twee attracties van de BDG 250

Ontmoeti

TWN



Wanneer men na vele jaren weer eens 'n oude bekende ontmoet, kan dit een prettig weerzien zijn, maar het is ook mogelijk dat men spijt heeft, niet een straatje om te hebben gelopen. In het geval, waarvan wij u nu gaan vertellen, was het weerzien van de meest prettigste soort en u zult horen, waarom.

Dank zij de bereidwilligheid van de directie van Het Motorpaleis te Rotterdam, die voor een deel van ons land de T.W.N.-belangen behartigt, kregen wij de beschikking over het nieuwe type van deze Nürnberger fabriek, de BDG 250 en het was die oude kennis, waarvan het weerzien en de omgang gedurende enkele dagen ons al die goede en aangename herinneringen van vroeger weer eens voor de geest hebben gehaald. Vóór wij er een gewoonte van gingen maken om elke week mede-aansprakelijk te zijn voor het vullen van de redactionele kolommen in dit blad, hebben wij jarenlang met alle mogelijke modellen van T.W.N. omgesprongen en in die tijd heeft dit merk een bijzonder plaatsje in ons hart veroverd. T.W.N. immers was de mooi gebouwde en goed verzorgde motorfiets „van de fijne snufjes”. Zo'n T.W.N. was altijd anders dan anderen, het was zo'n machine, waarvan elk onderdeel precies op de juiste plaats zat en dit was bereikt zonder de vlotte lijn te schaden en zonder de toegankelijkheid van die onderdelen daaraan op te offeren. 'n T.W.N. was van 't puntje van z'n neus tot aan z'n achternummerplaats logisch geconstrueerd en bestond niet uit de soms gebruikelijke verzameling van alle mogelijke componenten, die bij gebrek aan vindingrijkheid en originaliteit van de constructeur zomaar ergens tegen aan waren geplakt.

Nu is het natuurlijk heel erg prettig, wanneer je een mooi gebouwde motorfiets hebt, want het oog wil ook wat. Als die machine echter in andere opzichten faalt, dan geef je al het moois graag cadeau voor betrouwbaarheid en kwaliteit. In dit opzicht had een T.W.N.-berijder echter niets te klagen en toen de BDG 250 voor de deur arriveerde, hadden wij dan ook de beste verwachtingen voor een prettig weerzien.

Wel, we zijn niet bedrogen uitgekomen. 'n Eerste aanblik overtuigde ons, dat al die goede dingen van vroeger er nog waren en dat de constructeur niet bij de pakken was blijven neerzitten, maar zich had aangepast aan de moderne stroming. Als meest opvallend resultaat hiervan dient de zeer soepel verende, oliegedempte telescoop voorvork genoemd, die tegenover de oude vork grote voordelen heeft en de ligging zeer gunstig beïnvloedt.

En de achterwielvering, zult u onmiddellijk vragen. Nee, de T.W.N. is van achteren niet geveerd en het was dit punt, waarop wij onze logé meteen maar eens aan de tand gingen voelen.

Nu moet u goed begrijpen, dat wij dit niet zomaar op een willekeurige weg doen. Het zijn uitgezochte wegen, die wij daarvoor nemen en voor „uitgezocht” kunt u gerust in de plaats stellen „zo slecht mogelijk”. Een normale rijder zal het niet in z'n hoofd halen om z'n machine eens lekker door een gemene kuil te sturen, iets wat een „Motor”-road-tester met 'n soort satanisch genoegen wel doet. Wij zullen u niet wijsmaken, dat onze T.W.N. zich van gemene kuilen en hobbels niets aantrok, want dat is niet zo. Hij had er net zo'n hekel aan als wijzelf en in dit opzicht zijn er machines met achterwielvering, die zich bij een dergelijke geïmproviseerde mishandeling beter gedragen. Op een normale weg echter — en die behoeft zeker niet altijd zo effen te zijn als een biljart — gedraagt de T.W.N. zich dank zij de telescoop en het comfortabele zweefzadel (zo'n Pagusa „dubbeldek” is af!) hoogst fatsoenlijk en comfortabel en het is een genot, de BDG 250 met een (onfatsoenlijk) hoog gemiddelde over een bochtig weggetje te sturen.

Het is een van z'n grote verdiensten, dat hier een bijna ideaal compromis gevonden is tussen een stevige dienstmachine en een sport-apparaat, waarmede men zeer behoorlijk „uit de voeten” kan. En of men nu rustig met 'n kruissnelheid van zo'n 60 km/u rijdt, ofwel het tempo laat afzakken tot rond 30 km/u op de hoogste versnelling, het prettige lopen van de dubbelzuiger motor blijft je evenzeer frapperen als wanneer de gaskraan flink wordt opengeschroefd. Onder alle omstandigheden blijft de motor keurig tweetakten en bij gas-afsluiten mist men (als kies-

„MOTOR” ROAD-TEST VAN DE T.

TRIUMPH

ng met een oude bekende

pijn) het hinderlijke stoten van naverbrandingen, waaraan andere tweetakten zich nog wel eens schuldig maken.

Deze dubbelzuiger motor is afgeleid van het vroegere sporttype BD 250, maar er zijn vele verschillen met z'n voorganger. Uiterlijk is het meest opvallende onderscheid, dat de cylinder thans normale, ringvormige koelribben heeft in plaats van de „schubben“ van het oude type. Dit kon rustig gebeuren, omdat gebleken is dat ook deze uitvoering de warmte-afvoer naar behoren kan verwerken, terwijl evenmin gevreesd hoeft te worden voor breuk door ongelijkmatige uitzetting van het ingewikkelde gietstuk, dat een tweetactcylinder met twee boringen is. Tegen een langdurig volgas traject heeft deze motor dan ook geen enkel bezwaar. De maximum snelheid, die wij bereikten, was 94 km/u, zonder een stroomlijn-houding aan te nemen.

Maar er zijn ook diverse inwendige veranderingen. Zo wordt er thans één gevorkte drijfslag toegepast i.p.v. de twee aparte drijfslangen — voor elke zuiger een — bij het vroegere type; de smering door middel van een oliebad is vervangen door mengsmering en de roterende gasschuif heeft men laten vervallen. Deze wijzigingen zijn aangebracht om de fabricagekosten te verlagen en het opmerkelijke feit deed zich voor, dat ondanks de gewijzigde spoeling het vermogen nauwelijks is achteruitgegaan. De motor levert niet minder dan 11 pk bij 3800 omw/min. en is dus heel wat mans! Gunstiger werd het brandstofverbruik door de wijzigingen aan de motor. Tijdens onze proeven met veelvuldig fel accelereren, lang volgas draaien en

daarnaast vele korte stadsritjes met steeds opnieuw starten, noteerden wij als verbruik 1 : 26,2, een cijfer dat bij normaal gebruik met een redelijke kruissnelheid van 65 à 70 km/u nog veel gunstiger zal zijn.

Voor de fijnproever is het prettig, dat de carburateur een aparte luchtregeling heeft, te bedienen door een manette op het stuur, en regelbare ontsteking, eveneens door middel van een manette. Bij geforceerd optrekken bv. is het mogelijk het bij sommige tweetakten nogal gauw optredende pingelen te smoren door de luchtschuif iets dicht te draaien en zodoende even het mengsel te verrijken. Bij teruggestelde ontsteking loopt de motor bijna zonder haperen stationnair, iets dat bij een enkelzuiger tweetakt tot de vrome wensen behoort.

Al rijdend bespeurt men al gauw nog zo'n speciale eigenschap van deze machine en dat is de wel zeer gunstige plaatsing van de beide pedalen voor het schakelen der vier versnellingen en het bedienen van de achterrem. En niet alleen zijn deze pedalen zo geplaatst, dat men de voeten niet van de rusten behoeft te nemen, het schakelen gaat opvallend licht en de remmen zijn zeer krachtig, voor zowel als achter.

Handig is ook de zijstandaard, die men, zittend op het zadel, met de voet omlaag kan klappen. De B.D.G. 250 heeft voorts een voor- en een achterstandaard, die echter niet voor normaal gebruik zijn (er moet een sleutel aan te pas komen om de bevestigingsmoer los te draaien) maar die goede diensten bewijzen bij een lek bandje. Bandenpech behoort wel niet tot de uitgezochte pretjes van een motorrijder, maar veel van de verschrikking is voor T.W.N.-rijders hiervan toch weggenomen, want voor- en achterwiel zijn snel uitneembaar door middel van een steekas.

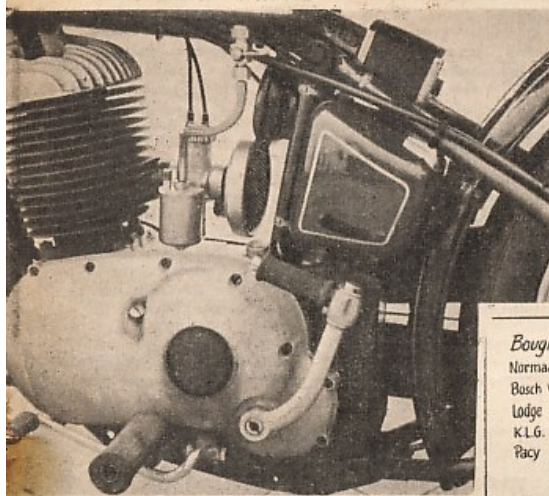
Dat deze motor een oliebad kettingkast heeft tussen motor en versnellingsbak is vanzelfsprekend, maar de stof- en vettichte kast om de achterketting zullen velen op prijs stellen. Niet alleen gaat de ketting daardoor veel langer mee, maar ook van het veelvuldige bijstellen is de eigenaar van een T.W.N. ontheven.

Opmerkelijk is, dat het inwendige van de motor en de tandwielen van de versnellingsbak gedemonteerd kunnen worden zonder het motorblok uit het frame te halen, waardoor een revisie, wanneer noodzakelijk, eenvoudiger en minder kostbaar is.

De 45 Watt verlichting, fabrikaat Noris, is uitstekend en de in de grote koplamp ingebouwde, verlichte snelheidsmeter behoort tot de standaard uitrusting. Dit is ook het geval met het slot in het balhoofd, een nuttig accessoire, dat eigenlijk op elke motorfiets moest zitten.

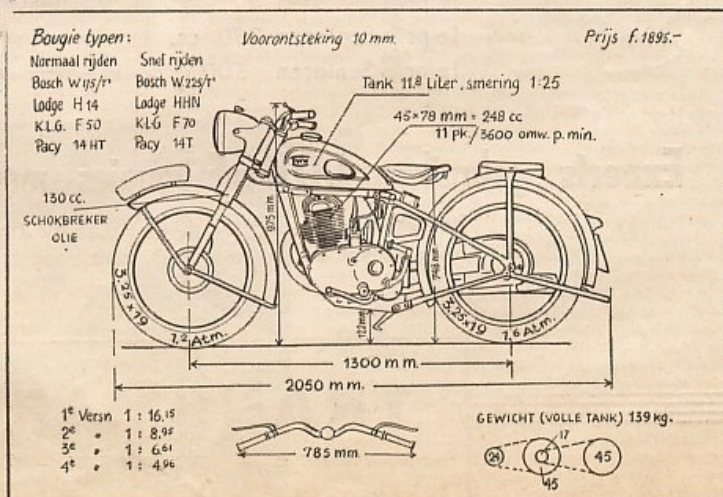
De algehele indruk, die deze nieuwe versie van een oude bekende op ons maakte, was onverdeeld gunstig. Deze T.W.N. is uitermate geschikt als dienstmachine in de ruimste zin van het woord, daar alles zeer stevig is uitgevoerd en berekend op langdurig en zo nodig zwaar gebruik met een minimum aan onderhoud. Bovendien behoeft een T.W.N.-rijder zich niet in z'n afstanden te beperken, want de motor is ruim voldoende snel en biedt een grote mate van comfort. De krachtige motor laat zelfs het aankoppelen van een zijspan toe. Steib brengt hiervoor een speciaal model in de handel.

HARMSZE



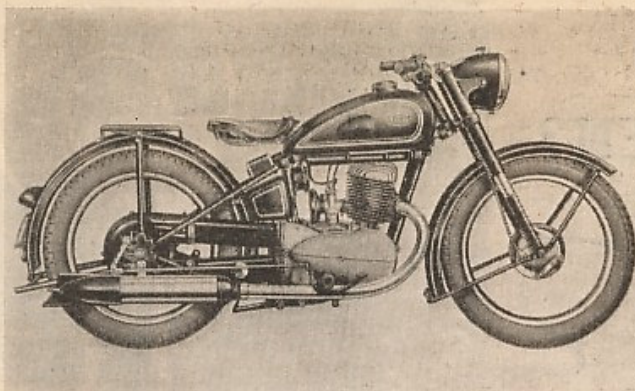
Oliebadkast voor de korte ketting met peilstok om het niveau te controleren. Let ook op het rubberje op het aluminium deksel ter voorkoming van schoen-beschadiging en op het gunstig geplaatste schakelpedaal.

W.N. BDG 250

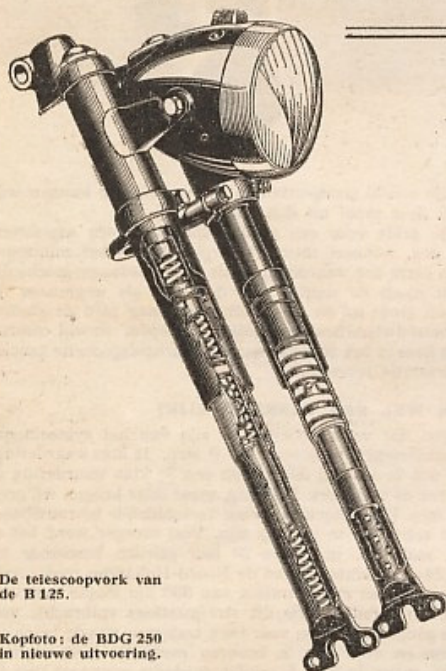


TRIUMPH

1949



TWN MET TELESCOOP



De telescoopvork van de B 125.

Kopfoto: de BDG 250 in nieuwe uitvoering.

ONDER de Duitse motorrijwielen, die in ons land een uitstekende reputatie van soliditeit en betrouwbaarheid genieten, heeft T.W.N. steeds een eervolle plaats ingenomen. Deze fabriek, die onlangs haar 45-jarig bestaan vierde en die dus tot de alleroudste behoort, heeft zich steeds afzijdig gehouden van deelname aan snelheidswedstrijden en uitgesproken sportmachines stonden nooit op haar programma. De Triumph Werke Nürnberg A. G. legde zich toe op de fabricage van stevige toer- en dienstmachines, die in de belangrijkste nationale en internationale betrouwbaarheidsritten werden getest en aan de hand van de hierin opgedane ervaringen steeds werden vervolmaakt. Zo zijn in de loop der jaren motorrijwielen ontstaan, die geheel ingesteld waren op de eisen der meer bezadigde rijders en van hen, die een machine voor hun dagelijks werk nodig hebben, terwijl de T.W.N.'s tevens opvielen door hun moderne en

verzorgde bouw, vooral toen de fabriek de productie van de viertaktmodellen losliet en zich ging specialiseren op de tweetakt.

Detailverzorging was een kenmerkende eigenschap bij T.W.N., waarbij de ontwerper erin geslaagd was de degelijke uitvoering van het geheel te combineren met een bijzonder vlot en aantrekkelijk uiterlijk. Bij T.W.N. zat elk onderdeel altijd op de goede plaats, alles was weldoordacht en glad afgewerkt, kortom de machines vormden een logisch geheel en waren typische voorbeelden van hetgeen de Engelsman „clean design" zou noemen.

Voor 1950 staan twee modellen op het programma, de B125 en de BDG250, beide afgeleid van voor-oorlogse voorgangers. Ze hebben echter een aantal wijzigingen ondergaan, die de moeite van een nadere beschouwing waard zijn. De Duitse producten waren hier populair en nu we langzaam aan weer naar meer normale verhoudingen terugkeren, zullen velen nieuwsgierig zijn naar de laatste creaties uit dit land.

Het 125 cc model is weinig veranderd. Uit het „temperamentvolle" motor-tje met z'n boring van 50 mm en slag van 62 mm, waarbij de gastoevoer naar de cilinder door een draaiende schuif op de krukas gecommandeerd wordt, heeft men een vermogen van niet minder dan 5 rem-pk weten te persen. De 3-versnellingsbak, een blokconstructie met de motor, wordt bediend door de voet en om het de rijder zo gemakkelijk mogelijk te maken gaat — zoals de grotere T.W.N.'s dit reeds lang hadden — op de koplamp een groen lichtje branden, wanneer de vrijstand is ingeschakeld. Maar geheel nieuw is de telescoop voorvork met oliedruk schokdemper, waarvan nevenstaand een doorsnede. Nieuw is ook een op gewicht verstelbaar zweefzadel.

De nieuwe 250 cc machine is een vereenvoudigde uitvoering van het vroegere BD250 model. De dubbelzuiger-motor is gebleven, maar de zuigers hebben niet meer elk hun aparte drijfstaang, maar zijn bevestigd op een gevorkte drijfstaang. Uit een oogpunt van bezuiniging is de roterende gasschuif bij dit model vervallen en het dure gietstuk van de „stekelvarken"-cilinder is vervangen door een met normale, ringvormige koelribben. De toevoer van het brandstofmengsel uit de carburateur, naar het carter gaat via een opening in de rechterzijde van de tweeling-cilinder en wordt dus geregeld door de zogenaamde uitlaatzuiger, die hierdoor een welkome extra koeling krijgt. De beide zuigers zijn naast elkaar in de rijrichting geplaatst en gaan gelijk op en neer, dus niet meer — zoals voorheen — met een voorijlende beweging van de een t.o.v. de ander. Door de cilinderkop een bijzondere vorm te geven heeft men echter bereikt, dat het vermogen slechts weinig minder is dan bij het vroegere, meer ingewikkelde en daardoor duurdere model. Elf pk bij 4000 toeren is helemaal niet gek!

In plaats van twee uitlaatpijpen is er nu nog een. De tweede zat er toch maar voor de luxe bij en kon dus gerust vervallen. Ook vervallen is de olie-pomp en men is teruggekeerd tot mengsmeling.

Geheel nieuw is ook bij dit type de telescoop voorvork, ook alweer met hydraulische demping en met lange, soepele veren, die een prettige vering waarborgen. Natuurlijk zijn motor en versnellingsbak in één blok ondergebracht; de bediening van de vier versnellingen geschiedt met de linkervoet en op de koplamp is ook hier de elektrische vrijstandaanwijzer.

Het zweefzadel veert nu op rubber, de praktische, stofdichte insluiting van de achterketting is (gelukkig) gebleven evenals de steekas voor het achterwiel en de vele andere details, die T.W.N. steeds tot een prettige en vooral ook comfortabele machine maakten. Voor de nieuwste modellen zal hier zeker veel belangstelling zijn!

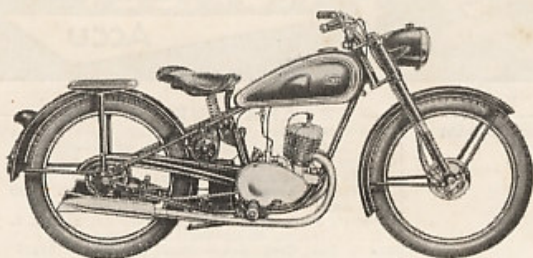
H.H.

1267

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

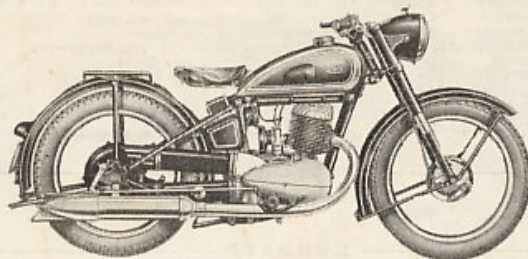
TRIUMPH

T.W.N. MOTORRIJWIELEN VOOR 1950



type B.125

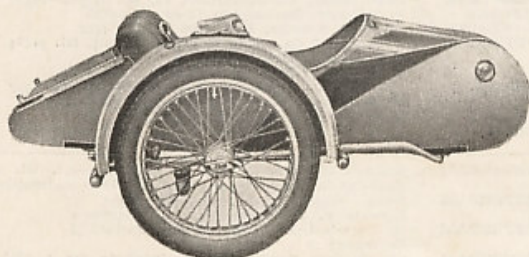
Deze populaire 125 cc machine is voor 1950 uitgerust met telescoopvork met dubbel werkende hydraulische schokbreking. Uitvoering: km-teller in koplamp, automatische voetschakeling, zweefzadel. Kleur: rood, tank chroom met rode panelen, wielen chroom met rode bies, uitlaten, stuur, dempers, starter- en voetschakelpedaal verchroomd.



type BDG 250

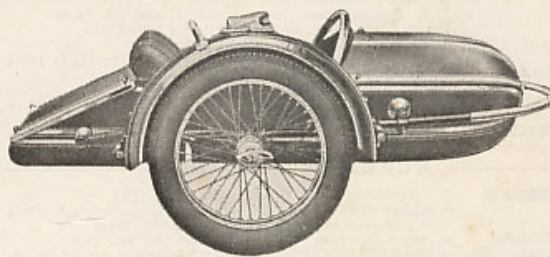
Deze vermaarde 250 cc dubbelzuiger is thans eveneens uitgerust met telescoopvork met dubbel werkende hydraulische schokbreking. Uitvoering: km-teller in koplamp, 4-versn. met automatische voetsch., zweefzadel, geheel gesloten achterkettingkast, vrijstandaanwijzer in koplamp. Kleur: rood, tank chroom met rode panelen, wielen chroom met rode bies, uitlaten, stuur, dempers, starter- en voetschakelpedaal verchroomd.

DE NIEUWE SERIE **STEIB** ZIJSpanWAGENS



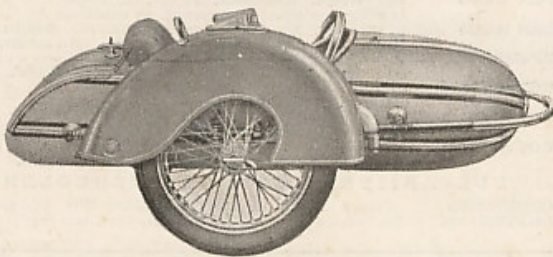
Model LS. 200

geschikt voor montage aan motoren tot 250 cc. Verbinding met 3-punt kogelaansluiting. Leverbaar in div. kleuren, ook in rood met zilver voor Jawa. Lederdoek bekleding. Af te sluiten bagageruimte achter de zitting. Chroom-strips voor kofferbevestiging achterop. Zijspan compl. met band, windscherm en stofdek. Gewicht 50 kg.



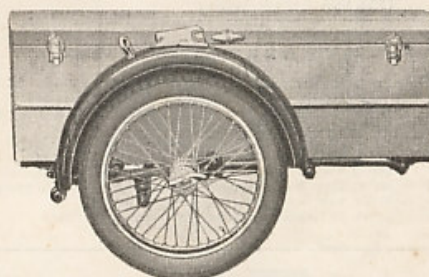
Model S.350

geschikt voor montage aan motoren van 350 tot 500 cc. Leverbaar in div. kleurencombinaties en zowel voor linkse als rechtse montage. Ruime af te sluiten bagageruimte achter zitkussen. Chroom-strips voor kofferbevestiging achterop. Verticale chassisbeugel verchroomd, horizontale beugel van voren verchroomd. Zijspan compl. met band, windscherm en stofdek. Gewicht 62 kg.



Model S.500 de Luxe

Het beroemde torpedo-model met rondprofiel carrosserie-platen. Geschikt voor montage aan 500 cc en zwaardere motoren. Opklapbaar gestroomlijnd spatscherm. Binnenzijde carrosserie bekleed. Ruime zijtas in zijspan. Bagageruimte met klep, welke van slot is voorzien. Verticale chassisbeugel verchroomd, horizontale beugel van voren verchroomd. Wiel met verende as. Dit zijspan in div. kleuren leverbaar en zowel voor linkse als rechtse montage. Zijspan compl. met band, windscherm en stofdek. Gewicht 75 kg.



Model L.T.200

De zeer economische geheel metalen bestel-zijspan. Uitgevoerd met 3-punt kogelaansluiting en steekas. Opklapbare klep met twee knippen en draaikruk met ingebouwd slot. Draagvermogen ca. 120 kg. Afmetingen laadbak: 145 cm lang, 40 cm breed, 40 cm hoog. Geschikt voor montage aan motoren tot 350 cc. Gewicht 50 kg.

Vraagt inlichtingen en geïllustreerde catalogus bij de IMPORTEUR

HET MOTORPALEIS

SCHEPENSTRAAT 111

— ROTTERDAM —

TELEFOON 82950

UIGAVE: „MOTOR“, DEN HAAG

Druk: Boom-Ruygrok N.V., Haarlem

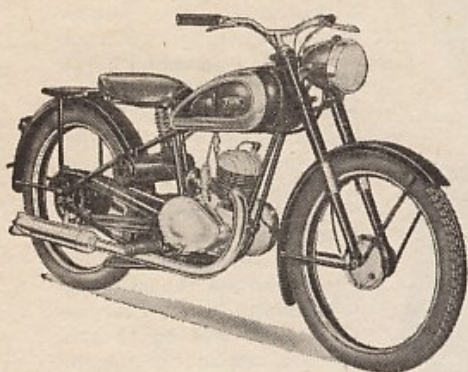


TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

TWN

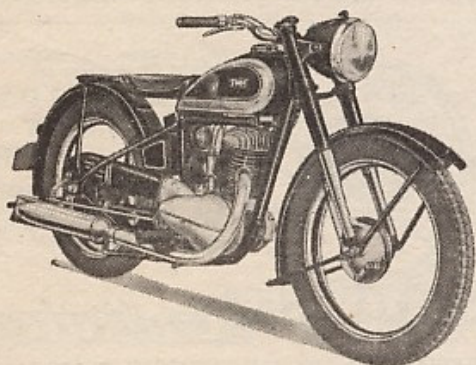
1951



MODEL BDG 125

de temperamentvolle 123 cc 2-tact dubbelzuiger-machine. Topsnelheid 85 km per uur. Verbruik 1 l op 50 km. Met 4-versn.bak, automatische voetsch., zweefzadel, km-teller en vrijstandaanwijzer in koplamp, telescoopvoorvork met dubbelw. olieschokbrekers.

Prijs f 1325,—.



MODEL BDG 250

De vermaarde 248 cc 2-tact dubbelzuiger-machine. Uitvoering met 4-versn.bak en automatische voetschakeling, zweefzadel, km-teller en vrijstandaanwijzer in koplamp, de prachtige, geheel gesloten achterkettingkast, telescoopvoorvork met dubbelwerkende schokbrekers.

Prijs f 1895,—.

IMPORTEURS:

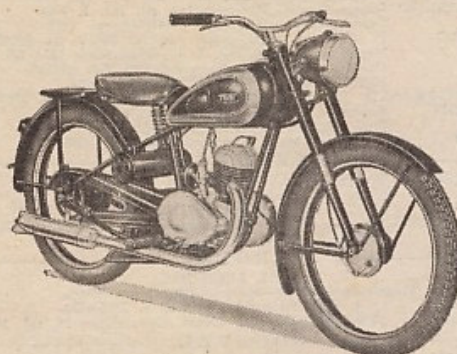
Het Motorpaleis, Schepenstraat 111-115 te R'dam, Tel. 82950 voor Zuid-Holland, Noord-Holland, Zeeland en Utrecht.

Gron. Motorimport A. de Boer, W. Barentzstr. 1 te Groningen Telefoon 29084 voor Groningen, Friesland, Drente en Overijssel.

Fa. A. L. v. Wijk & Co., Steenstr. 99, Arnhem, Tel. 20325 voor Gelderland, Limburg en Noord-Brabant

TWN

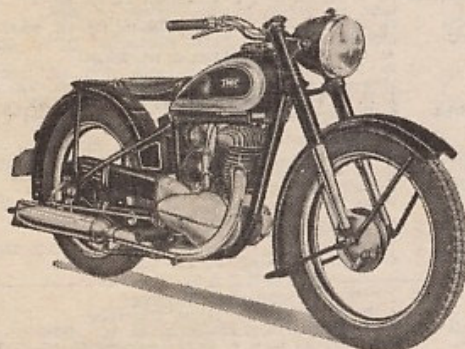
1951



MODEL BDG 125

de temperamentvolle 123 cc 2-tact dubbelzuiger-machine. Topsnelheid 85 km per uur. Verbruik 1 l op 50 km. Met 4-versn.bak, automatische voetsch., zweefzadel, km-teller en vrijstandaanwijzer in koplamp, telescoopvoorvork met dubbelw. olieschokbrekers.

Prijs f 1325,—.



MODEL BDG 250

De vermaarde 248 cc 2-tact dubbelzuiger-machine. Uitvoering met 4-versn.bak en automatische voetschakeling, zweefzadel, km-teller en vrijstandaanwijzer in koplamp, de prachtige, geheel gesloten achterkettingkast, telescoopvoorvork met dubbelwerkende schokbrekers.

Prijs f 1895,—.

Beide modellen met daarbij een interessante collectie doorsneemachines worden geëxposeerd op

STAND NO. 40

van de a.s. R.A.I.-tentoonstelling
door de volgende importeurs:

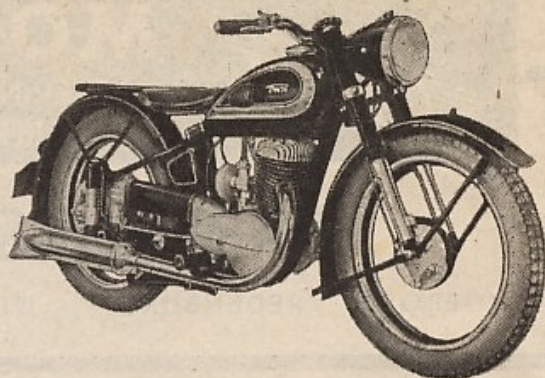
Het Motorpaleis, Schepenstraat 111-115 te R'dam, Tel. 82950 voor Zuid-Holland, Noord-Holland, Zee'and en Utrecht.

Gron. Motorimport A. de Boer, W. Barentzstr. 1 te Groningen Telefoon 29084 voor Groningen, Friesland, Drente en Overijssel.

Fa. A. L. v. Wijk & Co., Steenstr. 99, Arnhem, Tel. 20325 voor Gelderland, Limburg en Noord-Brabant

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH



MODEL BDG 250 H

250 cc dubbelzuiger 2-tact met gelijkstroomspoeling met een vermogen van 11 pk bij 3800 omw. per minuut.

Een machine met een daverende reputatie, een apart cachet. Voor 1952 nog mooier en aantrekkelijker met de

telescopische achterwielvering.

De BDG 250 H is een machine, welke Uw handelaar niet alleen voor U demonstreert, maar ook

aan U verkoopt

Algemene uitvoering: geheel in luxe rood met chroom-uitvoering, km-teller en vrijstandaanwijzer in koplamp, telescoopvork met dubbelwerkende hydraulische schokdemping, achterwielvering, 4 versn. met voetsch., zweefzadel met rubberblok-vering, steekassen en de bekende gepatenteerde geheel gesloten achterkettinkast. En zijn met 11 pk vermogen en zeer solide frameconstructie

*volkomen geschikt voor
zijspanrijden*

Vraagt heden nog de mooie geïllustreerde prijs-courant aan bij een van de onderstaande importeurs. Vergeet niet gelijktijdig prijs-courant te vragen van de

BDG 125 H

de zuinige, sterke en snelle 125 cc dubbelzuiger, welke momenteel leverbaar is in twee uitvoeringen, nl. luxe rood met chroomuitvoering, achterwielvering en telescoopvork en in geheel zwarte uitvoering zonder achterwielvering.

Importeurs:

HET MOTORPALEIS

Schepenstr. 111-115
ROTTERDAM
Tel. 82950
v. Zd Holl., Nrd. Holl.,
Zeeland en Utrecht

GRON. MOTORIMPORT

A. de Boer, GRONINGEN
W. Barentszstraat 1
Tel. 29084
v. Gron., Friesland, Drente
en Overijssel

Fa A. L. v. WIJK & Co.

Sleenstraat 108
ARNHEM
Tel. 20325
v. Gelderl., Limburg
en N. Brabant

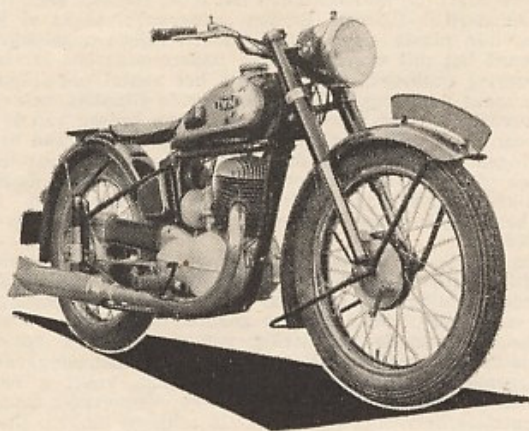
TWN

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.-G.

DUBBELZUIGER

TWEETACT MOTORRIJWIELEN

Die fantastisch mooie en goede



B.D.G. 250 H

248 cc 2-tact dubbelzuiger motor met gelijkstroomspoeling, een machine, die 11 pk vermogen ontwikkelt reeds bij 3800 omw./min. Dank zij deze

**GROTE KRACHT en
BIJZONDER SOLIDE FRAMECONSTRUCTIE
VOLKOMEN GESCHIKT VOOR
ZIJSPANMONTAGE.**

De bijzonder luxueuze uitvoering omvat:

Km-teller en vrijstandaanwijzer in de koplamp.
Zweefzadel op rubberblokvering.

Telescoopvoorvork.

Achterwielvering.

Gepatenteerde gesloten achterkettinkast.

Vier versn. met voetschakeling.

Stuurslot en compleet stel gereedschap.

Kleur: Rood; tank, stuur, wielen, uitlaat, demper
en andere blanke delen verchromd.

f 1995.—

Prachtige geïllustreerde prospecti en nadere inlichtingen worden
U gaarne verstrekt door de importeurs:

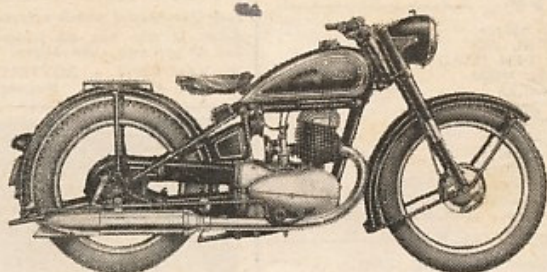
HET MOTORPALEIS, Schepenstraat 111-115 te Rotterdam, tel. 82950, voor de provincies Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland en Zeeland.

GRON. MOTOR IMPORT A. DE BOER, Willem Barentzstr. 1 te Groningen, tel. 29084, voor de provincies Friesland, Groningen, Drente, Overijssel.

FA. RIEMERSMA (R.A.M.O.), Gr. Berg 30 te Eindhoven, tel. 3014, voor de provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland.

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH



TWN

TYPE B.D.G. 250

De meest volmaakte dubbel-zuiger 250 cc Twee-takt Motor

Motor 248 cc inhoud, 11 pk bij 3800 omw. p. minuut, vier versnellingen met voetschakeling, vrijstandaanwijzer in koplamp, telescoopvoorvork met dubbelwerkende hydraulische schokdemping, zweefzadel met rubber-blok-vering, de bekende geheel gesloten achterkettingkast, km-teller ingebouwd in koplamp, stuurslot, tank, wielen, stuur en overige blanke delen verchroomd.

PRIJS f 1845.—

THANS UIT VOORRAAD LEVERBAAR, VRAAGT INLICHTINGEN BIJ DE IMPORTEURS

Groninger Motor Import

A. DE BOER

Willem Barentzstraat 1 - Tel. 29084

GRONINGEN

voor Groningen, Friesland, Drente
en Overijssel

„HET MOTORPALEIS”

Schepenstraat 111 - Telefoon 82950
ROTTERDAM

voor Zuid-Holland, Noord-Holland,
Zeeland en Utrecht

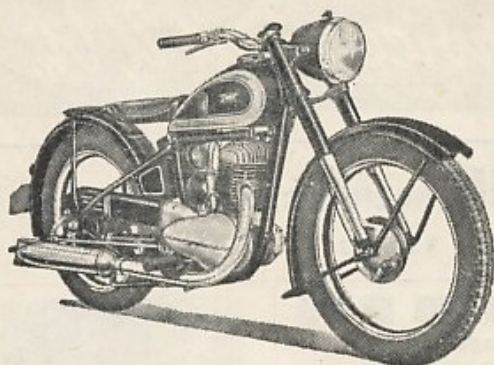
FIRMA

A. L. VAN WIJK & CO.

Steenstraat 99 — Telefoon 20325

ARNHEM

voor Gelderland, Limburg en
Noord-Brabant



TWN

TYPE B.D.G. 250

De meest volmaakte dubbel-
zuiger 250 cc. Twee-takt motor

PRIJS f 1895.—

Motor 248 cc dubbelzuiger met gelijkstroomspoeling, 11 pk bij 3800 omw. p. minuut — vier versnellingen met automatische voetschakeling en vrijstandaanwijzer in de koplamp — telescoopvork met dubbelwerkende hydraulische schokdemping — zweefzadel met rubberblokvering — de bekende mooie geheel gesloten achterkettingkast — km-teller ingebouwd in de koplamp — stuurslot — achterstandaard en jiffy-stand — steekas — Tank, wielen, stuur en overige blanke delen verchroomd. — Het hoge rendement bij laag toerental en de uiterst solide frameconstructie maken deze 250-er geschikt voor zijspanrijden.

Voor enkele districten nog agentschap beschikbaar - Vraagt inlichtingen bij de importeurs

Groninger Motor Import

A. DE BOER

Willem Barentzstraat 1 - Tel. 29084
GRONINGEN

voor Groningen, Friesland, Drente
en Overijssel

„HET MOTORPALEIS”

Schepenstraat 111-115 - Tel. 82950
ROTTERDAM

voor Zuid-Holland, Noord-Holland,
Zeeland en Utrecht

FIRMA

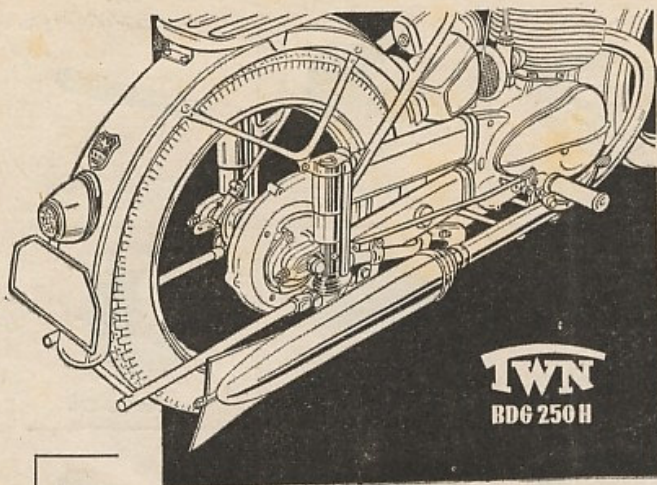
A. L. VAN WIJK & Co.

Steenstraat 99 - Telefoon 20325
ARNHEM

voor Gelderland, Limburg, en Noord-
Brabant

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH



TWN
BDG 250 H

De T.W.N. 250 cc
dubbelzuiger

MET

ACHTERWIELVERING

binnen enkele dagen leverbaar

EVENEENS DE 125 cc DUBBELZUIGER MET ACHTERWIELVERING

Vraag inlichtingen en catalogus bij de importeurs:

Fa. A. L. VAN WIJK & Co.

Steenstraat 99, Arnhem, tel. 20325

voor Gelderland, Limburg en
Noord-Brabant.

HET MOTORPALEIS

Schepenstraat 111-115, Rotterdam
tel. 82950

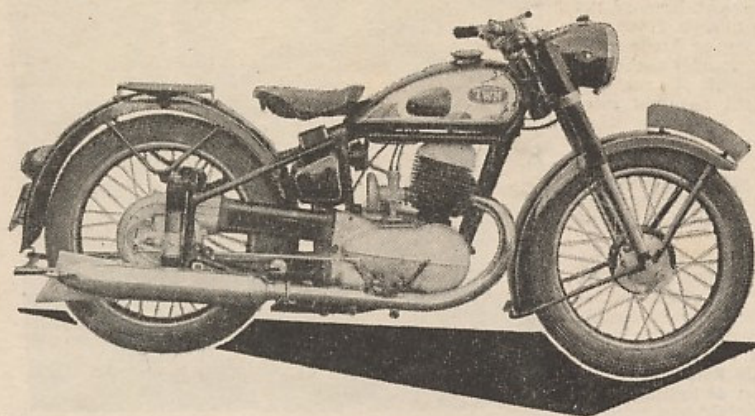
voor Zuid-Holland, Noord-Holland,
Zeeland en Utrecht.

Gron. Motorimp. A. DE BOER

W. Barentzstraat 1, Groningen
tel. 29084

voor Groningen, Friesland, Drente
en Overijssel.

TWN
TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A. G.



MODEL BDG. 250H

's Werelds mooiste en beste
dubbelzuiger tweetakt motoren

250 cc. dubbelzuiger tweetakt-
motor met 11 pk vermogen.

Telescoopvoorvork.

Achterwielvering.

De fraaie gepatenteerde TWN achter-
kettingkast.

Km-teller en vrijstandaanwijzer in
de koplamp.

Stuurslot en uitgebreid stel gereed-
schap.

Zweefzadel met rubberblokvering.

Uitvoering in fraaie rode kleur,
tank, wielen, uitlaat, stuur en andere
blanke delen verchromd.

PRIJS F 1975.-

IMPORTEURS:

voor Friesland, Groningen,
Drente en Overijssel:

Gron. Motor Import A. de Boer

Willem Barentzstraat 1
Groningen - Tel. 29084

voor Noord-Holland,
Zuid-Holland, Zeeland en Utrecht:

Het Motorpaleis

Schepenstraat 111-115
Rotterdam - Tel. 82950

voor Limburg, Gelderland
en Noord-Brabant:

Firma Riemersma

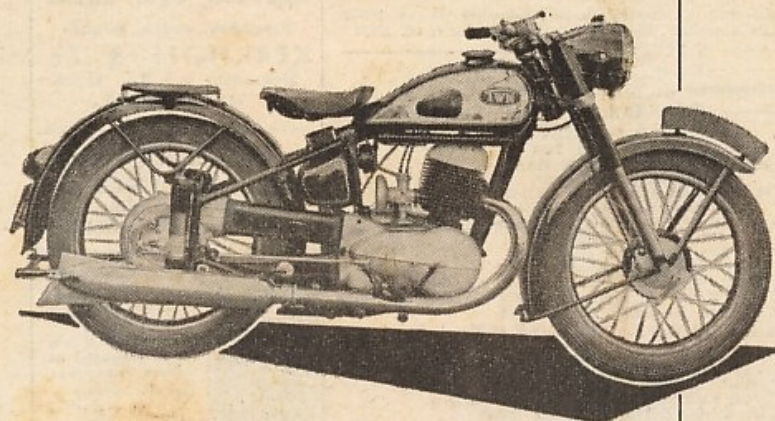
Groote Berg 30
Eindhoven - Tel. 3014

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

*Een openbaring om te berijden door zijn
onovertroffen wegligging en motorvermogen*

*Een lust voor het oog door zijn ongeëvenaard
moenie, praktische bouw en afwerking*



TWN

model B.D.G. 250 H

250 cc dubbelzuiger-tweetakt met 11 P.K. vermogen
uitgerust met:

TELESCOOPVORK
ACHTERWIELVERING
DE FRAAIE GEPATENTEERDE GEHEEL
GESLOTEN ACHTERKETINGKAST
K.M.-TELLER EN VRIJSTANDAANWIJZER
IN KOPLAMP
4-VERSN. MET VOETSCHAKELING
ZWEEFZADEL OP RUBBERBLOKVERING
STUURSLLOT EN UITGEBREID GEREED-
SCHAP

uitvoering: in fraaie rode kleur; tank,
stuur, wielen, uitlaat en andere blanke
delen verchromd.

PRIJS f 1995.—

Importeurs: voor Friesland, Groningen, Drenthe
en Overijssel:

GRON. MOTORIMPORT A. DE BOER
Willem Barentzstraat 1 - Tel. 29084
GRONINGEN

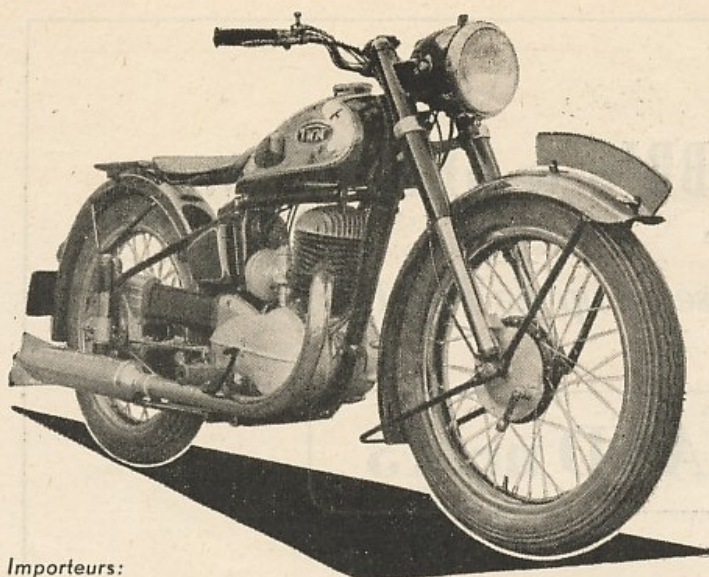
voor Noord-Holland, Zuid-Holland,
Utrecht en Zeeland:

„HET MOTORPALEIS”
Scheperstraat 111-115 Tel. 82950
ROTTERDAM

voor Limburg, Gelderland en Noord-
Brabant:

Fa RIEMERSMA
Grote Berg 30 - Telef. 3014
EINDHOVEN

953



TWN

R.A.I. STAND No. 9

De volledige coll. 1953 modellen t.w.

De beroemde BDG. 250H, de 250 cc.
2-tact dubbelzuiger in haar fraaie luxe rood
met chroomuitvoering.

PRIJS F 1995.—

Voorts de Sports-uitvoering, de BDG. 250 S
met lichtmetalen cylinder en 12 pk motor.

Alsmede de BDG. 125, de 125 cc. dubbel-
zuiger in zwarte standaarduitvoering en
de BDG. 125 S, de 125 cc. dubbelzuiger
in luxe uitvoering.

Importeurs:

Gron. Motor Imp. A. de Boer

W. Barentzstraat 1 - Groningen
Tel. 29084

voor de prov. Friesland, Groningen, Drente
en Overijssel.

Het Motorpaleis

Scheperstraat 111-115 - Rotterdam
Tel. 82950

voor de prov. Noord-Holland, Zuid-Holland,
Utrecht en Zeeland.

Fa. Riemersma (R.A.M.O.)

Gr. Berg 30 - Eindhoven
Tel. 3014

voor de prov. Limburg, Gelderland en
Noord-Brabant.

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

MOTOR
Rundschau

TEST

Triumph BDG 250 S

TRIUMPH-WERKE AG. 250 ccm
NÜRNBERG

Der seit jeher ungewöhnlich lebendige Doppelkolbenmotor gewann durch den neuentwickelten Leichtmetallzylinder mit hartverchromten Laufflächen (bei leichtveränderten Spülquerschnitten) nochmals eine spürbare Steigerung der Gesamtleistung, die den Zusatz „S“ zur Typenbezeichnung vollaufrechtfertigt und in Verbindung mit dem hochentwickelten Fahrwerk Reisegeschwindigkeiten ermöglicht, die in dieser Hubraumklasse alle Erwartungen übertreffen. Auch der lang erwiesenen Eignung zum Seitenwagenbetrieb kommt die erhöhte PS-Zahl und thermische Belastbarkeit zugute, während Robustheit, Sparsamkeit und Anspruchslosigkeit, also die wertvollen Kennzeichen der wirtschaftlichen Gebrauchsmaschine, uneingeschränkt erhalten blieben.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Die charakteristische Gleichstromspülung des Doppelkolbenmotors äußert sich nicht nur in einem besonders kräftigen und gleichmäßigen Drehmoment im gesamten Drehzahlbereich, also in hoher Elastizität, sehr hoher Beschleunigung und zähem Durchzug am Berg, sondern auch in einem uhrwerkartigen, für einen Zweitakter überraschenden Leerlauf und sauberen Übergang. Ohne jemals zu viertakten, „antwortet“ die Maschine sofort auf jeden „Strich Gas“. — Der Motor springt grundsätzlich auf den ersten Tritt an. („Kalt“ nur kurz „Tippen“ und Luftschieber schließen; spätestens beim Einschalten des dritten Gangs wurde der Luftschieber voll geöffnet und dann genau so wenig benötigt wie der Zündhebel, der allein beim Antreten des warmen Motors zweckmäßig etwas zurückgenommen wird.)

Das ausgeglichene Temperaturniveau des Leichtmetallzylinders erklärt das hohe Stehvermögen unter allen Betriebsbedingungen sowie die gleichzeitig erreichte Unempfindlichkeit gegen Klingeln (Benzolgemische bzw. Superkraftstoffe wurden nicht benötigt). Die schon bei verhältnismäßig niedrigen Drehzahlen verfügbare hohe Leistung wird durch die Meßwerte besonders deutlich. — Der Auspuffton ist „markant“ und klar wie der Motorlauf, aber bei höherer Belastung für ein Tourenmodell nicht gerade leise; auch der Kurbeltrieb lief nicht völlig geräuschlos, obwohl eine (studienhalber vorgenommene) Inspektion gute Kolbenlaufbilder, freie Ringe und spielfreie Lager ergab, bestätigt durch den vibrationslosen Lauf der Maschine. —

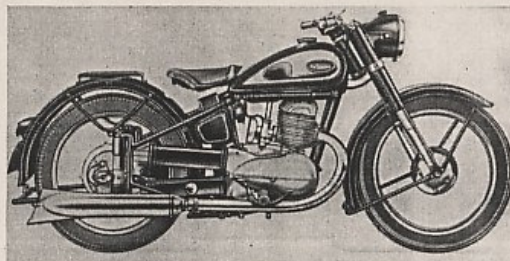
Die Kupplung der BDG 250 S ist leicht zu betätigen und „steht“ unbedingt; lediglich der Start erheischt ein wenig Gefühl zur Verhinderung eines etwas brüskten Greifens. Alle Gänge einschl. des Leerlaufs schalten sich spielend und exakt. Die formal geglückte Kapselung der Hinterkette konnte für das gefederte Hinterrad übernommen werden. —

Fahreigenschaften

Die Federungseigenschaften der Triumph werden von der leichtansprechenden und langhubigen Teleskopgabel mit wirkungsvoller Oldämpfung, dem kräftigen Mittelrahmen, guter Massenverteilung und der soliden Schwingrad-Hinterradfeder bestimmt; bei gutem Ansprechen kommt deren etwas steile Federkennung und mäßiger Hub anscheinend dem Sozias- bzw. Gespannbetrieb zugute, nicht zuletzt aber der ausgeprägten Kursstabilität und der hervorragenden Kurvenlage. (Lenkungsämpfer wird ausschließlich mit Seitenwagen benutzt!) — Wendigkeit und Handlichkeit kommen darin zum Ausdruck, daß man die BDG schon bei Schritt-Tempo im Verkehr oder schweren Gelände leicht ohne jedes „Fußen“ lenkt, andererseits aber in Vollgaskurven in stärkste Schräglage wankelt, wobei sie auf Schienen zu laufen scheint.

Bremsen

Trotz der herkömmlichen Dimensionierung und Bauart entsprechen die Bremsen den Geschwindigkeiten, zu denen die BDG 250 S verleitet. Dabei zeichnete sich die Vorderbremse durch besonders weiches Greifen, aber noch voll ausreichende Wirkung aus, während die Hinterbremse etwas feinfühligere Dosierung verlangte.



Ausstattung

Haltung und Sitzposition sind ausgesprochen tourenmäßig und bequem. Auf den stark progressiv gefederten Schwingsattel, den vorteilhaft schmalen Lenker und auf die griffrechte Lage der Bedienungshebel und Pedale ist die ermüdungsfreie Bewältigung längster Strecken zurückzuführen. — Das reichhaltige Werkzeug (geräumiger Kasten!) wurde während der Testdauer nicht einmal benutzt. Eine besondere konstruktive Leistung ist die Demontierbarkeit von Motor und Getriebe! — Ein Sonderlob der von links bedienbaren rechtsseitigen Abstellstütze! —

Kleine Wünsche

Etwas stärkere Geräuschdämpfung. — Schlanke, aber größere Kniekissen! — (Evtl. Handverstellbarkeit für Schwingsattel- und Hinterradfederung). —

PRÜFUNG

Gewicht fahrfertig, mit vollem Tank 140 kg
zulässiges Gesamtgewicht 305 kg

Leistungsgewicht fahrfertig 11,5 kg/PS
mit einer Person = 75 kg 18 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit
aufrecht sitzend im Mittel 103 km/h

Beschleunigungszeiten
von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 7 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang 10 sec
1 km mit stehendem Start 44,5 sec, Durchschnitt 81 km/h
(s. auch Beschleunigungskurve beim Durchschalten!)

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Ölzusatz)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit	
50 km/h	2,25 L/100 km
70 km/h	3,2 L/100 km
90 km/h	4,1 L/100 km
Vollgas = 103 km/h	5,1 L/100 km*

* Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Stuttgart—Hamburg mit 82 km/h Netto-Durchschnitt (d. h. Fahrpausen unberücksichtigt) solo, aber mit viel Gepäck mit Durchschnittsverbrauch 4,4 L/100 km

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderrad 19 m, Hinterrad 20 m, beide Räder 12,5 m
(max. mittlere Verzögerung 7,7 m/sec²)

Abmessungen

(s. Skizze nächste Seite!)

Bereifung

empfohlener Luftdruck: vorn 1,2 atü, hinten (Sozius) 1,6 (2,2) atü 3,25—19"

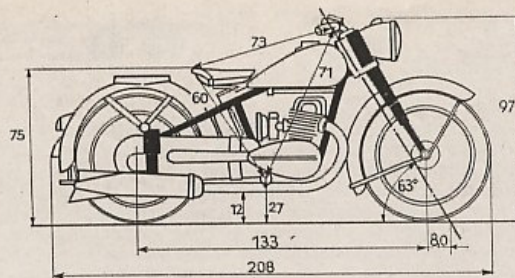
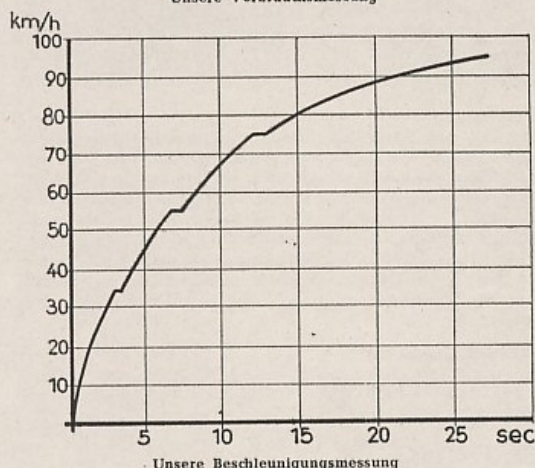
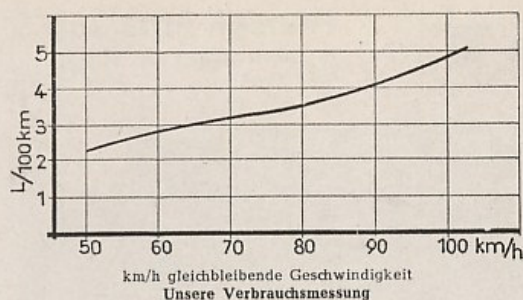
Prüfung

9300—11 600 km.
Aachen, August 1952.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Lütten

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH



Lenkerbreite 66 cm

Schaltrichtung normgerecht. — Getriebestufung 3,25—1,80—1,33—1 : 1. — Getriebschmierung durch 440 ccm Motoröl (SAE 50 oder 40). — Ölbadkettenkasten dto. mit 310 ccm (SAE 50 oder 40). —

Antrieb

Von Motor zum Getriebe über Hülseketten 9,57× $\frac{3}{8}$ " 6 mm Hülseendmesser, 70 Hülse endlos. — Übersetzung 24 Z : 45 Z = 1 : 1,88. — Von Getrieberitzel auf Hinterrad durch Rollenkette $\frac{1}{2}$ × $\frac{3}{16}$ " verstärkt, 8,5 mm Rollendurchmesser, 121 Rollen mit Schloß. Übersetzung 17 Z : 46 Z = 1 : 2,7. Gesamtübersetzungen: 17,2 — 9,52 — 7,04 — 5,29 : 1.

Fahrwerk

Profilierter Stahlblechrahmen, geschlossen, mit verstärktem Hinterrahmen, verschweißt und verschraubt. — Teleskop-Vordergabel mit Öldämpfung (Füllung 130 ccm Motoröl SAE 10 je Gabelholm). — Schwingrad-Hinterradfederung mit progressiven Schraubenfedern und Gummi- und rückpufferung. — Lenkungsämpfer handeinstellbar.

Räder

Tiefbettfelgen 2 $\frac{1}{2}$ ×19 — Beide Räder mit Steckachse, aber nicht austauschbar. (Bei Hinterradausbau bleibt Bremse samt Kettenrad im Rahmen.)

Bremsen

Innenbackenbremsen 150 mm ϕ , 25 mm breit. Gesamtbremsfläche 150 cm². (Zulässiges Gesamtgewicht : Bremsbelagfläche = 2,15 kg/cm²). — Nachstellung vorne durch Stellschraube mit Kontermutter, hinten durch Führungsstück auf Gewinde mit Bolzen und Sicherungsfeder. —

Tank

Satteltank mit 11,8 L Inhalt. Reserve ca. 2,5 L, davon ca. 0,5 L Restmenge in rechter Tankhälfte, die nach Umlegen der Maschine überläuft. Gummikniekissen. — Tankdeckel völlig dicht. —

Typenschild

Vorne am Steuerkopf, Rahmen-Nr. rechts, unter Sattel.

Ausstattung

Tachometer in Scheinwerfer, nachts beleuchtet (zeigt in Prüf-ling ca. 6 km zuviel an im gesamten Bereich). — Pagusa-Schwingsattel über Zugstange und Druckgummielement mit einstellbarer Vorspannung gefedert. — Gepäckträger. — Augen für Sozias-Raster am Rahmen. — Elektrische Leerlauf-anzeige. — Lenkschloß am Steuerknopf. — Lenker, Fußrasten, Pedale verstellbar. — Reichhaltiges Werkzeug. — Schwenk-stütze rechts, von links leicht zu betätigen! — Zusätzlich Vor-derrad- und Hinterradständer zum Radausbau. (Letzterer sehr hoch, so daß Rad ohne aufklappbares Schutzblechende heraus-nehmbar). — Bowdenzugschmiernippel. — Erstklassiges Finish in Lack und Chrom.

Preis

1920,— DM ab Werk. (Jahressteuer 36,— DM, Mindesthaft-pflichtversicherung 45,— DM.)

Hersteller

Triumph-Werke AG., Nürnberg.

KENNZEICHNUNG: Triumph BDG 250 S

Motor

Triumph-BDG 250 S, luftgekühlter Einzylinder-Doppelkolben-Zweitakter mit Gleichstromspülung, Einport. Bohrung 2 × 45 mm, Hub 78 mm, Hubraum 248 ccm. Verdichtungsverhältnis 6,3 : 1. — Leistung 12 PS bei 4600 U/min (entsprechend etwa 103 km/h im 4. Gang). Einlaß-Steuerung vom Vergaser ins Kurbelgehäuse durch Auslaßkolben (rechts); Überström-kolben links. — Zweifach rollengelagerte, zusammengepreßte Kurbelwelle; Gabelpleuel auf doppelreihigem Rollenlager. — Stark verrippter Leichtmetall-Doppelzylinder mit hartverchromten Laufflächen. Lange Leichtmetallkolben mit je drei Kompressionsringen. Abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf mit schaufelförmigem Verbrennungsraum. — (Anm.: Sämtliche Motorteile lassen sich ausbauen, ohne den Block aus dem Rahmen zu entfernen oder das Getriebe zu öffnen!)

Elektrische Anlage

Noris MLZ 6/45/60, 6 Volt, 60 Watt incl. Zündleistung. — Zündpunkt bei voller Frühzündung: 10 mm vor oT. — Batterie 7 Ah unten hinter Motorgetriebeblock eingebaut. — Zünd-kerze 14 mm. Wärmewert 225, für hohe Beanspruchung 240. —

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl (SAE 50 oder 40) zum Kraft-stoff 1 : 20. —

Vergaser

Bing 2/26/17. Zweischiebervergaser (Lufthebel am Lenker) mit Naßluftfilter. Einstellung der Testmaschine: Hauptdüse 105 (Serie 110). Nadelstellung 1 Raste von oben (Serie 2. Raste). Nadeldüse 2,68, Einsatz 5, Leerlaufdüse 50 (Einstellung ärmer als in BDG 250 H mit Graugußzylinder!) —

Kupplung

Vierscheiben-Hartstoff-Kupplung (Triumph-Hurth). —

Getriebe

Triumph-Hurth Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block, Typ G 64. Schalthebellage und

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

4e JAARGANG - No. 33 - 15 Augustus 1953



MOTOR KAMPIOEN

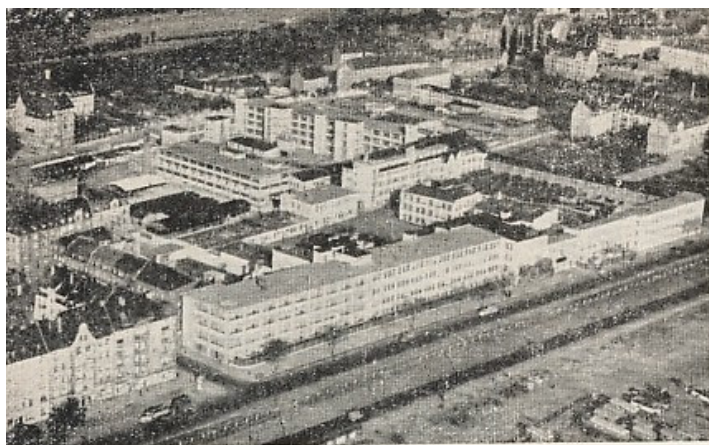
Uitgave van de Kon.Ned.Toeristenbond A.N.W.B.



Moderne architectuur in staal en beton.

T.W.N.

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.



Een bezoek aan de

Luchtfoto der Werkhuizen T.W.N. die toelaat zich een gedachte te vormen van hun belangrijkheid. Thans zijn nog nieuwe gebouwen in opbouw, waardoor de oppervlakte der werkplaatsen nog aanzienlijk zal verruimd worden.

die aan een uurwerkfabriek doen denken, eerder dan aan een constructiewerkhuis van moto's dat alle T.W.N.-modellen worden vervaardigd. Boormachines met verschillende boren die in minder dan geen tijd een karter doorboren, nazichtsapparaten die de fabrieks fouten tot op 1/500 mm. aanduiden, persen van honderden ton met kolossale afmetingen. Al deze moderne apparaten zijn verzameld om in een minimum van tijd de nodige stukken te kunnen afleveren voor de montage.

Deze montage is ondergebracht op de eerste verdieping van een groot gebouw van een vijftigtal meter lengte. Vertrekend met een naakt raam, wordt de machine geleidelijk aangekleed vanaf het achterspatbord om te eindigen met de montage der handcommandes. Elke machine die de ketting verlaat

TIJDENS de maand November werden een veertigtal Belgische agenten van het merk uitgenodigd tot een bezoek aan de werkhuizen T.W.N. te Nuremberg. Dank zij de welwillendheid van de bestuurders en van de firma Vanderhulst, invoerder in België van T.W.N., was het ons gegund aan deze reis deel te nemen, die tevens leerzaam en aangenaam was.

MEER DAN EEN HALVE EEUW ERVARING.

Het is in 1903 dat de eerste moto T.W.N. uit de fabrieken van Nuremberg kwam, waardoor het merk plaats nam tussen de pioniers van de constructie der gemotoriseerde voertuigen op twee wielen. Terzelfdertijd mag T.W.N. er prat op gaan een der oudste gespecialiseerde Duitse firma's in de moto-constructie te zijn en de ervaring die opgedaan werd gedurende deze vijftig jaren laten haar toe momenteel producten van hoge kwaliteit op de markt te brengen.

Deze kwaliteit komt best tot uiting in de 60 landen waar T.W.N. wordt ingevoerd en bij ons bvb. in de uitslagen behaald in proeven als de 24 Uren van Schaarbeek en andere lange en zware proeven. De zware proeven geven de beste piloten de kans om de waarde van machines in het licht te stellen, in dit geval, de T.W.N. van Nuremberg.

Ten titel van inlichting willen we verklaren dat de werkhuizen T.W.N. tal van activiteiten hebben. Naast de moto's, velomotoren en scooters, houden aanzienlijke departementen zich bezig met de bouw van statische motoren voor grasmachines, enz., alsmede de constructie van schrijfmachines. Deze laatste activiteit van T.W.N. is niet de minst spectaculaire voor de bezoekers, want een talrijk personeel en heel wat machines zijn hiervoor nodig.

DE REIS NAAR NUREMBERG.

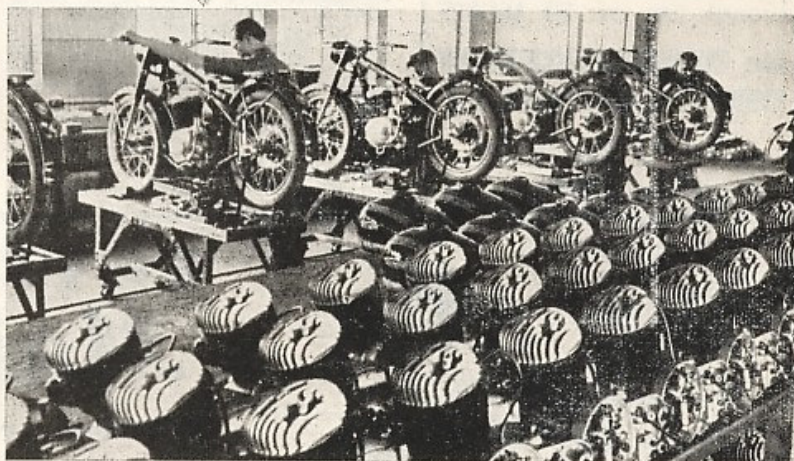
Per autocar legden de meeste agenten de reis heen en terug af. Deze reis liep over vier dagen. Een dag voor de heenreis, een dag bezoek, een dag voorbehouden voor een uitstap in de omgeving en een vierde dag voor de terugkeer.

HET BEZOEK DER WERKHUIZEN.

Opgericht langs de hoofdstraat die naar het hartje van Nuremberg leidt voor de reizigers die uit het Westen komen, vormen de werkhuizen T.W.N. een complex van verschillende duizenden vierkante meters. Daarenboven zijn de verschillende werkhuizen die de activiteiten der fabriek groeperen verdeeld over drie of zelfs vier verdiepingen, hetgeen de nuttige ruimte van de fabriek verhoogt. Door het aanbrengen van liften kan veel tijd ingewonnen worden voor

de behandeling der grondstoffen en producten.

Een eerste indruk die men opdoet wanneer men pas enkele ogenblikken in de fabriek is, is deze van een intense activiteit. Geen nutteloze haast, geen overbodige gebaren. Elke arbeider heeft zijn taak en heeft alle benodigdheden onder de hand. Een voorbeeldige reinheid heerst overal, zowel in de chromage als



De montage-ketting is klaar om enkele dozijnen motoren te ontvangen, die evenveel moto's zullen worden die verspreid worden over de wereld.

in de emailage. De hygiëne werd tot in de kleinste details bestudeerd voor de ongezonde departementen, zoals de chromage, reeds vermeld, en waar slechts een kleine geur van acide hangt, zelfs in de onmiddellijke omgeving van de vaten in werking, of nog zoals voor het departement waar men de lichte stukken thermisch bewerkt die een zware dienst moeten leveren.

Men ziet het dat goed verlichte geesten aan het hoofd hebben gestaan van de oprichting der verschillende werkhuizen, die methodisch alles bestudeerden vanaf de bewerking der schroef tot de proeven van de gemonteerde moto.

Ons bezoek geschiedde eveneens methodisch. Rond deze periode is de activiteit van het departement moto's natuurlijk verminderd. De montage-ketting had nochtans nog een reeks van 300 « Comet's » te slikken, een model dat fel gevraagd wordt en dat we reeds eerder in ons tijdschrift presenteerden.

Het is bij middel van snelle en preciese machines, van controleapparaten

wordt onmiddellijk beproefd op volle regieme door een keurarbeider die een fijn gehoor bezit en onmiddellijk de minste fout aan de motor ontdekt. Om dit te doen rust de machine met haar wielen op een stel rollen. De uitgelaten gassen worden rechtstreeks opgevangen door een aanzuiger. Alover de eerste, tweede en derde versnellingen, bereikt de naald van de kilometerteller van de « Cornet » die we zagen beproeven, spoedig 100 kmu. Het gas wordt afgesneden, men daalt van versnelling, de remmen worden gebruikt en dan herbegint men nogmaals van voren. Over de machine gebogen, aandachtig luisterend en kijkend, onderzoekt de proefrijder de moto. Dan, als alles goed gaat, mag de Cornet ter bestemming vervoerd worden, ergens in Europa of zelfs nog verder.

Wanneer we terug langs de montage-ketting komen, wordt onze aandacht gevestigd op een arbeider die wielen monteert en spaken centert. Het wiel wordt vóór hem geplaatst en vertikaal in een as doet hij het met een hand draaien

WERKHUIZEN
TWN
TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

1955
te Nuremberg

terwijl hij met de andere hand de spaken aanspant en lossert zet volgens de aanduidingen die gegeven worden op een scherm vóór hem. Een lichtend punt gaat her en der, danst en springt om

de moto BD G « L » van 125 cc, de fameuze Cornet, een 200 cc, een 250 cc en een krachtige « Boss » van 350 cc en ten slotte, als laatstegeborene der familie een scooter Contessa, een voertuig dat opgevat werd als een moto en dat bijgevolg tal van traditionele eigenaardigheden bezit. Alle modellen zijn uitgerust met een tweetakt motor.

De werkhuisen T.W.N. bezitten zulk vertrouwen in de kwaliteit van hun productie dat ze niet gearzeld hebben om een waarborg te verlenen die de slogan geworden is van het huis. Na hetgeen



Tijdens het bezoek aan Rothenburg wist de fotograaf de groep van Belgische agenten op de gevoelige plaat vast te leggen terwijl ze de schoonheid van een oud gebouw bewonderden.

ten slotte post te vatten tussen twee lijnen die dienen als herkenningspunten. De spaak is op zijn plaats. Verder treffen we een machine van een andere aard aan. In een minuut ongeveer worden een luchtkamer en een band op een wiel gelegd en op gewenste druk gebracht. Alle operaties van de montage worden aan snel tempo afgewerkt, dat overal in deze hall van tel is. Alles gebeurt zonder haperingen en, wonderlijk, bijna zonder geluid.

DE PRODUCTIE T.W.N.

Zeven verschillende modellen worden momenteel door het departement moto's van T.W.N. afgeleverd. Er is eerst en vooral de bromfiets Knirps, de 47 cc,

we met eigen ogen hebben gezien, tijdens ons bezoek aan de fabriek, verstaan we dat deze waarborg op een stevige basis gevestigd is. Men spreekt hier misschien niet over wekelijkse producties die de ogen opensperren en de schouders ongeloofig doen ophalen, maar wel en voor alles over eerlijkheid in de handel, over voortdurend zoeken naar een vervolmaking die reeds de oren doet spitsen.

EEN INTERESSANTE GEDACHTEN WISSELING.

Na het bezoek aan de werkhuisen werd het ons gegund een interessante gedachtenwisseling bij te wonen tussen de

technische directeur van het departement moto's en de Belgische agenten van het merk T.W.N. Deze werden uitgenodigd om vrijelijk hun mening naar voor te brengen over alle moeilijkheden die ze konden voorkrijgen in het onderhoud en herstellen van moto's T.W.N. De discussie liep over verschillende punten en weldra bleek het dat alleen onooglijke incidenten te melden waren. Mechanisch geluid in de vering, vraagstukken betreffende het verbruik eigen aan de tweetakt, een kwestie van de dichtheid der naven, dat is alles waartoe de discussie zich beperkte. De hoofdingenieur beantwoordde steeds lachend: « Inderdaad, daarvan hebben we reeds gehoord, maar we hebben reeds de nodig wijzigingen aangebracht op de laatste gebouwde moto's... »

Aldus is de technische dienst der werkhuisen steeds paraat en eveneens steeds bereid om doeltreffende beslissingen te nemen. Een goed punt voor het merk.

RECEPTIE EN UITSTAP.

Men zal het ons zeker niet ten kwade duiden als we hier in enkele lijnen willen het beeld oproepen van de receptie, uitstap en aangename verrassingen voorbehouden aan de Belgische bezoekers te Nuremberg.

De derde dag van hun verplaatsing werden de Belgische agenten naar Rothenburg gevoerd, een oud stadje in de nabijheid van Nuremberg. We doorliepen de straten en bezochten de merkwaardigheden onder de leiding van een bekwaame gids, wiens eruditie een bron was van tal van inlichtingen. Het was een ideaal weertje voor zulk bezoek, dat ten andere iedereen beviel.

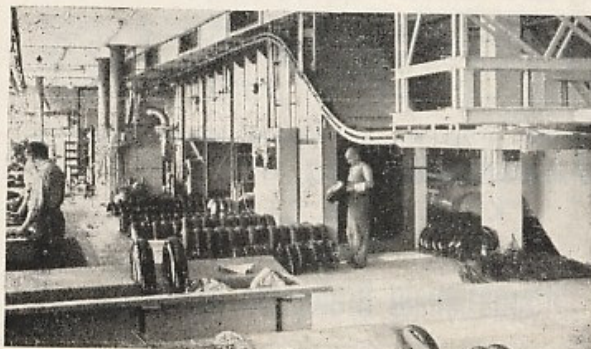
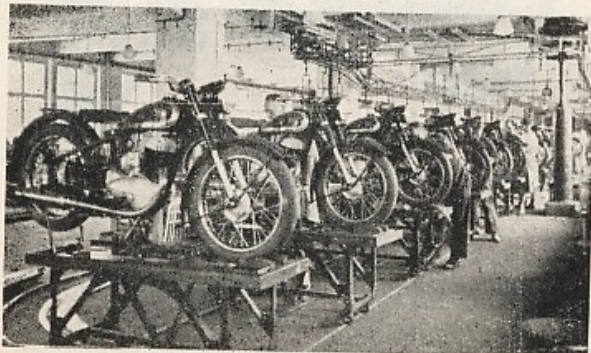
's Avonds waren allen, bezoekers en bezochten, verenigd op een Beiers volksfeest, in de grote refter der werkhuisen, omgevormd en versierd voor de omstandigheden.

's Anderdaags werd de terugreis ondernomen naar ons land. De agenten van T.W.N. hebben nu « hun » werkhuisen gezien, ze weten nu hoe de machines worden gebouwd en ze kunnen nu met kennis van zaken tot hun klanten spreken. Ze mogen zich gelukkig achten T.W.N. als hun verkoop-product gekozen te hebben.

Voor ons paart, wij behielden een herinnering aan een interessante en heel leerrijke reis en we houden er aan nogmaals de bestuurders van de werkhuisen T.W.N. en hun invoerder in België te danken.

A. GERIN.

Links: Een montage-ketting toont ons de machines wanneer ze bijna afgewerkt zijn. Ze worden onmiddellijk beproefd volgens degelijke procedés. — Rechts: Dit is de emaileringsoven die aan de T.W.N. modellen een koket en luxueus uiterlijk zal geven.



TRIUMPH

MOTOR-SPORT

24 Uren van Schaarbeek

De lastigste proef van het jaar !

1953

TWN

1954

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

**BEVESTIGT ZIJN ABSOLUTE SUPERIORITEIT DOOR
OPNIEUW EEN ONGEEVENAARD SUCCES TE BEHALEN**

1^{ste}

ex aequo

ETIENNE MERNIER

MICHEL BONVOISIN op **TWN** Cornet

ZILVEREN MEDAILLE : R. BEOZIERE

Zoals in 1953, de enige 125 cc. die de proef eindigt

ZILVEREN MEDAILLE : F. MOISSON

(1 strafpunt)



**De enige moto 25.000 km. onderdelen
en handwerk gewaarborgd
De kwaliteit die niet kan betwist worden**

TWN *Cornet* De Moto van het jaar 1954!

Er zijn meer en meer

TWN 's in omloop !

Ondervraag hun eigenaars !...

INVOERDERS

Etn L. VANDERHULST, 55, Artoisstraat - BRUSSEL

AGENTSCHAPPEN IN GANS HET LAND

Tel : 12.36.23 - 13.09.66

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH

1953

24 Heures de Schaerbeek

La plus dure épreuve de régularité disputée à ce jour en Belgique.

55 PARTANTS - 8 ARRIVÉES

UNE



250 CC. AU DEPART

LE VAINQUEUR

Herman HERMAND

LA SEULE MEDAILLE D'ARGENT - 6 POINTS.

LA



UNE SEULE 125 CC. A L'ARRIVEE :

pilotée par

Lucien BEOZIERE

AGENT A BRUXELLES-SCHAERBEEK.

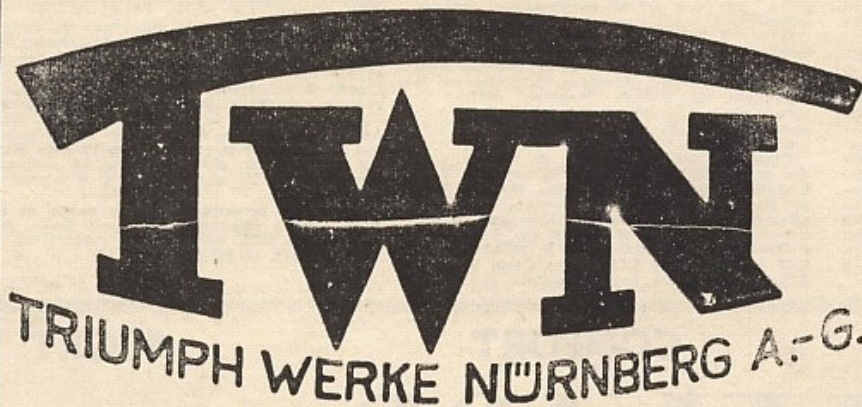
3^{me} du classement général

DEUX MOTOS STRICTEMENT DE SERIE

MOTEURS DOUBLE PISTON



CYLINDRE ALUMINIUM CHROME DUR



PREMIER
AU CLASSEMENT
INTERMARQUES



**LA SEULE MOTO
GARANTIE
25.000 km.
pièces et
main-d'œuvre**

Il y a de plus en plus d'acheteurs pour la moto T.W.N.

DEMANDEZ-LEUR POURQUOI !!

Prospectus sur simple demande. - Nous vous désignerons notre agent pour votre région.

AGENCES DANS TOUT LE PAYS

IMPORTATEURS :

Ets L. VANDERHULST

54, RUE D'ARTOIS — BRUXELLES-MIDI
Tél. : 13.09.66 - 12.36.23

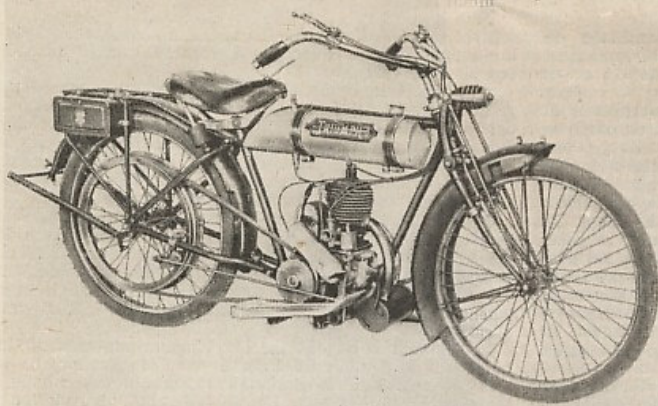
TRIUMPH

1953

TWN

IN 'T GOUD

Historische terugblik
en aankondiging
van nieuwe
modellen

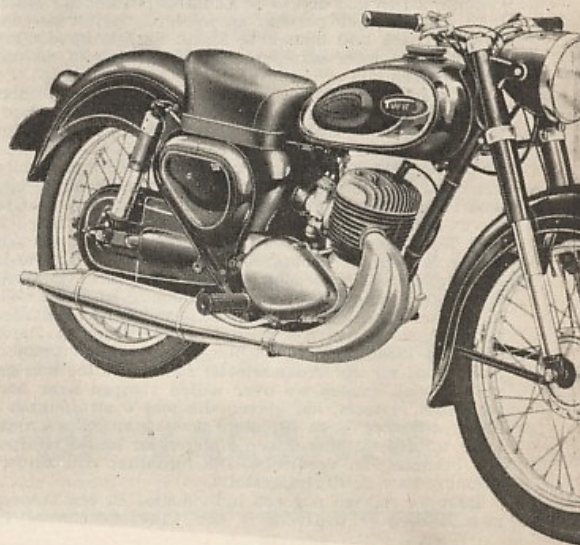


Dat de oprichters van de Triumph Cycle Co. Ltd. te Coventry twee Duitsers waren en dat de Duitse Triumph-fabriek van oorsprong een dochter-onderneming van de Engelse was, is niet algemeen bekend. Later is de Duitse tak een geheel zelfstandige boom geworden, terwijl de stam-fabriek in Coventry zich in de loop der jaren heeft gesplitst in drie van elkaar onafhankelijke ondernemingen, waarin respectievelijk fietsen, motorrijwielen en automobielen gefabriceerd worden, die echter het merk, Triumph, gemeen hebben, evenals de Duitse fabriek dit merk nog steeds in eigen land voert. Maar in het buitenland wordt de afkorting T(riumph) W(erke) N(ürnberg) gebruikt. Aan een Duitser zegt de naam T.W.N. niets en wij herinneren ons de bittere ontgoocheling van een Nederlandse motorrijder, die zijn brief, geadresseerd aan „De T.W.N.-fabriek, Neurenberg” als onbestelbaar retour ontving. Dat zou me dan wel een fabriekje-van-niets zijn, meende hij, als zelfs de post het adres niet kon vinden. Intussen had dat fabriekje-van-niets destijds al zo'n 2000 man personeel in dienst. Nu zijn het er 3000.

Herr Bettmann en Herr Schulte begonnen dus omstreeks 1890 in Coventry Triumph fietsen te maken. Omdat de export naar het continent vlot liep, besloot men een neven-fabriek in Duitsland op te richten, waarvoor Neurenberg als standplaats gekozen werd, omdat Bettmann uit die plaats kwam en de vertegenwoordiger voor Europa er woonde. Bovendien had een potloodfabriek ruimte te huur, zodat de zaak — dat was in 1896 — kon gaan draaien. Aanvankelijk werden alleen gereedschappen en werktuigmachines gemaakt; de fietsen werden uit Engeland betrokken. Maar de zaken gingen goed, er werd binnen het jaar al een nieuw pand betrokken en men ging zelf fietsen maken, terwijl om het debiet te vergroten, ook de vervaardiging van springmatrassen ter hand werd genomen. Op het gebied van comfort en „ligging” deed de fabriek dus al vroeg ervaring op!

Nog steeds in samenwerking met de Engelse fabriek werd in 1903 gestart met de fabricage van motorfietsen en hoewel het bedrijf op zichzelf dus reeds langer bestaat, werd 14 dagen geleden het feit herdacht, dat in Neurenberg een halve eeuw motorfietsen gemaakt worden. Begonnen met een motor, die 2 pk leverde, werd de serie met zwaardere typen uitgebreid, alle uiteraard nog zonder koppeling en versnellingsbak. Het zwaarste model, de 5 pk, kon bijna 70 km/u halen en dat was voor die tijd heel wat. De motoren werden nog steeds uit Engeland betrokken, de frames maakte men zelf, maar de banden, die Coventry en Neurenberg verbonden, werden steeds losser en de oorlog van 1914-'18 sneed ze geheel door. Die oorlog bracht tevens een onderbreking van de motorrijwiel-fabricage.

Daarna, geheel op eigen benen staand, kwam de eerste motor van eigen ontwerp op de weg, een regelrechte sensatie, want deze 2½ pk van 277 cc had helemaal geen kleppen, maar werkte volgens het toen nog vrij ongebruikelijke



tweetaktprincipe. Alleen Villiers in Engeland had hiermede reeds naam gemaakt, maar voor Duitsland was het systeem nieuw. De machine, die „Knirps” gedoopt werd, d.w.z. „dreumes”, had nog geen vrijloop, maar wel twee versnellingen, die — hoe modern! — vanaf het stuur bediend werden. Met de topsnelheid van 65 km/u was men dik tevreden. Toch duurde het wel even voor het publiek voldoende enthousiast werd om te kopen, want in het begin vertrouwde men het tweetaktgepruttel niet zo erg. Toen echter bleek, dat het machientje betrouwbaar en zuinig was, kwamen de klanten en in vier jaren tijd werden 4300 „Knirpsen” gemaakt en verkocht, hetgeen voor die tijd een bevestigende productie was.

Dit tweetaktmodel werd steeds verder ontwikkeld; in 1925 kreeg het een kickstarter, terwijl de primaire ketting in een oliebadkast werd ingesloten, hetgeen met de riemtransmissie naar het achterwiel een ietwat vreemde combinatie was. Bovendien werd de oude relatie met de Engelse fabriek weer opgerakeld en er kwamen twee modellen met Engelse Triumph-motoren op het programma, een 500 cc kop- en een 550 cc zijklepper. Oude liefde roest niet, maar duurde in dit geval toch niet zo heel lang, want de Neurenberger fabriek ging zich steeds meer toeleggen op de tweetakt, terwijl men

TRIUMPH

zich wat de viertaktmotor betreft, wendde tot de Zwitserse Motosacoche-fabriek, wier MAG-motoren bijzonder in trek waren.

In die periode kwam bij de fabriek ook het streven naar export op en de Duitse Triumphs kwamen buiten het eigen land aan de markt onder de naam Oreal, om verwarring met de Engelse naamgenoot te voorkomen. Echter maar voor kort, want al spoedig werden de initialen T.W.N. van de firma naam gebruikt. Het was in de tijd, toen Duitse motorfietsen hier vaste voet begonnen te krijgen en T.W.N. deelde in die belangstelling, hoewel het Nederlandse motorpubliek aanvankelijk enigszins aarzeland tegenover het product uit Neurenberg stond, waar immers alleen maar... speelgoed vandaan placht te komen!

Een mislukking was de 200 cc tweetakt met cardantransmissie, een mooie machine om te zien en in verschillende opzichten haar tijd vooruit, maar te zwaar gebouwd en met een motor die te weinig vermogen had, zodat het geval „niet vooruit te branden” was, zoals dat in de volksmond heet. 'n Maximum van 60 km/u kon bereikt worden als alle omstandigheden mee zaten en er vooral geen zuchtje tegenwind was. Er zijn slechts 1000 stuks van gemaakt, toen is de productie er van gestaakt. Twee exemplaren zijn in ons land verkocht en nog niet zo lang geleden vroeg een onzer lezers ons technisch advies over dit type, waarvan hij — uit de zoveelste hand — eigenaar was geworden. Z'n klacht was: er zat geen snelheid in!!

Een bijzonder succesvolle machine was de „Kongress”, een 350 cc MAG, althans van huis uit, maar door T.W.N. was het eertijds befaamde maar langzamerhand verouderde kop-, zijklep-mechanisme gewijzigd in een normale zijklepper en de motor werd in eigen fabriek gemaakt. Deze zijklepper was mechanisch volmaakt geruisloos en had een ongekende levensduur. Een gebruik van 100.000 km zonder enige revisie van hoofd- en zijlagers (de laatste op doorgewone bronzen bussen!) was geen uitzondering, maar regel.

In 1936 kwamen de eerste tweetaktmachines met vlakke zuiger en aangeblijkte versnellingsbak, de typen B200 en S350, terwijl in 1939 de BD250 werd uitgebracht, een dubbelzuiger tweetakt die 12 pk leverde. De huidige BDG is hier een afstammeling van.

Ter gelegenheid van het jubileum van de fabriek werd aan de pers de nieuwe serie voorgesteld, geheel bestaande uit dubbelzuigermotoren, vanaf de 125 cc tot de 350 cc.

Een volkomen nieuwen — en een interessante — is de 200 cc „Cornet”, die bij 5000 omw/min. ruim 10 pk levert en een topsnelheid van 102,5 km/u haalt. De boringen van de lichtmetalen cylinder hebben hardverchromde loopvlakken. Bijzondere zorg is aan

de geruisloosheid besteed, zowel wat in- als uitlaat betreft. In navolging van N.S.U. is een groot luchtfilter met „kalmereffect” effect van de aangezogen lucht gemonteerd. De luchtinlaat bevindt zich onder de rijderszitplaats, in dit geval geen gewoon zadel, maar een comfortabel kussen. Voor duorijden wordt een aansluitend kussen geleverd. De uitlaatpijp heeft direct achter de cylinder een verwijding en de nieuwe knaldemper moet bijzonder effectief zijn.

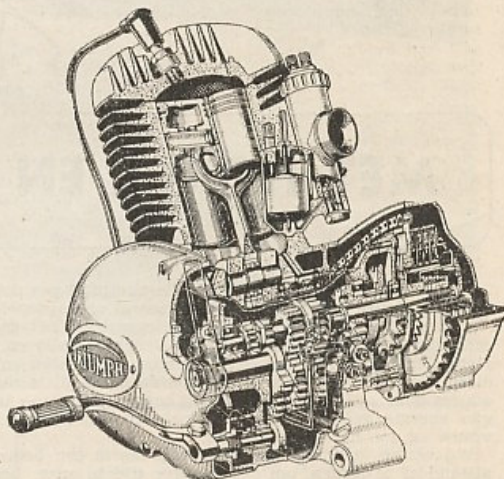
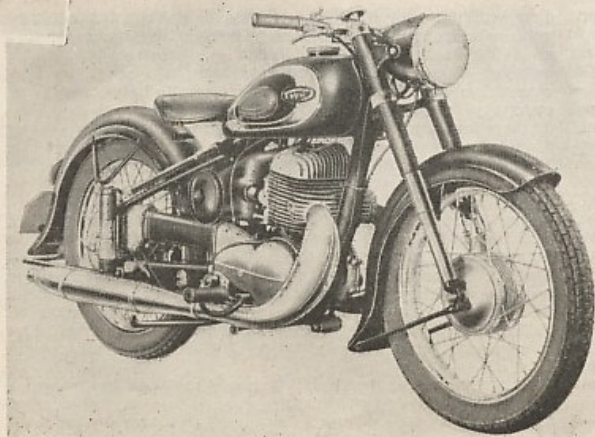
De achtervork is zwevend (bij de overige modellen is de telescopische achterwielvering gehandhaafd), de achterketting is volgens T.W.N.-gebruik geheel ingesloten en de remmen zijn bijzonder krachtig; de cilindrische naven met koelribben vindt men nu ook op de 250 en 350 cc-modellen. Verdere bijzonderheden: bandenmaat vóór 2,75, achter 3,00 x 19, tankinhoud 12 liter, breed achterscherm en natuurlijk complete uitrusting met snelheidsmeter, electr. hoorn, stuurslot. Het gewicht is vrij bescheiden, nl. 121 kg.

Ook de „Boss”, de reeds aangekondigde 350 cc, is nu in productie. De motor is een dubbelpijper, in tegenstelling tot die van de „Cornet”, die één uitlaat heeft. Ook hier de bochten met grote diameter, expansiekamers voor de verbrande gassen. De „Boss”, die voorzien is van twee carburateurs, levert bij 2500 toeren/min. reeds 10 pk en komt bij 3800 toeren op 16 pk. De topsnelheid is 115 km/u bij solo- en 95 km/u bij zijspangebruik.

Op de „Boss” wordt geen hardverchromde cylinder gebruikt, maar hierbij wordt het zgn. Alfin-procédé toegepast, d.w.z. dat vóór de aluminium cylinder om de gietijzeren cylinderbussen wordt gegoten, om de laatste een hulpmetaal wordt aangebracht. Hierdoor wordt een volkomen verbinding tussen beide metaalsoorten gevormd, waardoor het euvel van ongelijke uitzetting niet kan optreden.

Interessant is de hydraulische bediening van de achterrem met mogelijkheid tot aansluiting van een zijspanrem, het laatste woord op dit gebied om snel zijspanrijden veiliger te maken. De bediening van de voorrem geschiedt op de normale wijze. Dit remsysteem wordt ook toegepast op de nieuwe BDG, die overigens in hetzelfde frame huist als de „Boss” en o.a. ook verwisselbare wielen heeft.

Wij vonden het prettig u iets uit de historie van een fabriek te vertellen, waarvan de producten ook in ons land een goede reputatie genieten. De nieuwe modellen zullen zeker in staat zijn deze reputatie te handhaven! H. H.



Ter ere van het jubileum plaatsen wij links boven een foto van de „Knirps”, het eerste model van T.W.N. met eigen motor. In het midden: de gloednieuwe, zeer mooie „Cornet” 200 cc, een jubileum-verrassing en links de 350 cc „Boss”. Hierboven: doorsnede van de „Cornet” motor, evenals de overige modellen een dubbelzuiger.

TRIUMPH

1955



Scooter "CONTESSA"

VELOMOTEUR . . .	8.900
MOTO 125 . . .	18.900
CORNET 200 . . .	23.900
BOSS 350 . . .	30.900
B.D.G. 250 . . .	26.900

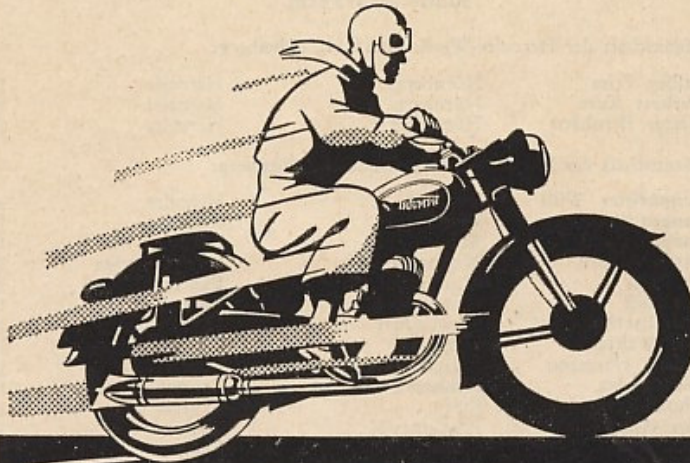


Une gamme incomparable à des prix de concurrence

ANDERLUES Garage MAXIME 15-17, route de Thuin Tél. : Charleroi 82.32.53	BRUXELLES ELVE MOTOS 121-125, bd Lemonnier Téléphone 11.14.86 de 9 à 19 heures	EREZEE A. et L. FINFE Pont d'Erezée Téléphone : 119	MONS-CUESMES HENNART 166, av. Jos. Wauters Téléphone : 337.69
ATH VAN HOUTTEGHEM ch. de Bruxelles, 151 Téléphone : 456	BRUXELLES VAN GLABEKE 816, ch. de Wavre Téléphone : 47.44.06	EUGIES (Ht) DARTEVELLE 13-15, rue de l'Egalité Téléphone : 613.47	MORLANWELZ-BELLE COURT R. POTIAUX 300, route de Bascoup Tél. : Bascoup 429.64
BRAINE-L'ALLEUD MERTENS Frères 61, av. Léon Jourez Téléphone : 54.23.64	COURT-ST-ETIENNE VAN CALSTER Téléphone : 228	GRAIDE Robert COMPERE rue St-Denis Téléphone : Bièvre 115	NAAST R. DURIEU Chaussée de Rœulx Tél. : 321.29 Soignies
BRACQUEGNIES CANON Victor 4-10, Vieille Place Tél. : Le Rœulx 622.67	EMINES Maurice WEROTTE Rue Royale Téléphone : 234.92	LIEGE Alfred BOVY 9, rue des Guillemains Téléphone : 32.01.11	OLLIGNIES P. CUEVELIER 318, r. E. Vandervelde Tél. : 661 Lessines
BRUXELLES BRUNO MACCHI 128, avenue de la Couronne Téléphone : 48.91.84	EMPTINNE-Condroz COSSE et FILS 103, route de Marche Téléphone : Hamois 144	MARCINELLE R. PETIT 205, av. Eug. Mascaux Téléphone : 32.93.01	PERUWELZ DESCAMPS Fils 62, rue Outre-l'Eau Téléphone : 980
SPRIMONT PIRET M. Tél. : 72.10.91-72.11.91	SOUVRET DE JAEZUER 4, rue Seigneurie	WISE BELBOOM 4, rue du Pont Téléphone : 79.12.22	WAVRE ELVE MOTOS Rue du Pont Téléphone : 656

Ets L. VANDERHULST, 54, rue d'Artois, BRUXELLES - Tél. 13.09.66 - 12.36.23

TRIUMPH



TRIUMPH

die sportliche Tourenmaschine

mit **Doppelkolben-Zweitaktmotor**
Viergang-Getriebe
Allradfederung

BDG 125 H

6,5 PS bei 4800 U/min

BDG 250 H

11 PS bei 3800 U/min

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A. G.



H.J. Schinkel
Emmaweg 10
1241 LE
Kortenhoef
Tel. 035-6560434

TRIUMPH

DOPPELKOLBEN
Motorräder

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.