

TRIUMPH

SSK 350

*auf
der Straße*

Eine sehr schnelle Tourenmaschine,
die auch als Sportmaschine für
Wettbewerbe ausreicht.



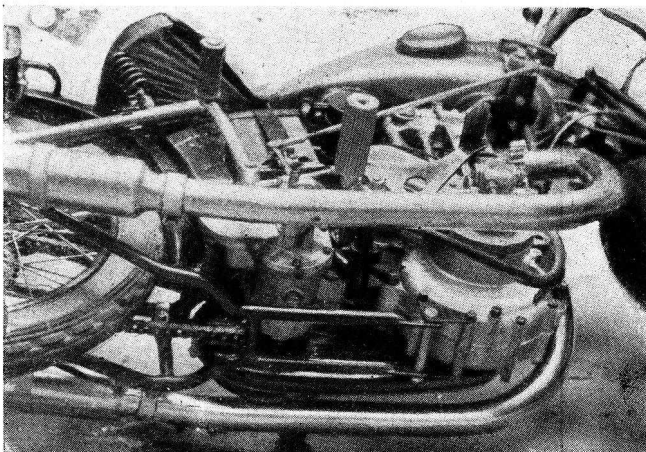
Technische Einzelheiten der untersuchten Maschine:

Motor: Fabrikat Mag, Zylinderinhalt 350 ccm, Bohrung 72 mm, Hub 85 mm. Ein Zylinder, senkrecht stehend. Ventile im Zylinderkopf hängend, Antrieb gekapselt. **Schmierung:** Frischöl durch Pumpe mit Schauglas. **Zündung:** Batterie-Zündlichtanlage von Bosch mit Rücklicht. **Vergaser:** Graetzin-Zweihebel mit Gasdrehgriff. **Kerze:** Lodge H 1. **Getriebe:** Hurth-Dreiganggetriebe mit Kickstarter und Tachometerantrieb. **Kupplung:** Mehrplatten-Lamellenkupplung, mit Stoßdämpfer. **Tankinhalt:** Betriebsstoff 12 Liter, Öl 1 1/2 Liter. **Reifen:** 25 x 3" Ballon Drahtseil Excelsior. **Gewicht:** 145 kg mit elektrischer Ausrüstung und Werkzeug. **Vorderradgabel:** Parallelogrammgabel mit doppelter Zugfeder und Stoßdämpfer. **Bremsen:** Kombinierte Innenbackenbremsen durch Fußhebel betätigt. Handhebel auf Vorderradbremse. **Kette:** Vordere Kette vom Motor zum Getriebe öldicht gekapselt. Alle blanken Teile verchromt. **Preis:** 1195 RM. einschl. elektrischer Beleuchtung, Horn und Tachometer.

Die 350-ccm-Triumph ist zunächst rein äußerlich ein schmuckes Maschinchen. Das Modell des Jahres 1931 wurde gegenüber dem Modell 1930 durch kleine Veränderungen, die in erster Linie der Fahrsicherheit zugute kommen, wesentlich verbessert. Der Rahmen wurde verstärkt und von der Hinterradnabe führen Streben unter dem Getriebe zum Motor, so die hintere Rahmenpartie versteifend.

Auch die Aufhängung des Motors wurde stabiler, so daß die Vibrationen besser abgefangen sind. Die Vordergabel ist durch eine doppelte Feder abgestützt, die schraubenförmig ineinanderliegt. Die dadurch erzielte Selbstdämpfung wirkt sich gut aus.

Die Batteriezündung ist serienmäßig eingebaut, ihre Vorteile sind bekannt und machten sich auch in der Fahrprüfung bemerkbar. Angenehm ist die Möglichkeit, durch Abziehen



Der Rahmen wurde durch einen Unterzug versteift.

des Schlüssels das Rad gegen unbefugte Benutzung zu sichern. Die kombinierte Bremse findet man noch verfeinert, die Nachstellung erfordert keine Werkzeuge mehr. Als Motor wird ein Mag-Motor mit hängenden Ventilen verwandt. Eine gekapselte Kette führt zum Hurth-Dreiganggetriebe. Das im Tank eingebaute Tachometer wird vom Getriebe aus angetrieben, so daß es stets sicher arbeitet.

Ich hatte das Glück, mit der Probefahrt eine Reise verbinden zu können, so daß das nachstehende Urteil längerer Praxis entstammt. Das erste, was mir auffiel, war das leichte Starten des Motors. Die Nächte waren schon recht kalt; trotzdem sprang die Maschine, die über Nacht unter einem offenen Schuppen gestanden hatte, nach mehrmaligem langsamen Durchtreten des Kickstarters sofort an. Abgesehen vom Motor und der richtigen Einstellung des Vergasers, die wichtig ist, kann man diesen Vorteil sicherlich auf die Batteriezündung zurückführen. Auch bei niedrigen Touren liefert diese Zündung einen heißen Funken, so daß man auch mit großer Gleichmäßigkeit ganz langsam fahren kann. Um die der Batteriezündung nachgesagten schwachen Seiten zu prüfen, schaltete ich die Batterie aus, und versuchte, den Motor nur mit Lichtmaschine zum Laufen zu bringen. Wenn der Motor warm ist, geht es ohne weiteres mit dem Kickstarter; ist er kalt, so kann man auch durch Anschieben im zweiten Gang den Motor sofort zum Laufen bringen.

Nach diesen Startversuchen fuhr ich erst einmal in die Stadt, um hier die Maschine auszuprobieren. Als ich in Berlin die Potsdamer Straße überquerte, raste mir eine über-eilige Autodroschke bei rotem Verkehrslicht in die Seite. Ich sah schon den Zusammenstoß, aber die kombinierte Bremse tat ihre Schuldigkeit. Scharf die Maschine herumreißend, konnte ich sie gerade noch querstellen. Durch Loslassen der Bremsen ging sie sofort wieder vorwärts; für mich war das der beste Beweis für die Wendigkeit und leichte Handhabung der SSK. Später führte ich, in dem mittlerweile einsetzenden Regen, die bekannten Eiertänze auf dem „Rutsch“-Asphalt aus. Aber auch hier gelang es mir, den Verkehr gut zu überstehen. Die richtige Wahl von Radstand und Vordergabelneigung gestattete sicheres Fahren.

Am nächsten Tage ging ich auf die Wanderschaft. Auf dem Soziussitz fanden Platz: ein Koffer, die Reiseschreibmaschine, ein Rucksack und ein Reserveschlauch. Trotz der schweren Last, konnte ich einen hohen Durchschnitt erreichen, denn die kleine Maschine ging gut durch die Kurven und über schlechtes Pflaster. Auf der Chaussee von Hannover nach Braunschweig kann man recht unangenehme Strecken finden. Für den Transport der Zuckerrüben mit den schweren Pferdewagen sind eiserne Schienen in die Straße eingelassen worden. Daneben ist das Pflaster sehr schlecht und weist viele Löcher auf. Ich kam bei Dämmerung in diese Gegend. Trotzdem konnte ich einen Durchschnitt von 50 km/Std. einhalten.

1931

Nach vollem Eintritt der Dunkelheit machte sich die bequeme Abblendvorrichtung angenehm bemerkbar. Man kann sie bedienen, ohne die Hand vom Lenker herunterzunehmen. Mein Durchschnitt, ich fuhr nicht auf Höchstleistung, sank hier auf 48 km/Std., da ich viel Gegenverkehr hatte und auch selbst eine Menge von Fahrzeugen überholen mußte.

Die Maschine hatte einen Gazda-Blattfederlenker angebaut, aus diesem Grunde fühlte ich nach der in 6 Stunden zurückgelegten 200-km-Strecke Berlin—Hannover keine Ermüdung in den Armen, nur eine kleine Steifheit im linken Handgelenk, da der Lenker für mich nicht ganz richtig eingestellt war. Vor der Weiterfahrt am nächsten Morgen behob ich diesen Fehler und dann fühlte ich nichts mehr.

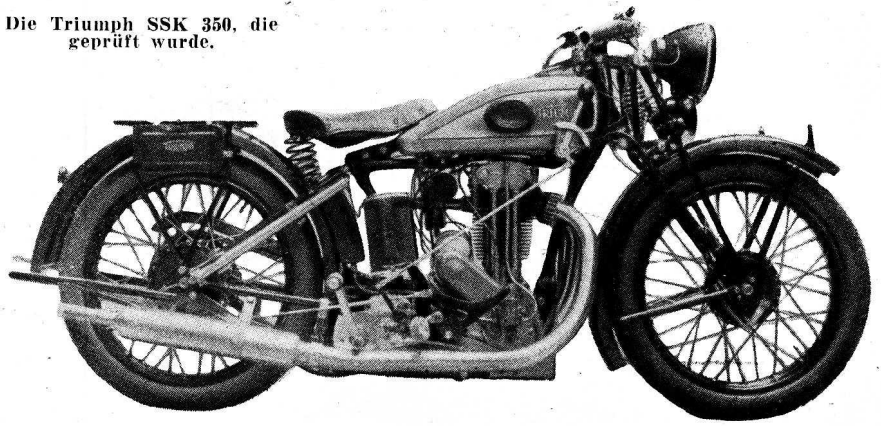
Ich wandte mich dem Harz zu und erlebte weiter eine Reihe von guten und schlechten Straßen. Die Straßen des Harzes sind bekanntlich nicht im besten Zustand. Schlagloch reiht sich an Schlagloch, so daß man haarscharf aufpassen muß, um nicht in einem dieser Löcher hängen zu bleiben. Die Steigfähigkeit wurde einer harten Probe unterzogen. Den ersten Gang brauchte ich nur ein einziges Mal zum Anfahren in einer steilen Steigung, einer Schneise, die ich extra zu diesem Zwecke aufgesucht hatte. Sonst war es sogar nur selten nötig, den zweiten Gang einzuschalten. Der Motor leistete also alles, was man gerechterweise von ihm verlangen kann. Das Hurthgetriebe ließ sich ganz ausgezeichnet schalten. Vom 3. auf den 2. Gang ging es ebenfalls sehr leicht. Das beim Wagen zum geräuschlosen Abwärtsschalten notwendige Zwischengas ist nicht erforderlich. Auf kleinen Seitenwegen machte sich der Drehgriff der Gasregulierung angenehm bemerkbar.

Auf der Rückfahrt übergab ich einem Wagen mein Gepäck, damit nicht etwa meine Reiseschreibmaschine Schaden leidet. Ich wollte nämlich partout einen Rekord aufstellen. Hierbei gelang es mir, trotz der mit einer schmierigen Schicht bedeckten Straßen mit dem Durchschnitt bis nahe an 65 km/Std. heranzukommen. Um den Wagen mit meinem Gepäck wieder aufholen zu lassen, suchte ich dann aufgeweichte Seitenwege auf. Hier mußte der Motor ordentlich arbeiten, um im zweiten Gang durch das lose Erdreich zu dringen. Eine Neigung auszubrechen, zeigte die Maschine nicht, das Excelsior-Zahnradprofil griff gut.

Wieder auf der Avus angelangt, nahm ich mir den Motor vor. Er mußte jetzt alles hergeben. Glücklicherweise hatte der Wind diese ideale Prüfstraße aufgetrocknet, so daß ich ein wirkliches Bild von der Leistungsfähigkeit des Motors erhielt. Ich hatte Benzin-Benzol-Gemisch getankt und dem Brennstoff etwas Obenschmiermittel zugefügt. Da ich schon beim Start damit begonnen hatte, konnte ich die Ölpumpe ziemlich weit zudrehen. Ich ließ die Geschwindigkeit auf der Avus abstoppen, denn auf das Tachometer kann man sich nicht ganz verlassen. Ich war selbst erstaunt, als mir dann als Ergebnis 118 km/Std. mitgeteilt wurden. Mir war es nicht so viel vorgekommen, so leicht hatte die Maschine diese Geschwindigkeit erreicht und so ruhig dabei gelegen. Ich mußte einen Vergleich mit der letztjährigen 350er ziehen. Diese hatte auch 115 km/Std. erzielt, aber da hatte sie doch geschwänzelt. Die Versteifung des Rahmens und die Verbesserung der Vorderradfederung hatten sich hier besonders günstig ausgewirkt.

Rückblickend auf die lange Fahrt kann ich nur ein gutes Gesamturteil über die Maschine abgeben. Sie ist eine sehr schnelle Tourenmaschine, aber auch für reine Sportfahrten durchaus geeignet. Für Zuverlässigkeitsfahrten und Rennen kann man sie leicht zurechtmachen, da der Motor durch „Tunen“ bestimmt noch weit höhere Geschwindigkeiten erreichen wird. Seine Zuverlässigkeit erscheint mir einwandfrei. An noch möglichen Verbesserungen würde ich folgendes

Die Triumph SSK 350, die geprüft wurde.



vorschlagen: Der Sitz müßte ein klein wenig tiefer liegen, wenn er dadurch auch für lange Beine unbequemer sein würde (aber die meisten Menschen haben nicht so lange Beine), und der Motor müßte etwas leiser sein. Obgleich die Schwinghebel gekapselt sind, war die von mir benutzte Maschine reichlich laut. Allerdings war sie schon ungefähr 5000 km gelaufen, als ich sie übernahm, und wie man mir erzählte, nicht immer mit einem guten Fahrer. Es kann also auch lediglich hieran gelegen haben. Allen Sportkameraden, die die Triumph SSK 350 zwischen die Schenkel bekommen, möchte ich noch folgende ausprobierten Ratschläge mit auf den Weg geben: 1. Beim Antreten des Motors nicht volle Frühzündung geben, da der Motor sonst zurückschlägt. Ein bißchen Gas beschleunigt das Anspringen. 2. Den Lufthebel nur beim Anfahren mit kaltem Motor, bei heftigen Steigungen und bei ganz langsamer Fahrt benutzen. Sonst muß er unverändert offen stehen. 3. Den Steuerungsdämpfer normalerweise nur ganz leicht anziehen, er kann auch vollkommen los sein. Nur bei Geschwindigkeiten über 90 km/Std. muß man ihn etwas anziehen, um die Maschine sicherer zu halten. 4. Die Maschine fest zwischen die Knie nehmen, dann braucht man den Lenker nur ganz lose anzufassen. 5. Die Ölpumpe nicht zu groß einstellen, da die Kerze sonst verschmutzt. 6. Wegen der Straßenlage genau den Reifendruck und das Profil beachten. Mit abgefahrenem Profil kann man keine gute Lage erzielen. Ich hatte hinten 1,3 atm, vorne 1,1 atm bei Excelsior 25 x 3" Ballon Drahtseilreifen.

Der Betriebsstoffverbrauch an Benzin-Benzol-Gemisch bewegte sich auf ungefähr $3\frac{1}{2}$ Liter je 100 km. Mit $1\frac{1}{4}$ Liter Öl kam ich ungefähr 450 km weit, bei gleichzeitiger Verwendung von Obenschmiermittel. Edavo.



Durch Feld- und Waldwege.