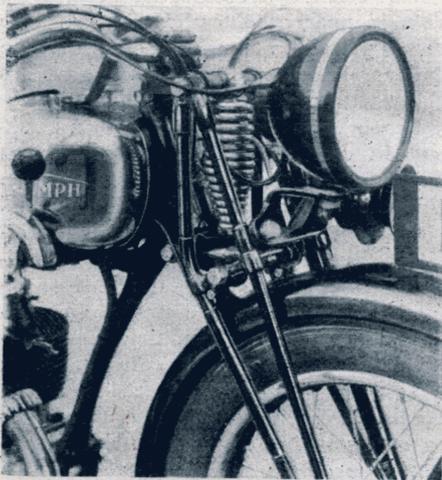


MOTOR SPORT

IN früheren Jahren arbeiteten die Triumph-Werke in enger Verbindung mit dem englischen Werk gleichen Namens. Diese Bindung wurde vor einiger Zeit aufgegeben, um die Erzeugnisse der Motorradabteilung den deutschen Verhältnissen besser anpassen zu können. Das Programm umfaßt die kleinen 200-cm-Zweitakter mit dem eigenen Motor und die Viertaktmaschinen von 350—750 cm mit den Mag-Motoren. Bei der 350-cm-Tourenmaschine ist Triumph weitergegangen und stellt den Motor mit der Mag-Lizenz im eigenen Werk her. Diese Maschine erheischt daher besonderes Interesse, da sie in allen Teilen rein deutsch ist und wegen ihrer Preiswürdigkeit und Leistung einem großen vorhandenen Bedarf entgegenkommt.

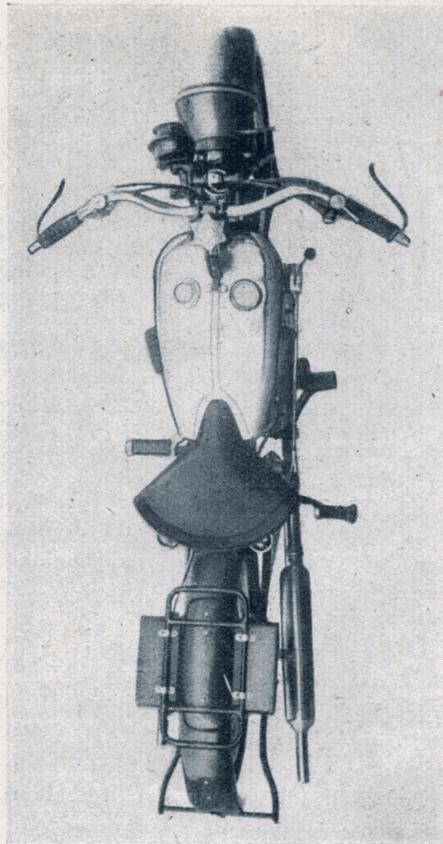
Die T 350 hat viel Ähnlichkeit mit dem im letzten Jahr so erfolgreichen



Die neue Gabel

SSK-350-Modell, das in fast allen bestrittenen Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten in erster Linie endete. Doch sind die Verbesserungen so bedeutend, daß man glauben kann, eine neue Maschine vor sich zu sehen.

Die gute Straßenlage des letzten Modells ist durch die veränderte Gestalt der Vordergabel noch erhöht worden. Die vier Tragbolzen sind besser gelagert und haben eine längere Lebensdauer. Die neuartig entwickelte Feder ist jetzt doppelt, hat zwei ineinander gewickelte Spiralen, wodurch man eine weiche und dabei sehr wirkungsvolle Federung erzielt. Die Rückstöße in der Federung sind fast ganz beseitigt. Dann hat auch der Sattel einen noch tieferen Platz erhalten, und zwar ohne Aenderung des Rahmens. Die Befestigung des Sattels ist bei diesem Modell nur stärker durchgekröpft worden. Das Einlaßventil ist hängend ange-



TRIUMPH

T 350"

PRÜFUNGS- BERICHT

dem neuen Kraftfahrzeugsteuergesetz alle Fahrzeuge mit einer weitreichenden Beleuchtung versehen sein müssen, wirkt sich dieser serienmäßige Einbau stark verbilligend aus. Der Besitzer hat den weiteren Vorteil des leichten Anspringens und des guten Leerlaufes, da der Funke auch bei langsamsten Touren heiß ist, und dadurch das Gasgemisch sicher zur Entzündung bringt. Der Scheinwerfer ist auf der Gabel befestigt, tief angebracht, so daß er die Fahrbahn weit beleuchtet. Er stört auch nicht das Gesichtsfeld des Fahrers und trägt zum schönen Gesamtbild der Maschine bei.

Für die Schmierung ist das Frischöl-system beibehalten worden. Der Ventil-antrieb wird ebenfalls automatisch geschmiert. Die vordere Kette vom Motor zum Getriebe ist wie bei allen Triumph-Modellen öldicht gekapselt, besitzt daher eine lange Lebensdauer.

Was den praktischen Fahrer an der Maschine interessiert, sind die Kleinigkeiten, die ihm das Leben und die Pflege des Motorrades erleichtern. Der 12 Liter fassende Betriebsstofftank hat serienmäßig einen Benzinmesser, außerdem ist ein Dreivegehaht mit Reservestellung vorgesehen, so daß man nicht ohne Betriebsstoff liegen bleiben kann. Auch die Menge des Oels kann durch eingebauten Meßstab jederzeit kontrolliert werden. Die verbundenen Bremsen ergeben eine ausgezeichnete Verkehrssicherheit. Beide können von Hand, also ohne Verwendung von Werkzeugen, nachgestellt werden. Bei der Kupplung ist auch eine Fußbetätigung eingeführt worden, welche die linke Hand stark entlastet. Weiter interessiert das stabile und reichhaltige Werkzeug, so daß

TECHNISCHE DATEN:

Motor: Fabrikat Triumph, Lizenz Mag, Zylinderinhalt 350 cm, Bohrung 72 mm, Hub 85 mm, Arbeitsweise: Viertakt, Leistung 9 PS.

Ventile: Auslaß stehend, Einlaß hängend, vollkommen gekapselt mit automatischer Schmierung.

Lagerung der Kurbelwelle: Gleitlager.

Lagerung der Pleuel: Rollenlager. Schmierung: Frischölschmierung mit Regulierung und Sichtkontrolle.

Vergaser: Graetzin-Zweikolbenvergaser mit Luftreiniger.

Zündung: Bosch-Batteriezündung.

Getriebe: Hurth-Dreiganggetriebe mit Kickstarter und Mehrscheibentrockenkupplung mit Hand- und Fußbetätigung.

Bremsen: Gekuppelte Betätigung durch Fußhebel, Handhebel auf Vorderradbremse.

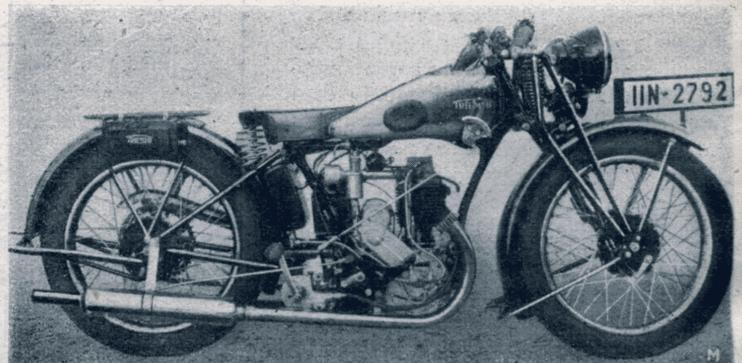
Reifen: 26×3,25"-Drahtseilballonreifen. Gewicht: Ungefähr 130 kg fahrfertig mit Licht.

Höchstgeschwindigkeit: Ungefähr 90 bis 95 km/Std.

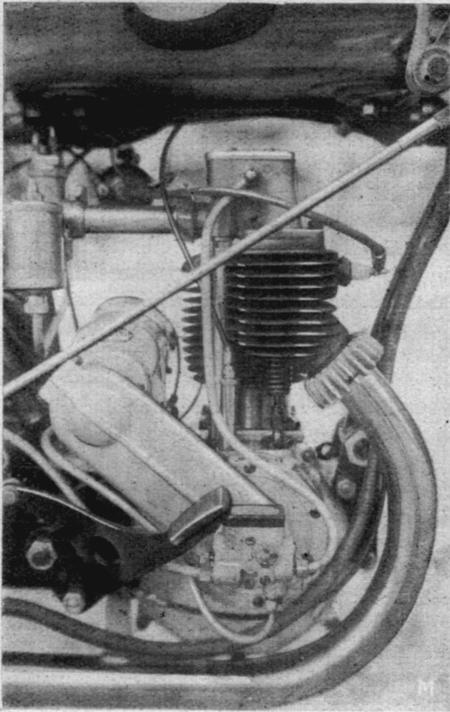
Betriebsstoffverbrauch: Ungefähr 3,5 Liter Benzin und 0,25 Liter Öl auf 100 Kilometer.

Preis: 1030,— RM, mit elektrischer Ausrüstung, Tachometer und Benzinuhr.

bracht, vollkommen gekapselt, so daß der Motor eine lange Lebensdauer erhält, eine Eigenschaft, die gerade der Gebrauchsfahrer zu schätzen weiß. Die zuverlässige Batteriezündung von Bosch wird in diese Maschine serienmäßig eingebaut. Da nach



Gesamtansicht der Triumph T 350, Vergaserseite



Der Motor

der Fahrer niemals in Verlegenheit kommen kann.

Zur Prüfungsfahrt sandte mir das Werk bereitwilligst eine Maschine. Nachdem ich die Batterie hatte aufladen lassen, die ja beim Transport als Frachtgut von der Säure entleert sein muß, konnte ich mich auf die Fahrt begeben. Die Maschine war noch fast neu, der Motor jedoch gut eingefahren, so daß ich keine Anstände hatte. Der langsame Lauf und der ruhige Gang des Motors überraschten mich schon bei der ersten, kurzen Probefahrt. Nachdem ich Benzin und Oel getankt hatte, konnte

es auf die Fahrt gehen. Ich hatte für diese Fahrt einen wunderschönen Tag erwischt, die Sonne lachte am wolkenlosen Himmel und es war fast windstill. Das Thermometer hatte jedoch den Nullpunkt kaum überschritten, so daß ich eine warme Kleidung vertragen konnte. Es gibt aber kaum etwas Schöneres, als in diesen Vorfrühlings Tagen auf die Landstraße hinauszueilen, die Straßen sind schon trocken, doch ohne Staub, die Luft ist rein und frisch, der Motor kommt zu ungeahnten Leistungen.

Nachdem ich eine Fahrt von ungefähr 50 km in gemächlichem Bummeltempo hinter mir hatte, fing ich nun an, die Maschine etwas herzunehmen. Sie ist eine ausgesprochene Tourenmaschine.

Das Dreiganggetriebe von Hurth schaltet sich sehr leicht. Angenehm ist die Fußkupplung, welche die Arbeit wesentlich erleichtert, sobald man sich daran gewöhnt hat. Ich konnte sofort nach dem Anfahren auf den dritten Gang gehen, der Motor ist so elastisch, daß ich den zweiten Gang nur in sehr scharfen Kurven einschalten mußte, selbst in der Stadt bin ich immer mit dem dritten ausgekommen. Natürlich mußte ich dabei den Luftschieber und die Zündung verstellen, denn mit voller Frühzündung kann man nicht auf ganz langsame Fahrt gehen. Ich brachte die Maschine im direkten Gang mit Spätzündung bis auf ungefähr 12 km/Std. herab. Der Vorteil des robusten Motors ist, daß er sofort beschleunigt und dabei kein unangenehmes Geräusch macht. Die Triumph T 360 ist keine der schnellsten Maschinen ihrer Klasse, das soll sie ja auch nicht sein. Die von mir erreichte Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 90 km/Std. dürfte aber den eifrigsten Fahrer befriedigen. Die Kurvenlage ist sehr gut, denn

das Gewicht liegt tief und ist gut verteilt. Ich konnte die Maschine richtig reiten, sie zwischen die Knie nehmen und keine Kurve war gefährlich. Mit ihren 130 kg schmiegt sie sich dem Fahrer voll an, so daß der Lenker fast überflüssig ist. Der Steuerungsdämpfer könnte wegfallen, er ist nur bei Höchstgeschwindigkeit erwünscht und auf vereisten Straßen. Durch seine Vergrößerung wirkt er so weich, daß er alle Vibrationen dämpft, ohne bei der Drehung einen Widerstand entgegenzusetzen.

Bei der von mir geprüften Maschine waren die Kabel nicht innerhalb des Lenkers geführt, ich nehme aber an, daß die Fabrik diese neuen Lenker bald einführen wird, da die Führung der Kabel im Innern des Lenkers große Vorteile bringt und das ganze Motorrad verschönt. Die modernen Drehgriffe finden wir jedoch schon; sie bedeuten eine wesentliche Ver-

(Fortsetzung auf Seite 35)



Unser Tester auf der Fahrt

Triumph „T 350“

(Fortsetzung von Seite 13)

einfachung der Bedienung. Ich ging nun daran, die Bremsfähigkeit einer Prüfung zu unterziehen. Wie ich schon im Anfang sagte, sind die Bremsen verbunden. Man darf solche Konstruktionen nicht von vornherein als gut anerkennen, denn die Gefahr, daß bei stärkerer Bremsung des Vorderrades die Maschine sich überschlägt, ist fraglos vorhanden. Triumph hat jedoch einen fabelhaften Bremsausgleich gewählt, der eine etwaige ungleichmäßige Wirkung vollkommen ausschließt. Erst wird die Hinterradbremse angezogen und dann erst die vordere Bremse. Selbst als ich mit aller Kraft das Bremspedal heruntertrat, mich fast darauf stellte, konnte ich keine ungünstige Wirkung feststellen. Ich wäre nur dabei fast nach vorne herübergefliegen, so stark

wirkten die Bremsen. Die Maschine hatte nicht die Neigung, nach der Seite auszubrechen oder abzurutschen. Die beim Motorrad besonders akute Rutschgefahr wird bei den verbundenen Bremsen ermäßigt. Leider, ich muß schon hier „leider“ sagen, war es trocken und so konnte ich nicht auf dem Asphalt die Bremsprüfung wiederholen. Aber ich fand auf einer Landstraße eine schmierige Stelle am Dorfteich, und auch hier brachte ich die Maschine schnell und sicher zum Stehen. Ich machte dann Versuche mit verschiedenen Reifendrücken, um ihren Einfluß auf die Straßenlage festzustellen. Die Reifenfirma liefert ihre Fabrikate mit der Bezeichnung: Höchstdruck 2 Atm. Der Motorradfahrer, der damit losfahren würde, käme nicht heil nach Hause, das ist zu viel. Bei

der Triumph konnte ich als besten Druck hinten 0,9 und vorne 0,8 Atm. feststellen. Dabei waren Reifen 26×3,25" Drahtseil, Ballon, montiert, wobei diese Zahlen für Solobenutzung ohne Gepäck festgestellt sind. Wenn jemand mit Sozius fährt, der nicht gerade zwei Zentner wiegt, so genügt hinten 1,2, vorne 0,9 Atm. Bei stärkerer Belastung ist noch etwas mehr zu nehmen. Zuletzt nehme ich mit der Triumph noch einen kleinen, aber steilen Berg, wo ich die erwartete gute Bergsteigefähigkeit feststellte. Der Motor wurde auf der Fahrt nicht warm, der Oelbedarf war nur 0,25 l pro 100 km. Der Benzinverbrauch beschränkte sich ebenfalls auf ungefähr 3,4 Liter, so daß die kleine Maschine auch im Unterhalt sehr sparsam ist.

Zivilingenieur Ed. Voigt