

Die Triumph „B 350“ ist eine Kettenmaschine mit klarer Linienführung und völlig gekapselten Antriebssteilen.

Prüfungsbericht M 215

# TRIUMPH „B 350“

350 ccm



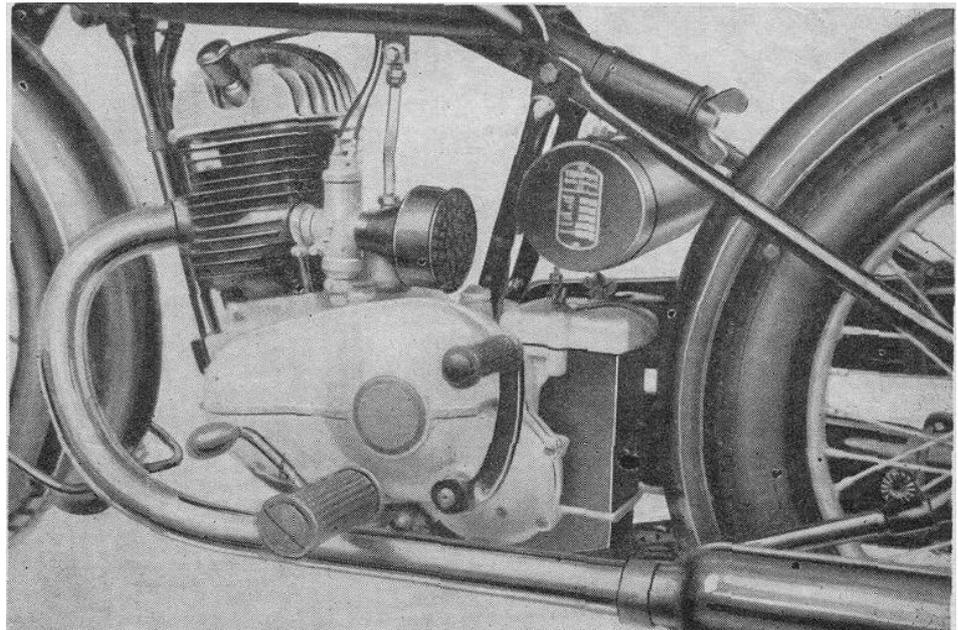
Die Typenzahl der Motorräder muß im Laufe der Jahre im Interesse einer wirtschaftlichen Fertigung verringert werden. Die Triumph-Werke sind in dieser Richtung schon einen großen Schritt vorwärts gekommen. Die drei Modelle 200, 250 und 350 ccm haben fast das gleiche Fahrgestell. Es sind in der Hauptsache Unterschiede in der Ausstattung vorhanden, so haben die billigsten Modelle keine gekapselte Hinterradkette und keinen Schwingsattel. Die „B 254F“ haben wir bereits im August kennen gelernt. Wenn wir von dem größeren Motor absehen, so gibt es kaum Unterschiede zwischen ihr und dem 350-ccm-Modell, von dem heute gesprochen wird. — Diese Vereinheitlichung hat es nicht zuletzt ermöglicht, daß sich der Chefkonstrukteur und das Konstruktionsbüro mit allen Einzelheiten eingehend befassen konnten. Es sei auch heute wieder betont, daß diese drei Triumph-Modelle zu den reifsten deutschen Konstruktionen gehören.

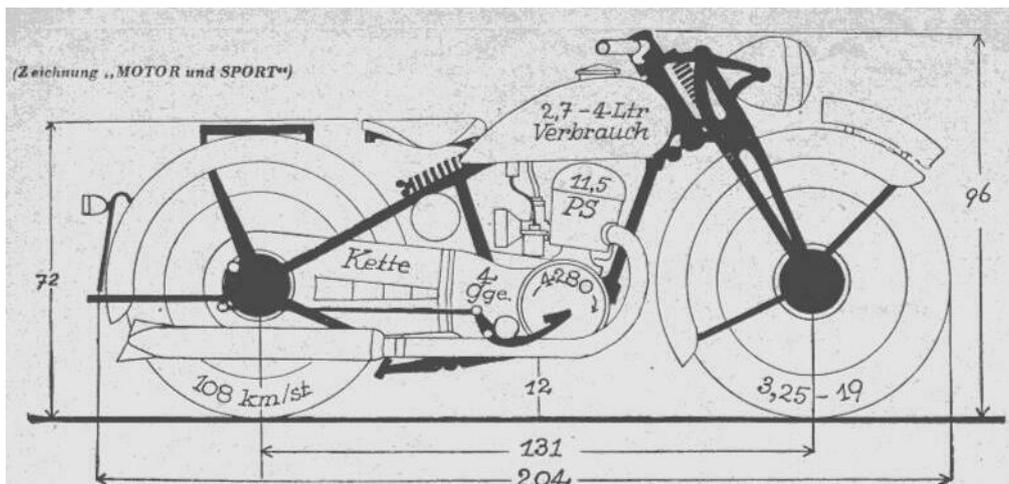
Eine Wiederholung gegenüber dem Bericht vom 250-ccm-Rad erübrigt sich. Diese Maschinen haben einen steifen Rahmen mit Stahlblechrückgrat und eine normale Vordergabel, die aber durch die sorgfältige Berechnung und Formung der Federung in der Federwirkung weit über dem Durchschnitt liegt. Immer wieder ist man überrascht, wie weich und progressiv

diese einfache Druckfedergabel arbeitet. Der einheitlich in den Rahmen eingesetzte Schwingsattel mit gekapselter Schraubenfeder hat eine weiche Doppelschichtgummidecke. Die Federvorspannung kann von Hand verstellt werden. Der Sitzwinkel läßt sich ändern

Auch sonst finden wir wieder alles was bei der „B 254 F“ auffiel. Der Antriebsblock ist glattflächig. Alte Einzelteile des Motors und des Getriebes sind gut zugänglich. Auch umfangreiche Instandsetzungs-Arbeiten sind möglich, ohne daß der Antriebsblock aus dem Rahmen genommen

Die bewährte Fußschaltung. Zu beachten ist außerdem der tiefe, geschützte Einbau der Batterie. (3 Werkphotos)





wird. - Sehr geschickt ist die Kapselung der Hinterradkette gelöst. Jeder Kettenzug liegt für sich in einem Ovalrohr. Der Kettenkasten wirkt dadurch nicht so klobig, wie das sonst der Fall ist. - Besonders erfreulich ist es, daß alle, aber auch wirklich alle Teile richtig geformt und angeordnet sind. Sowie man auf diesem Motorrad sitzt, hat man das Gefühl die Maschine schon lange zu fahren, man braucht nicht erst nach dem Schalthebel oder dem Bremshebel zu suchen, man braucht sich nicht an die Sitzhaltung oder die Lage der einzelnen Betätigungen zu gewöhnen. Die großen, weichen Beinkissen liegen richtig, die

Schaltung geht genau so leichtgängig wie bei den kleineren Modellen und entspricht den Normvorschriften.

#### Die Bewertung in ihrer Klasse

Das 350-ccm-Modell mit Zweitaktmotor, das vor einigen Jahren im Verhältnis zur Motorgröße noch etwas langsam und unwirtschaftlich war, konnte in den letzten Jahren wesentlich verbessert werden. Es ist nun interessant, zu hören, wie die Triumph-Maschine in ihrer Klasse

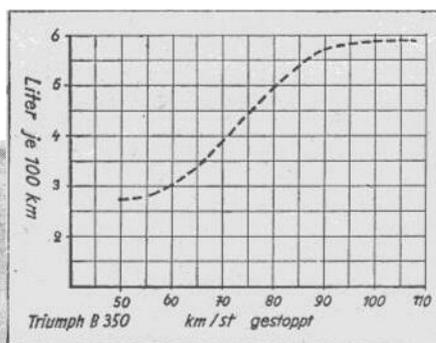
abschneidet. Mit 108 km/st (bei sitzender Haltung) ist das Rad ausgesprochen schnell, wenn man bedenkt, daß es sich um einen einfachen Flachkolbenmotor handelt. Ein wenig enttäuschend ist die Beschleunigung, braucht doch das Rad 9,5 Sekunden im 3. Gang und 16,5 Sekunden im 4. Gang, um von 30 auf 60 km/st zu beschleunigen. Unsere besten deutschen 350-ccm-Zweitaktmodelle sind in den letzten Jahren überraschend wirtschaftlich geworden. Das zeigt auch hier wieder die Verbrauchskurve. Bei 50 km/st gleich bleibend liegt der Verbrauch noch unter 3 Liter je 100 km und bei 70 km/st werden erst 3,6 Liter je 100 km benötigt. Selbstverständlich steigt dann die Verbrauchskurve steiler an, bleibt aber selbst bei der hohen Spitzengeschwindigkeit sogar noch etwas unter 6 Liter je 100 km. - Der Verlauf der Verbrauchskurve ist etwas sonderbar. Vielleicht ließe sich durch eine Aenderung der Vergasereinstellung noch eine Besserung schaffen. Der Kraftstoffverbrauch zwischen 80 und 90 km/st müßte etwas gesenkt und der Spitzenverbrauch etwas erhöht werden, da es ja im praktischen Fahrbetrieb immer nur auf den Durchschnittsverbrauch ankommt, der vom Gesamtverlauf der Verbrauchskurve abhängig ist.

Die „B 350“ gehört zu den Motorrädern, die man immer mehr schätzt, je länger man sie kennt. Ständig entdeckt man Kleinigkeiten, die mit besonderer Liebe gestaltet sind. Das gilt z. B. von der praktischen Seitenstütze oder dem sehr gut geformten kleinen Nothandschalthebel. J. F.

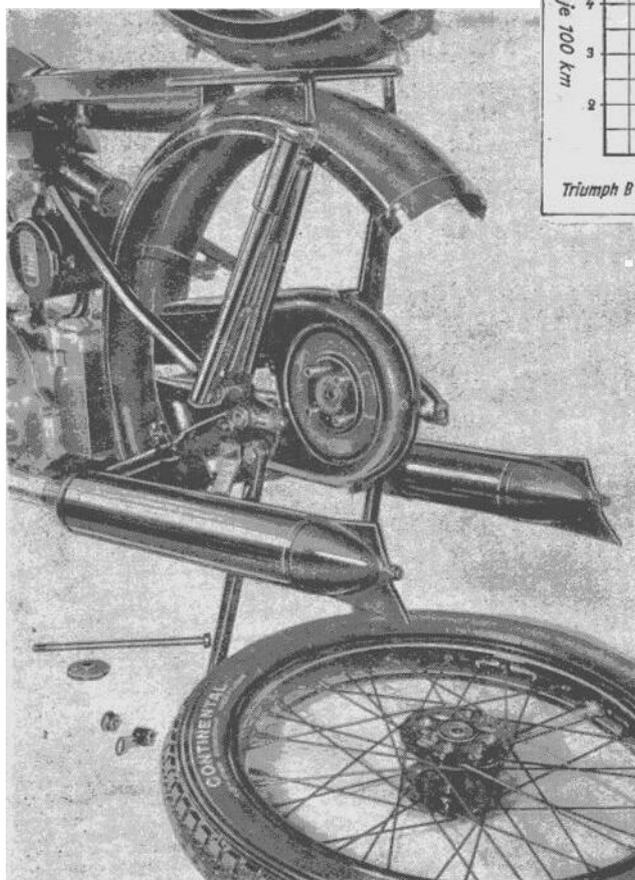
## Technische Angaben:

**Motortyp:** Inhalt: 346 ccm, Hub: 85 mm; Bohrung: 72 mm» Verdichtungsverhältnis: 1:6,2) Schmierung; Gemisch; Vergasertyp: Amal M 76/445L, Vergasereinstellung; 90-III Zündung: Schwungradbatterie; Zündkerzentyp: Bosch W 225/T 1.  
**Getriebe und Antrieb:** Getriebetyp; Hurth-Block, Uebersetzung: 1. Gang: 1:2,76,

2. Gang: 1: 1,81, 3. Gang: 1: 1,33, 4. Gang: 1: 1, Antriebsart: Kette gekapselt/Kette gekapselt.  
Fahrgestell: Tankinhalt: 11,5 Liter, Rahmen; Stahlblechrohr, geschlossen; Federung: Druckfeder, Bremsstrommel-Ø 150 mm, Bereifungstyp: 3,25-19, Gewicht, fahrfertig (Tank voll): 146 kg, Preis: 825,-RM.



Der Kraftstoffverbrauch der Triumph „B 350“. (Zeichnung Fischer)



Steckachse und geschlossener Hinterradkettenkasten. (Werkphoto)