

Schwingsattel mit Schlauchdecke

So urteilt die Fachpresse:

„Ein ausgezeichnetes Ergebnis brachte die 1000-km-Versuchsfahrt auf dem Nürnbergring mit 3 serienmäßigen 125-ccm-TRIUMPH-Doppelkolben-Maschinen.“

... Rundendurchschnittsgeschwindigkeit 77,5 km/h trotz ungünstiger Witterung.

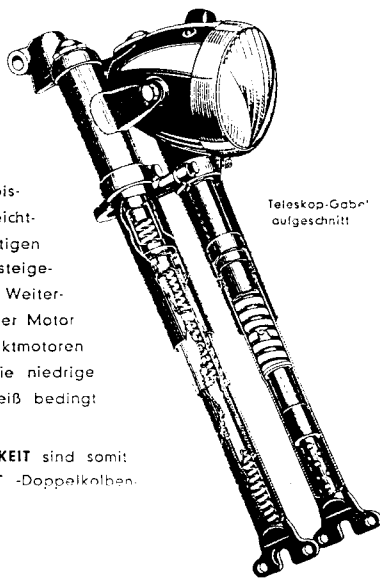
... bei 8-Runden-Ohnehalfahrt (182,5 km) mit Höhenunterschieden von 2400 m, Durchschnitt 74,4 Stundenkilometer. Zu dieser Leistung trug insbesondere die Teleskop-Vorderradfederung bei.

... auf 27prozentiger Steilstrecke erstaunliche, bisher noch von keiner Serienmaschine der 125er-Klasse erreichte Leistung. Dieser stolze Kurs wurde mit zwei Personen (152 kg) ohne Anlauf gefahren.“

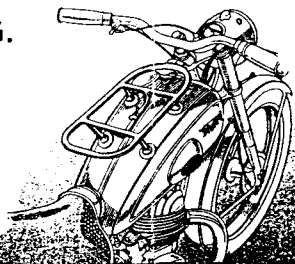
TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

Der gleichstromgespülte TRIUMPH-Zweitakt-Doppelkolbenmotor hat seine Vorzüge nunmehr auch bei dem bekannten, bisher mit einem Einkolben-Motor ausgestatteten 125-ccm-Leichtkrafttrad eindeutig unter Beweis gestellt. Neben vielen sonstigen Neuerungen läßt allein schon die 30prozentige Leistungssteigerung bei geringerem Kraftstoffverbrauch die fortschrittliche Weiterentwicklung dieses Modelles erkennen. Mit 6,5 PS liegt der Motor praktisch auf dem Leistungsniveau kopfgesteuerter Viertaktmotoren ähnlichen Hubvolumens, jedoch mit dem Vorteil, daß die niedrige Drehzahl von 4800 U/Min einen weit geringeren Verschleiß bedingt als der hochtourige Viertakter.

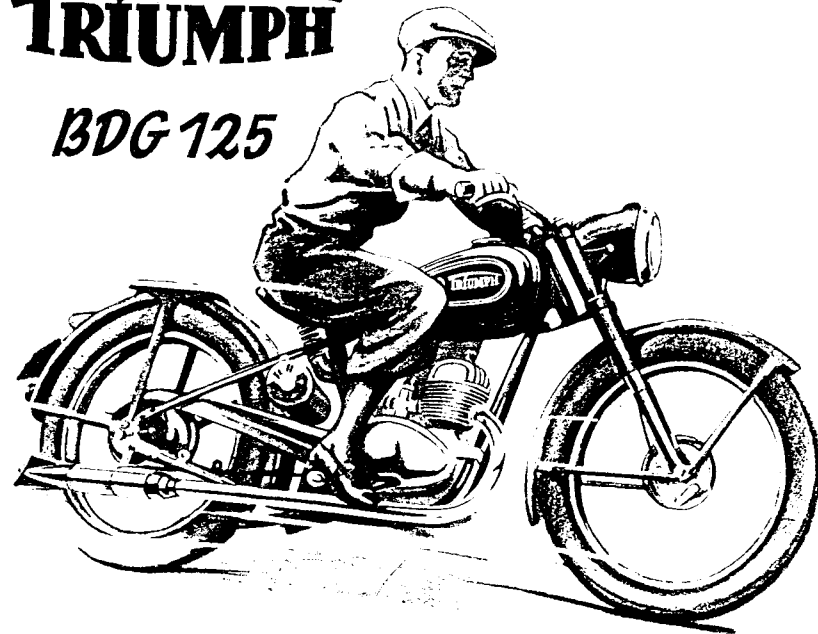
HOHE LEISTUNG, ZUVERLÄSSIGKEIT und WIRTSCHAFTLICHKEIT sind somit bei diesem neuentwickelten, temperamentvollen TRIUMPH-Doppelkolben-Motorrad BDG 125 in höchster Vollendung vereint.



Teleskop-Gabel aufgeschnitten

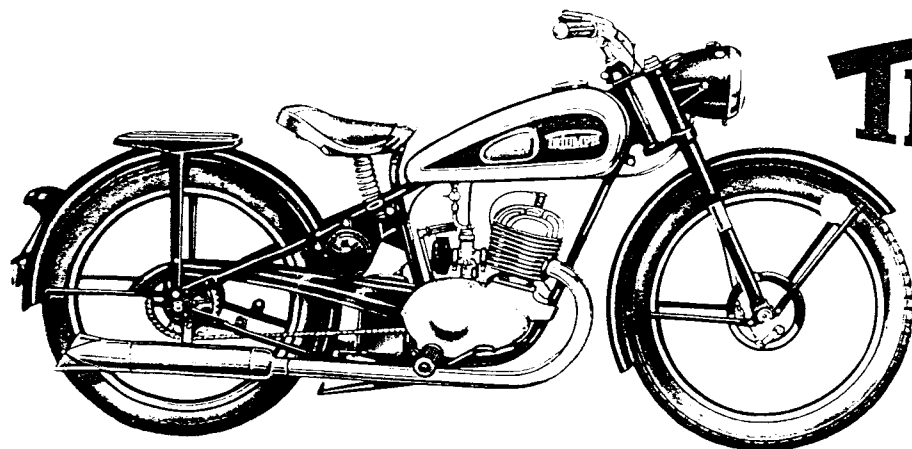


TRIUMPH  
BDG 125



Schnell - Zuverlässig - Sparsam - Soziusfest

Das Motorrad, wie es der wirtschaftlich denkende und hohe Leistung fordernde Fahrer braucht!



# TRIUMPH BDG 125

## Beschreibung

**Motor:** Zweitakt-Doppelkolben-Blockmotor mit Gleichstromspülung, Doppel-Zylinder mit 2x36,5 mm Bohrung, 62 mm Hub, 123 ccm Hubraum mit 6,5 PS Bremsleistung bei 4800 U/Min. Stark verrippelter Graugußzylinder mit abnehmbarem Leichtmetall-Zylinderkopf. Dreifach auf Rollen gelagerte Kurbelwelle, einfachste Zerlegbarkeit des Motors bzw. Getriebes ohne Ausbau des Blockmotor-Gehäuses aus dem Fahrgestell.

**Getriebe:** Dreigang-Getriebe mit Ratschen-Fußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. Fußschalt-Hebel linksseitig bequem angeordnet, umlegbarer Kickstarter links, Dreiplattenkupplung.

**Vergaser:** Bing-Vergaser AJ 120 mit Starter-Luftfilter.

**Zündung:** Noris-Lichtbatterie-Zündungsanlage 35/45 Watt mit 35 Watt Biluxlampe.

**Schmierung:** Kraftstoff-Ölgemisch 25:1.

**Kraftübertragung:** Durch leicht nachstellbare Hinterradkette  $14 \times 14$  mit formschöner, oberer Abdeckung. Antriebskette im Blockgehäuse  $14 \times 14$  im Ölbad laufend.

**Rahmen:** Genietetes, geschlossenes Doppelrohrrahmen. Kraftiger Mittelkippsender.

**Lenkung:** Mechanisch-hydraulische Teleskopgabel mit langen, angenehm weich wirkenden Schraubendruckfedern und Ölstoßdämpfern. Sportlenker mit gut erreichbaren Bedienungshebeln und Drehgriff für Gas.

**Bremsen:** Sicher wirkende Innenbackenbremsen, Fußhebel für Hinterradbremse, Handhebel für Vorderradbremse.

**Kraftstoffbehälter:** Inhalt ca. 9,2 Liter, große Einfüllöffnung und einstellbare Polsterkniekissen.

**Laufräder:** Tiefbettfelgen SS 2,4" x 19 mit 2,75-19 Stahlseilreifen. Vord- u. Hinterrad mit nachstellb. Konus-Kugellagern.

**Schutzbleche:** Abgerundete, breite, formschöne Schutzbleche.

**Sattel:** Elastischer „Pagusa“-Schwingsattel mit großer Sitzfläche und Schlauchdecke, mittels Zentralschraubenfeder dem 15 kg leichten Fahrergewicht entsprechend einstellbar.

**Gewicht:** 83 kg fahrbereit, voll getankt.

**Geschwindigkeit:** max. 85 km/std. aufrecht sitzend, max. 85 km/std. in leicht gebückter Fahrhaltung.

**Kraftstoff-Normalverbrauch nach DIN Kr 50:** 2 Liter/100 km einschl. Schmieroil bei 55 km gleichbleibender Stundengeschwindigkeit auf ebener Fahrbahn.

**Serienmäßige Ausstattung:** Noris-Lichtbatterie-Zündanlage 35/45 Watt mit 35 Watt Bilux-Lampe, Abblendschalter mit Signalhornkopf am Lenker, Diebstahlsicherung, Scheinwerfer mit beleuchtbarem Tachometer, beleuchtbares hint. Kennzeichen mit Rückstrahler, kräftiger Gepäckträger, reichhaltiger Werkzeugsatz in verschließbarer Trommel unter dem Sattel. Auf Wunsch Sonderausstattung mit praktischem Tank-Gepäckträger.

**Normalausführung:** Schwarze Hochglanz-Emaillierung mit goldfarbigen Zierlinien.

**Luxusausführung:** Schwarze oder rote Hochglanz-Emaillierung mit goldfarbigen Zierlinien. Sämtliche Blankteile einschl. Auspuffrohr verchromt, Felgen mit Chromstreifen, Kraftstoffbehälter mit hochglanz-metallisierten Streifen.

## Besondere Vorzüge des TRIUMPH Zweitakt-Doppelkolben-Motorrades Modell BDG 125:

6,5 PS Leistung bei 4300 U/Min.

2 Liter/100 km Verbrauch einschl. Schmieroil bei 55 km/std. gleichbleibender Geschwindigkeit.

80 km/std. Höchstgeschwindigkeit — aufrecht sitzend

55 km/std. in leicht gebückter Fahrhaltung

Hochwertige ölgedämpfte Teleskop-Gabel.

Großflächiger PAGUSA-Schwingsattel mit Schlauchdecke

35/45 Watt Lichtbatterie-Zündungsanlage mit 35 Watt Biluxlampe

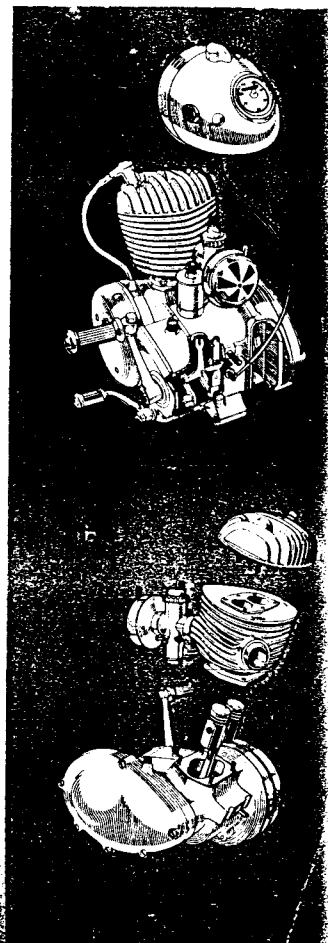
2,75 - 19 Bereifung.

Dreiplattenkupplung.

Dreifache Lagerung der Kurbelwelle.

Verstärkte Hinterradkette ( $1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4}$ “).

Zerlegbarer Schalldämpfer.



Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten



**TRIUMPH**

**125 L**

klasse so wertvolles Vierganggetriebe mit reiflich durchdachten, für alle Gelände-  
verhältnisse passenden Abstufungen; zügiges Fahren wird zur Spielerei. Natürlich ist die BDG 125 L dank ihrer hohen Kraftreserven absolut sozusfest. 2,75 x 19" große Reifen gestalten in Verbindung mit der gut aufeinander abgestimmten Teleskop-Vorder- und Hinterradfederung den Sozusbetrieb angenehm und sicher. Dreifache Lagerung der Kurbelwelle, besonders verstärkte Hinterradkette, zerlegbarer Auspufftopf, Leerlaufanzeige im Scheinwerfer und ein bequemer, individuell einstellbarer Schwingsattel sind weitere der vielen technischen Feinheiten.

Die Anordnung aller Bedienungshebel entspricht in jeder Hinsicht der Sitzposition des Fahrers, der deshalb auch bei Langstreckenfahrten keine Ermüdung verspürt.

Wenn man von einem Motorrad sagen kann, daß es ausgereift und über alle Kinderkrankheiten erhaben ist, so findet man es in der BDG 125 L. Zehntausende, die sie schon fahren und denen sie zum besten Freund geworden ist, rühmen ihr nach, eine Maschine zu sein, die von erfahrenen Ingenieuren aus den Erkenntnissen der Praxis für die Praxis geschaffen wurde.

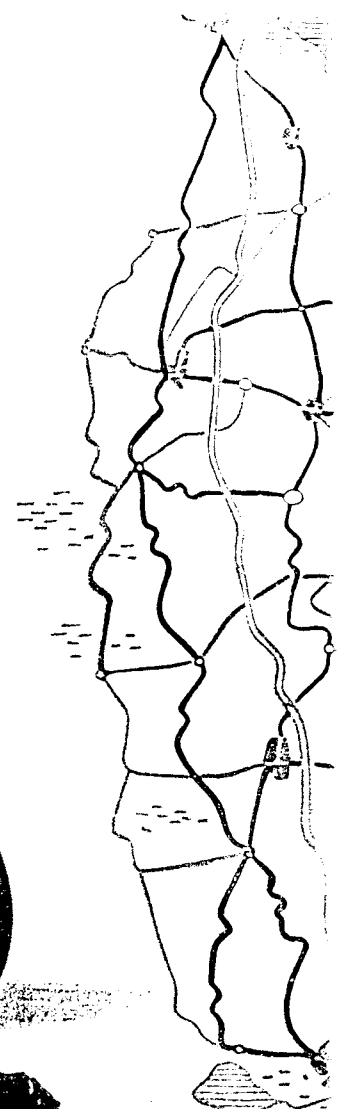
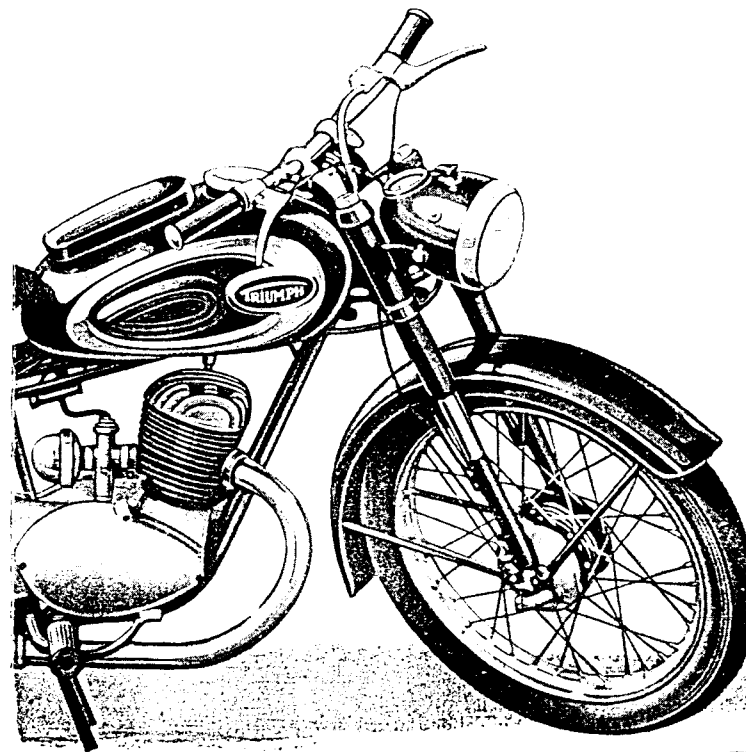
Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten.

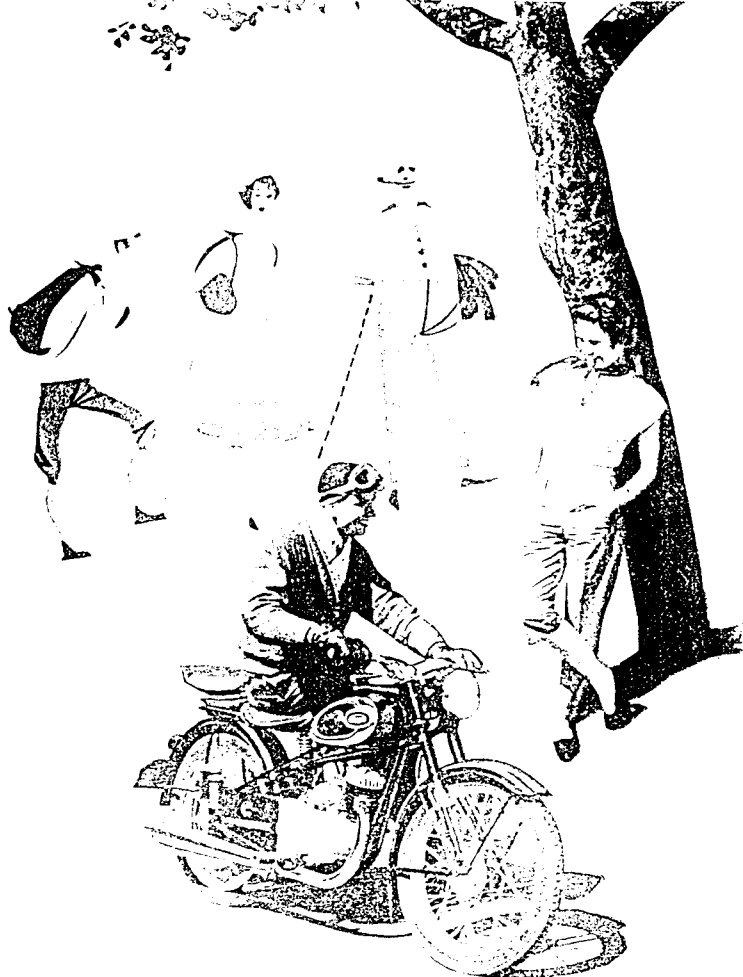
**TRIUMPH WERKE NÜRNBERG AKTIENGESELLSCHAFT**

57055

**TRIUMPH**

**BDG 125 L**

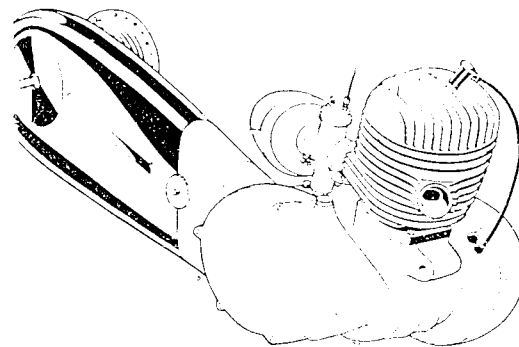




„Ein Motorrad, das wie selten eines vom Fahrer für den Fahrer geschaffen wurde. Alles ist so, wie man es sich gerne wünscht, jeder Hebel sitzt richtig, nichts ist billig gemacht.“

So urteilt die neutrale Fachzeitschrift „MOTORRAD“ in Wien. Mehr Positives läßt sich in zwei Sätzen gar nicht sagen. Die zuverlässige, robuste BDG 125 L verdient dieses Urteil zu Recht.

Tausende von Fahrern haben sie lieb gewonnen und ihre Überlegenheit schätzen gelernt. Die Qualitäten des gleichstromgespülten Doppelkolbenmotors und des robusten Fahrgestells hat die BDG 125 L in langem Alltagsgebrauch und bei schonungsloser Beanspruchung auf vielen strapaziösen Zuverlässigkeitsfahrten unter Beweis gestellt. Ihre glücklichen Besitzer freuen sich jeden Tag erneut über die gleichbleibend gute Leistung der kleinen BDG.



Blick auf den Blockmotor der BDG 125 L, den geschlossenen Kettenkasten und die Hinterradnabe, eine längere Lebensdauer der Kette wird durch den vor Staub und Schmutz schützenden Kettenkasten gewährleistet

Der Motor verdankt seine hohe Dauerleistung dem Doppelkolbenprinzip, das die Anwendung der Gleichstromspülung ermöglicht. Frisch- und Abgase im Zylinderinnern werden beim Doppelkolbenmotor weitgehend voneinander getrennt, was einen beim Zweitaktmotor vorher nicht gekannten gleichmäßigen Lauf bis in den unteren Drehzahlbereich zur Folge hat. Das Ergebnis dieser disziplinierten Gasführung zeigt sich nicht nur im äußerst geringen Kraftstoffverbrauch und der hohen Leistung von 6,4 PS bei nur 4800 U/min, sondern noch augenfälliger in dem verblüffenden Anzugsvermögen, der viel gerühmten Bergfreudigkeit und der absoluten Vollgasfestigkeit dieses allgemein beliebten Motorrades.

Als Zweitakter hat die BDG 125 L nur ein Minimum an beweglichen Teilen (Doppelkolben, Gabelpleuel und Kurbelwelle). Diese Tatsache, in Verbindung mit den niedrigen Drehzahlen ergibt die erstaunliche Verschleißfestigkeit des Motors.

Motor und Getriebe können getrennt zerlegt werden, ohne daß ein Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell notwendig wäre, ein wesentlicher Vorteil bei allen Arbeiten zur Instandhaltung der von vornherein wenig Wartung erfordernden Maschine.

Daß dieses bereits zehntausendfach bewährte Modell nunmehr einige weitere Neuerungen erfahren hat, ist ein Beweis für das Streben unserer Ingenieure, dem Kunden nur das Beste in die Hand zu geben.

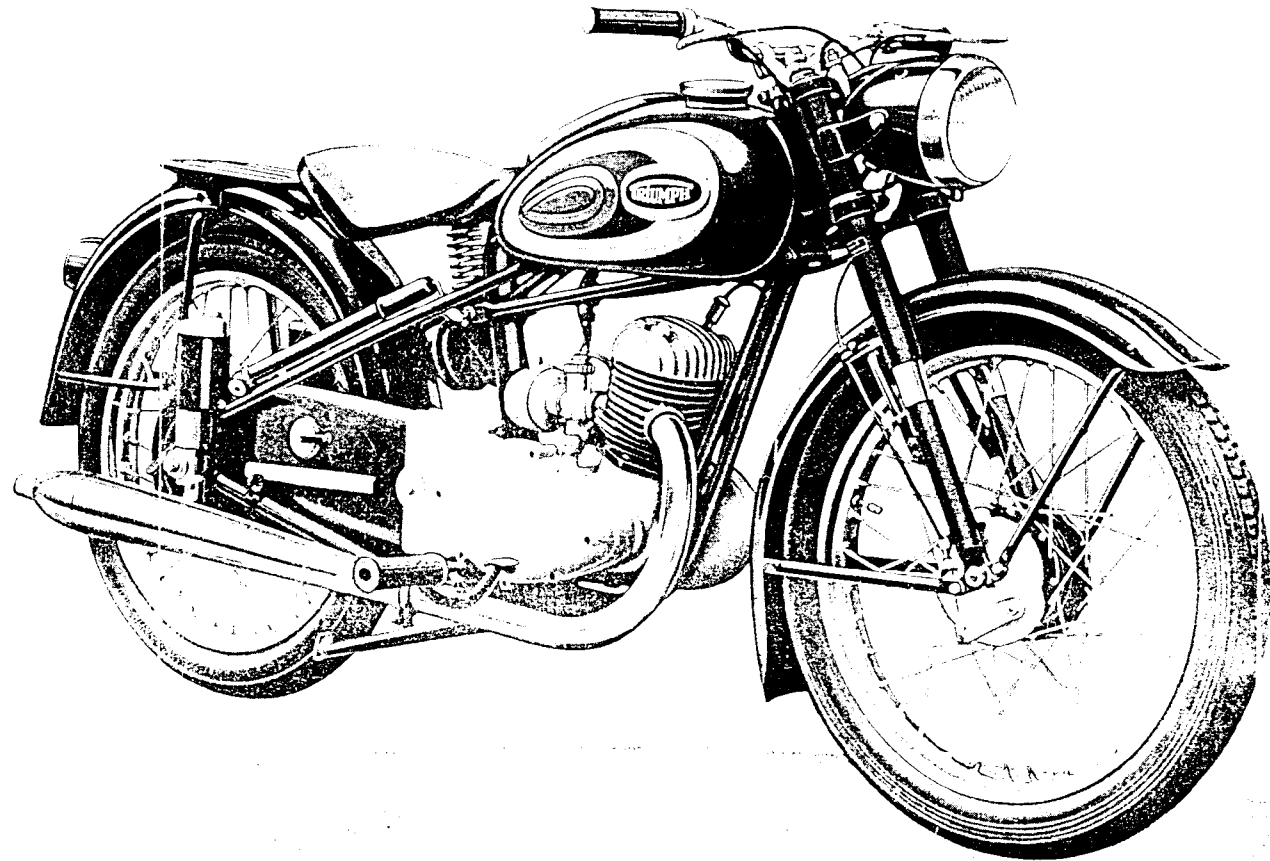
Die neue BDG 125 L hat neben ihren sonstigen Vorzügen nunmehr auch einen vollkommen geschlossenen Kettenkasten, der nicht nur Fahrer und Sozia vor Spritzern schützt, sondern auch die erhöhte Sauberhaltung und damit eine längere Lebensdauer der Kette gewährleistet.

Der neue Kraftstoffbehälter mit den formvollendeten verchromten Plaketten an beiden Seiten und dem aufgesetzten Werkzeugkasten kommt sowohl den Wünschen des Praktikers, als auch denen des Ästheten entgegen.

Das Horn ist nunmehr unter dem Kraftstoffbehälter in Fahrtrichtung angebracht. Diese Feinheiten fügen sich organisch in die gesamte übrige Konstruktion und Ausstattung der temperamentvollen Touren- und Sportmaschine ein. Die BDG 125 L besitzt ein leicht zu schaltendes, gerade für Maschinen dieser Hubraum-

## TECHNISCHE BESCHREIBUNG

Motor	Zweitakt-Doppelkolben-Blockmotor mit Gleichstromspülung, Doppel-(U)-Zylinder mit 2x35,5 mm Bohrung, 62 mm Hub, 123 ccm Hubraum, 6,4 PS Leistung bei 4800 U min <sup>-1</sup> , stark verrippter Graugußzylinder mit abnehmbarem Leichtmetallzylinderkopf. Dreifach gelagerte Kurbelwelle, einfache Zerlegbarkeit des Motors bzw. Getriebes ohne Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell.
Getriebe	Viergang-Getriebe mit Ratschen-Fußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige im Scheinwerfer, Fußschalthebel linksseitig bequem angeordnet, umlegbarer Fußstarter links, Mehrscheibenkupplung.
Vergaser	Bing-Vergaser 1 20 6 mit Starter-Luftfilter.
Zündung	Batterie-Lichtzündmaschine MLZ n 45 60 2R.
Schmierung	Kraftstoff-Öl-Gemisch 20:1.
Kraftübertragung	Durch leicht nachstellbare Hinterradkette 1 1/2" x 1 1/4" x 8,5 mm Rollendurchmesser mit völlig geschlossenem Kettenkasten. Antriebskette im Blockgehäuse 1 1/2" x 1 1/4" x 6 mm Hüsendurchmesser im Ölbad laufend.
Rahmen	Genietet, geschlossener Doppelrohrrahmen. Mittelkippständer.
Lenkung	Sportlenker mit gut erreichbaren Bedienungshebeln und Drehgriff für Gas.
Federung	Mechanische Teleskop-Vorderradgabel mit langen, angenehm weich wirkenden Schraubendruckfedern und Dämpfung; mechanische Hinterradfederung mit Oldauerschmierung.
Bremsen	Sicher wirkende Innenbackenbremsen mit Tonnenablen und Kühlrippen. Fußhebel für Hinterradbremse, Handhebel für Vorderradbremse.
Kraftstoffbehälter	Inhalt: ca. 12 Liter, davon ca. 1,8 Ltr. Reserve, große Einfüllöffnung und langgestreckte Polsterkniekissen.
Laufräder	Tiefbettfelgen 1,60x19 mit 2,75-19 Stahlseilreifen. Beide Räder mit Kugellagern, Hinterrad Steckachse.
Schutzbleche	Abgerundete, breite, formschöne Schutzbleche.
Sattel	Elastischer Pagusa-Schwing-Sattel mit großer Sitzfläche und doppelter Schlauchdecke, mittels Zentralschraubenfeder dem jeweiligen Fahrergewicht entsprechend einstellbar.
Gewicht	107 kg fahrbereit, vollgetankt.
Höchstgeschwindigkeit	93 km/std (in leicht gebückter Fahrerhaltung)* 81 km/std (aufrecht sitzend)*
Kraftstoff-Normverbrauch	2,16 Liter/100 km*



# TRIUMPH

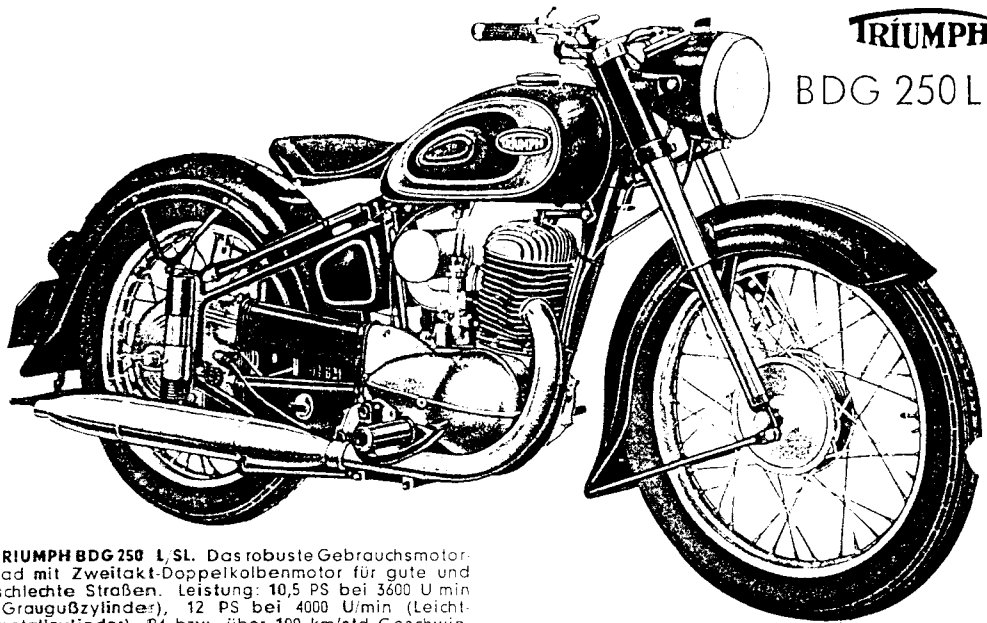
# 125L

Serienmäßige  
Ausstattung

Ausführung

Noris-Lichtbatterie-Zündung 45/60 Watt mit 35 Watt Bilux-Lampe, Abblendschalter mit Signalthornknopf am Lenker, Diebstahlsicherung. Scheinwerfer mit beleuchtbarem Tachometer. Schlußkennzeichenleuchte mit Rückstrahler, Gepäckträger, reichhaltiger Werkzeugsatz im Kasten auf dem Kraftstoffbehälter.

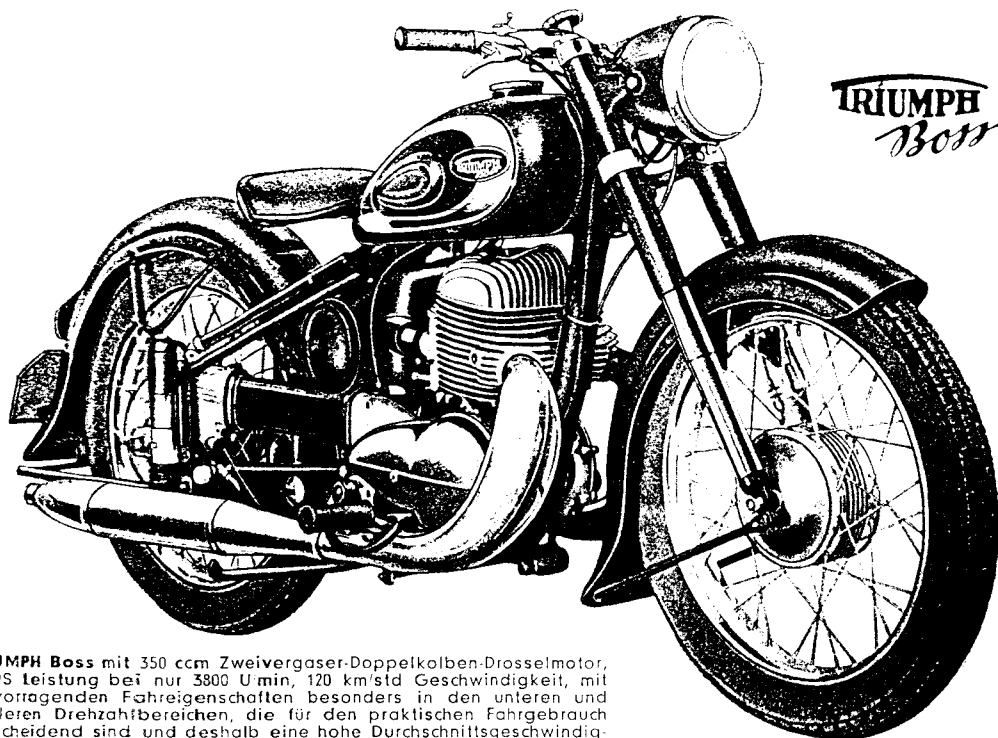
Schwarze widerstandsfähige Emaille-Lackierung mit goldfarbigen Zierlinien. Sämtliche Blankteile einschließlich Auspufftopf und Speichen verchromt. Kraftstoffbehälter mit verchromten Plaketten beiderseits. Stahlfelgen verchromt.



**TRIUMPH**

BDG 250 L/SL

**TRIUMPH BDG 250 L/SL.** Das robuste Gebrauchsmotorrad mit Zweitakt-Doppelkolbenmotor für gute und schlechte Straßen. Leistung: 10,5 PS bei 3600 U/min (Graugußzylinder), 12 PS bei 4000 U/min (Leichtmetallzylinder), 94 bzw. über 100 km/std Geschwindigkeit. Vierganggetriebe Fußschaltung, Allradfederung, seitenwagenfest, groß bemessene Vollnabenbremsen, Hinterradbremse hydraulisch. Für Seitenwagenbetrieb mit 3 Personen zugelassen.



**TRIUMPH**  
*Boss*

**TRIUMPH Boss** mit 350 ccm Zweivergaser-Doppelkolben-Drosselmotor, 16 PS Leistung bei nur 3800 U/min, 120 km/std Geschwindigkeit, mit hervorragenden Fahreigenschaften besonders in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen, die für den praktischen Fahrgebrauch entscheidend sind und deshalb eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit bei größter Schonung des Motors zulassen. Vierganggetriebe, Fußschaltung, Allradfederung, Leichtmetallvollnaben-Bremsen, Hinterradbremse hydraulisch mit Anschlußmöglichkeit für die Seitenwagenbremse. Für Seitenwagenbetrieb mit 3 Personen zugelassen.

Änderungen vorbehalten. 2255/354 n

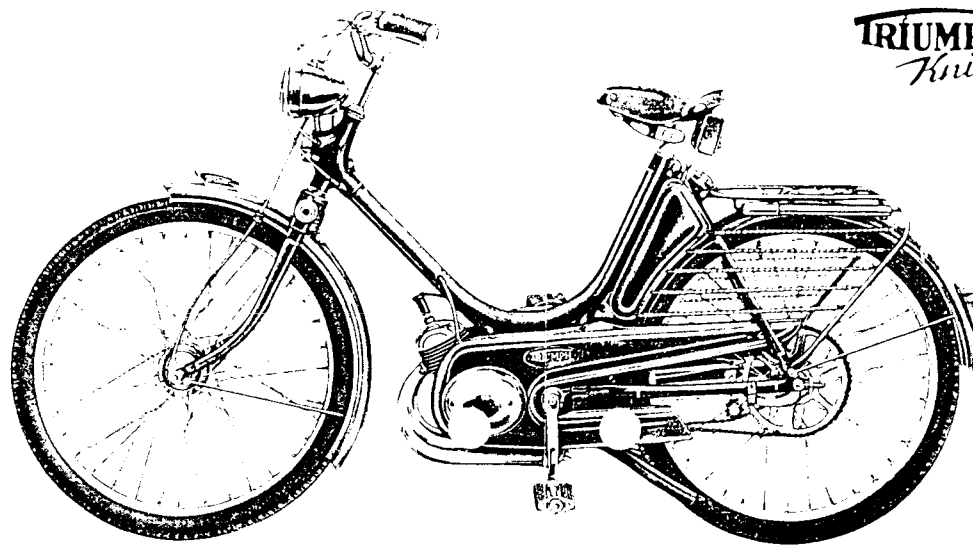
W. & A. ...  
Motorfahrzeuge  
Filiale Neuwied  
Engelstraße 18, Ruf ...



*Das neue  
Programm*

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G. NÜRNBERG

# TRIUMPH



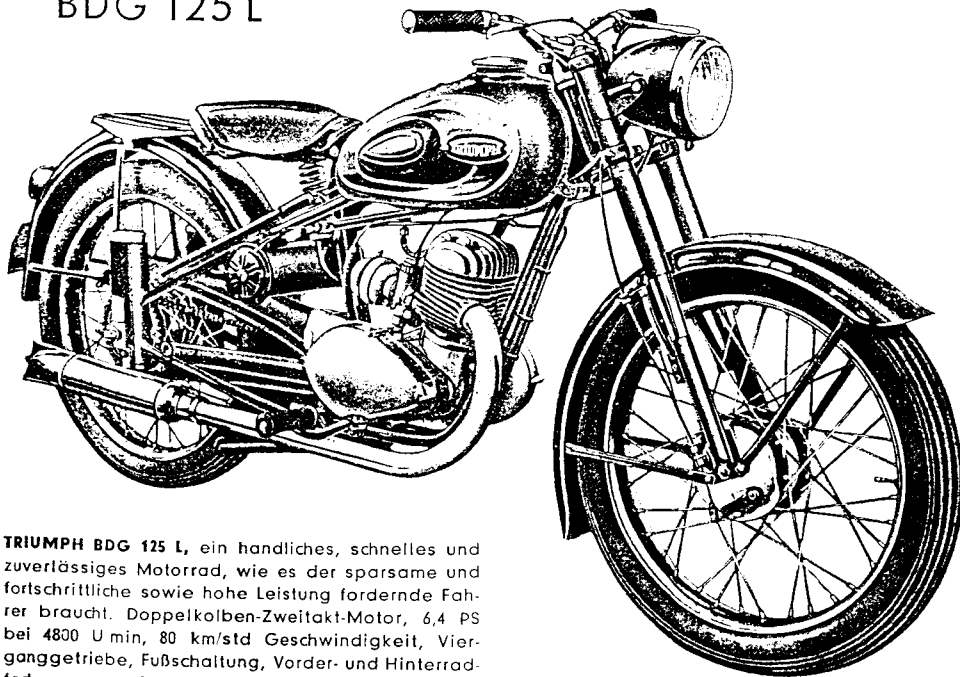
TRIUMPH  
*Knirps*

TRIUMPH - Knirps, das motorisierte Fahrrad, — groß in Leistung und Ausdauer. Der kraftvolle 48-ccm-Zweitaktmotor leistet 1,5 PS und überwindet 10%ige Steigungen ohne Mittreten. Sein leises, angenehmes Schnurren macht das Fahren zu einem Genuß. Ein Fahrzeug von höchster Eleganz und Zuverlässigkeit. Mit Ketten- oder Riemenantrieb.

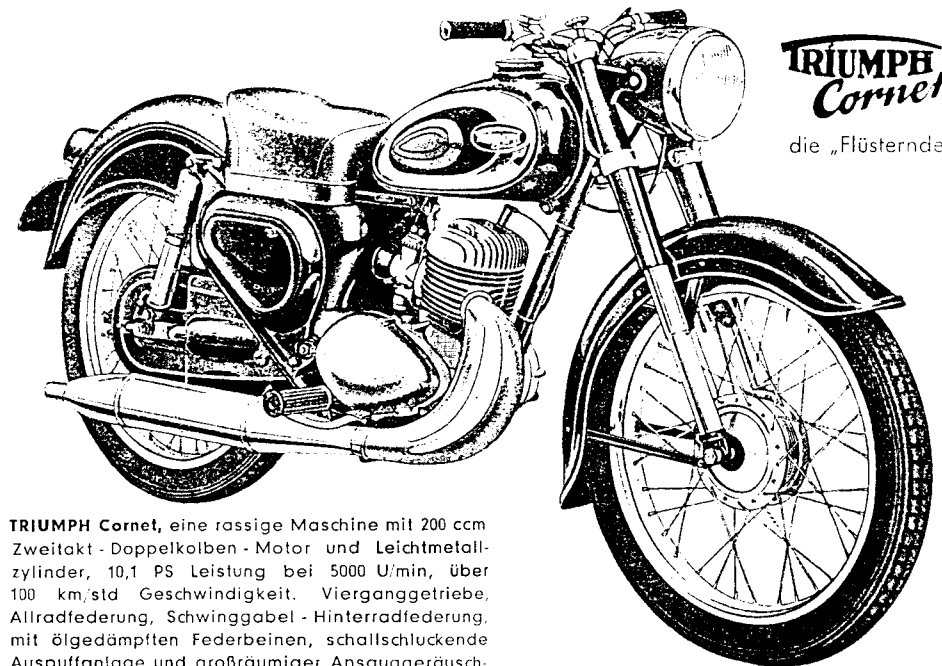
Steuer-, führerschein- und zulassungsfrei.

TRIUMPH

BDG 125 L



TRIUMPH BDG 125 L, ein handliches, schnelles und zuverlässiges Motorrad, wie es der sparsame und fortschrittliche sowie hohe Leistung fordernde Fahrer braucht. Doppelkolben-Zweitakt-Motor, 6,4 PS bei 4800 U/min, 80 km/std Geschwindigkeit, Vierganggetriebe, Fußschaltung, Vorder- und Hinterradfederung, sozistest, bergfreudig, mit Tonnenaben-Bremsen und modernem Sporttank.



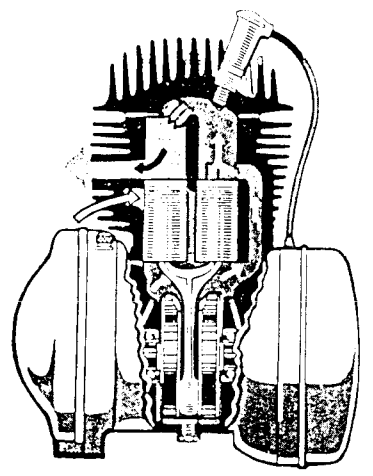
TRIUMPH  
*Cornet*

die „Flüsternde“

TRIUMPH Cornet, eine rassige Maschine mit 200 ccm Zweitakt-Doppelkolben-Motor und Leichtmetallzylinder, 10,1 PS Leistung bei 5000 U/min, über 100 km/std Geschwindigkeit. Vierganggetriebe, Allradfederung, Schwinggabel-Hinterradfederung, mit ölgedämpften Federbeinen, schallschluckende Auspuffanlage und großräumiger Ansaugeräuschkämpfer. Ein bildschönes, sportliches und geräuscharmes Motorrad, das ganz verwöhnten Ansprüchen gerecht wird. Auf Wunsch mit Druckfedersattel.

Böttlinger

Im täglichen Gebrauch, wie auch bei der schonungslosen Beanspruchung auf vielen strapaziösen Zuverlässigkeitsfahrten beweist das TRIUMPH-Doppelkolben-Motorrad BDG 125 L/SL immer wieder seine Überlegenheit. Der Motor verdankt seine hohe Leistung dem Doppelkolbenprinzip, das die Anwendung der Gleichstromspülung ermöglicht. Dadurch werden die Frisch- und Abgase im Zylinderinnern weitgehend voneinander getrennt, was einen beim Zweitaktmotor vorher nicht gekannten gleichmäßigen Lauf bis in den untersten Drehzahlbereich zur Folge hat. Das Ergebnis dieser disziplinierten Gasführung ist ein äußerst geringer Kraftstoffverbrauch und die hohe Leistung von 6,4 PS bei einer Drehzahl von nur 4800 U/min. Niedrige Drehzahlen bedeuten geringen Verschleiß; somit ist eine lange Lebensdauer der Maschine garantiert. Als Zweitakter mit seinem nur aus einem Minimum an beweglichen Teilen (Doppelkolben, Gabelpleuel und Kurbelwelle) bestehenden Motororganismus ist die BDG 125 L/SL ohnehin einer geringen Abnutzung ausgesetzt und erfordert in ihrer bei aller technischen Präzision einfachen Konstruktion eine fast anspruchslöse Wartung und Pflege. Ein entscheidender Vorteil für die Instandhaltung liegt darin, daß bei der an sich schon wenig Wartung erfordernden Maschine der Motor bzw. das Getriebe, d. h. jedes Aggregat für sich, zerlegt werden kann, ohne die Notwendigkeit eines Ausbaues des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell.



Die Vorteile der Gleichstromspülung sind unverkennbar. Die einströmenden Frischgase bilden keine Wirbel, sie schieben vielmehr die verbrannten Gase vor sich her, so daß zum Zeitpunkt der Verbrennung sich beachtlich mehr Frischgase im Zylinderkopf befinden, als beim Einkolbenmotorgleichen Hubvolumens. Diese disziplinierte Gasführung bedingt eine hohe spezifische Leistung und einen spezifisch geringeren Kraftstoffverbrauch.

In der Sonderausführung mit Leichtmetallzylinder mit hartverchromten Laufflächen kann der Maschine auch auf längere Strecken bei hoher Dauerbeanspruchung eine forcierte, sportliche Fahrweise zugemutet werden.

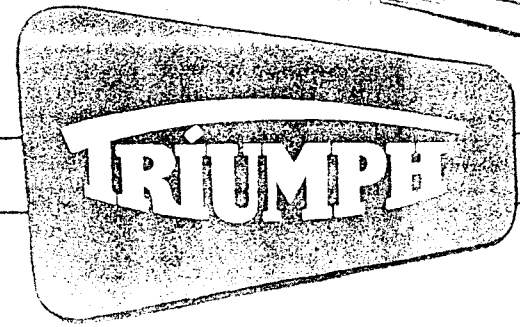
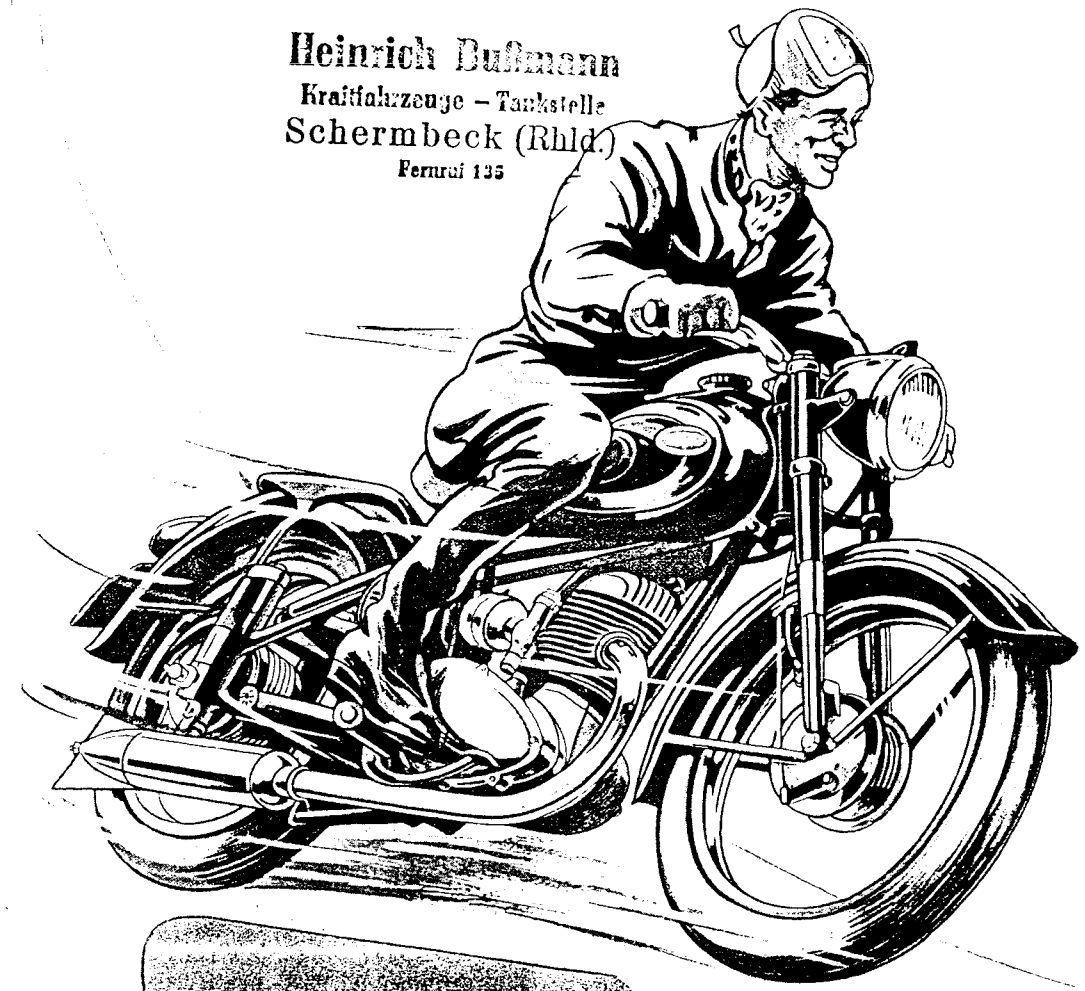
Der ausgezeichneten Motorleistung ist die gesamte übrige Konstruktion und Ausstattung dieser temperamentvollen Touren- und Sportmaschine ebenbürtig. Sie besitzt ein leicht zu schaltendes, gerade für Maschinen mit kleinem Hubraum so wertvolles Vierganggetriebe mit günstigen, für alle Gelände-Verhältnisse passenden Abstufungen, die die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit zulassen.

Dank ihrer hohen Kraftreserven ist die Maschine absolut soziesfest. 2,75-19 große Reifen gestalten den Soziesbetrieb angenehm und sicher. Gut abgestimmte Allradfederung, dreifache Lagerung der Kurbelwelle, besonders verstärkte Hinterradkette, zerlegbarer Auspufftopf, Leerlaufanzeige im Scheinwerfer, auf Wunsch Ausstattung mit einem praktischen Tankgepäckträger – das alles sind weitere der vielen technischen Feinheiten, an die bei der Konstruktion gedacht wurde.

**TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A. G. NÜRNBERG**

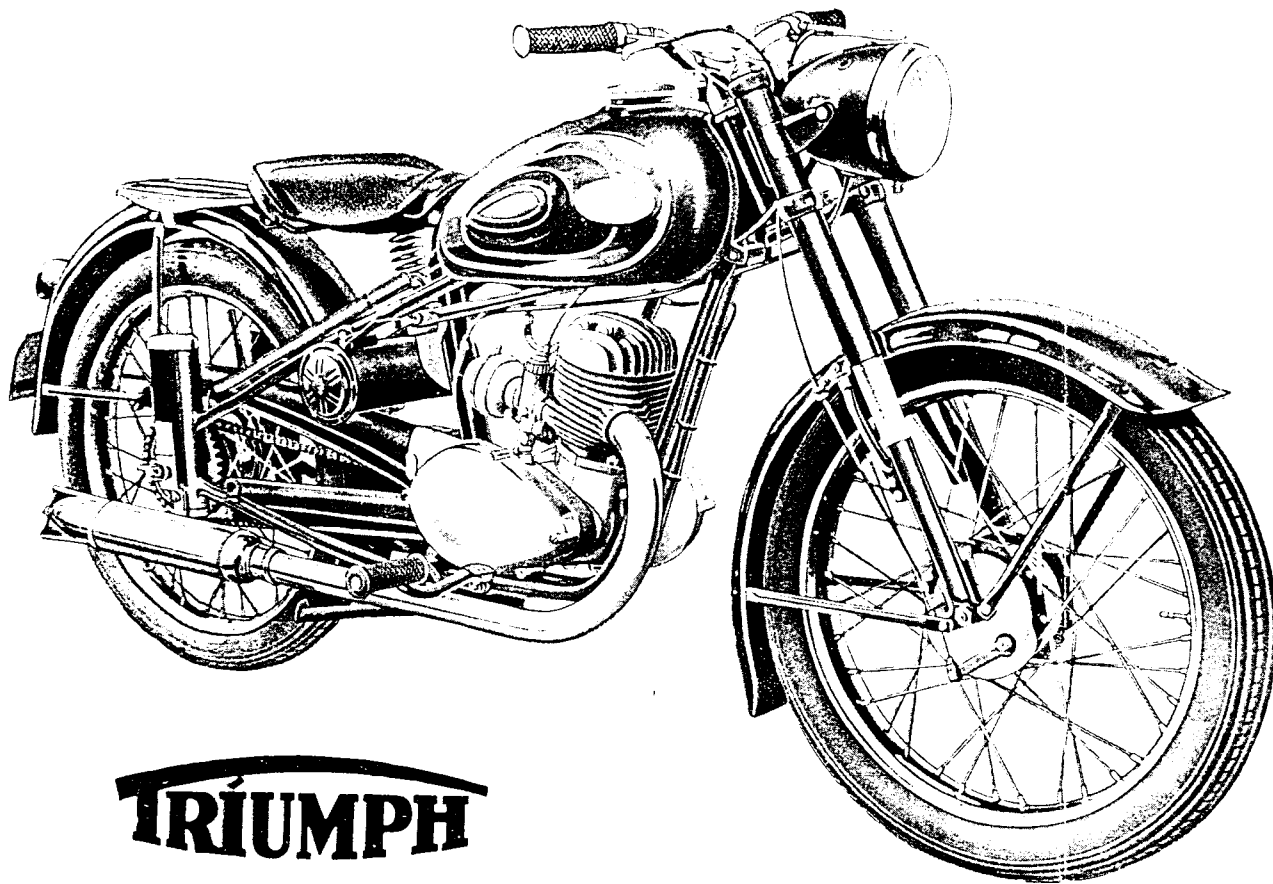
*..in ihrer Klasse überlegen...*

**Heinrich Bußmann**  
Kraftfahrzeuge – Tankstelle  
Schermbek (Rhld.)  
Februar 1955



**BDG 125 L/SL**





# TRIUMPH

## BDG 125 L/SL

### TECHNISCHE BESCHREIBUNG DER BDG 125 L/SL

**Motor:** Zweitakt-Doppelkolben-Blockmotor mit Gleichstromspülung, Doppel-(U)-Zylinder mit  $2 \times 35,5$  mm Bohrung, 62 mm Hub, 123 ccm Hubraum, 6,4 PS Bremsleistung bei 4800 U/min\*, stark verrippter Graugußzylinder mit abnehmbarem Leichtmetall-Zylinderkopf (BDG 125 L) oder Leichtmetallzylinder mit hartverchromten Laufflächen (BDG 125 SL). Dreifach gelagerte Kurbelwelle, einfache Zerlegbarkeit des Motors bzw. Getriebes ohne Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell.

**Getriebe:** Viergang-Getriebe mit Ratschen-Fußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige im Scheinwerfer, Fußschalthebel linksseitig bequem angeordnet, umlegbarer Fußstarter links, Mehrscheibenkupplung.

**Vergaser:** Bing-Vergaser 1/20/6 mit Starter-Luftfilter bei Ausführung mit Graugußzylinder. Bing-Vergaser 1/22/55 mit Starter-Luftfilter bei Ausführung mit Leichtmetallzylinder.

**Zündung:** Batterie-Lichtzündmaschine MLZS n 45/60/2 R.

**Schmierung:** Kraftstoff-Öl-Gemisch 20 : 1.

**Kraftübertragung:** Durch leicht nachstellbare Hinterradkette  $1\frac{1}{2}'' \times 1\frac{1}{4}'' \times 8,5$  mm Rollendurchmesser mit formschöner oberer Abdeckung und unterem Kettenschutz, Antriebskette im Blockgehäuse  $3\frac{1}{8}'' \times 3\frac{1}{8}'' \times 6$  mm Hülsendurchmesser im Ölbad laufend.

**Rahmen:** Genietet, verstärkter, geschlossener Doppelrohrrahmen, Mittelkippständer.

**Lenkung:** Sportlenker mit gut erreichbaren Bedienungshebeln und Drehgriff für Gas.

**Federung:** Mechanische Teleskop-Vorderradgabel mit langen, angenehm weich wirkenden Schraubendruckfedern und Dämpfung. Hinterradfederung, staubdicht gekapselt, mit Federdurchschlagsicherung.

**Bremsen:** Sicher wirkende Innenbackenbremsen mit Tonnennaben und Kühlrippen. Fußhebel für Hinterradbremse, Handhebel für Vorderadbremse.

**Kraftstoffbehälter:** Inhalt: ca. 12 Liter, große Einfüllöffnung und langgestreckte Polsterkniekissen.

**Laufräder:** Tiefbettfelgen  $1,60 \times 19$  mit 2,75-19 Stahlseilreifen. Beide Räder mit Kugellagern, Hinterrad Steckachse.

**Schutzbleche:** Abgerundete, breite, formschöne Schutzbleche.

**Sattel:** Elastischer Pagusa-Sattel mit großer Sitzfläche und doppelter Schlauchdecke, mittels Zentralschraubenfeder dem jeweiligen Fahrergewicht entsprechend einstellbar.

**Gewicht:** 103 kg fahrbereit vollgetankt.

**Geschwindigkeit:** 80 km/std aufrecht sitzend; max. 92 km/std in leicht gebückter Fahrerhaltung\*.

**Kraftstoff-Normverbrauch** nach DIN 70030: 2,16 Liter/100 km bei 53 km gleichbleibender Stundengeschwindigkeit auf ebener Fahrbahn\*.

**Serienmäßige Ausstattung:** Noris-Lichtbatterie-Zündung 45/60 Watt mit 35 Watt Bilux-Lampe, Abblendschalter mit Signalhornknopf am Lenker, Diebstahlsicherung, Scheinwerfer mit beleuchtbarem Tachometer, Schlußkennzeichenleuchte mit Rückstrahler, Gepäckträger, reichhaltiger Werkzeugsatz in verschließbarer Trommel unter dem Sattel. Auf Wunsch Sonderausstattung mit praktischem Tank-Gepäckträger.

**Ausführung:** Schwarze widerstandsfähige Lackierung, Hochglanz-Emaille mit goldfarbigen Zierlinien. Sämtliche Blankteile einschließlich Auspuffkopf und Speichen verchromt. Kraftstoffbehälter mit Chromfeldern. Felgen mit Chromstreifen.

\* lt. VEM-Typwertung geprüft durch den vereidigten Sachverständigen aus VEM

**Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten.**