

Prüfungsbericht M 168

Das ist die 350er „Kongress“ in der neuesten Ausführung mit schönerem Scheinwerfer und verbessertem Auspufftopf. (Werkphoto)

TRIUMPH „KONGRESS“ 350 ccm

Man freut sich immer wieder, wenn man zu den Triumph-Werken nach Nürnberg kommt und mit Oberingenieur Reitz, dem technischen Leiter des Motorradbaues, durch die Fabrik geht. Es macht wirklich Spaß, zu sehen, mit welcher Sorgfalt und Klarheit hier gearbeitet wird. Es gibt keine Sensationen, aber um so mehr Feinheiten, sowohl in der Konstruktion als auch in der Herstellung. Es ist wirkliche Präzisionsarbeit, die hier geleistet wird. Immer wieder wird versucht,

die einzelnen, oft seit vielen, vielen Jahren eingebauten Teile noch ein klein wenig zu verändern, damit sie noch zuverlässiger sind. Der Wunsch der Triumph-Werke ist es, in allererster Linie betriebsbillige Gebrauchsräder zu bauen, die eine gute Durchschnittsleistung haben und möglichst wenig in der Werkstatt stehen.

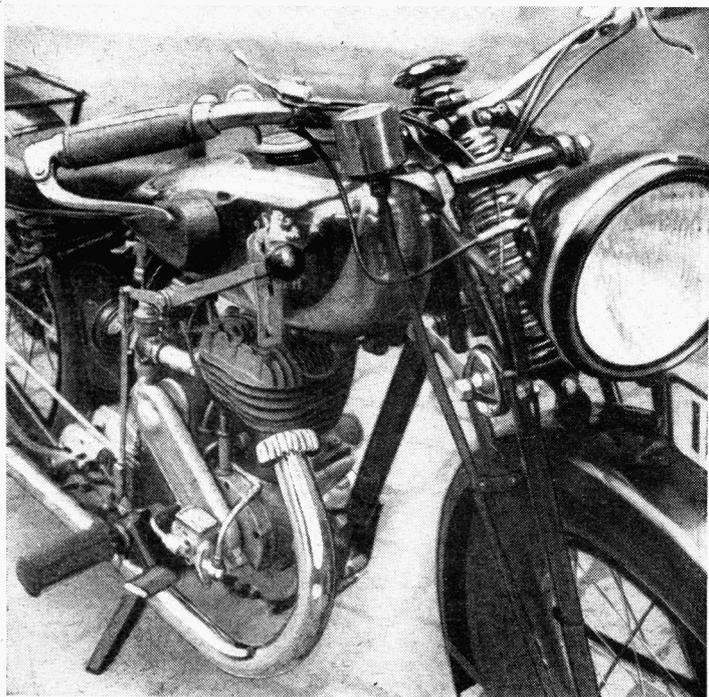
Das ist die Konstruktion!

Was vor Jahren bei Erscheinen dieser harmlosen „Kongress“ gesagt wurde, gilt

auch heute genau so. Es galt, ein Motorrad zu schaffen, bei dem ein günstiges Verhältnis zwischen Leistung und fahrfertigem Gewicht besteht. Während früher aus jeder Motorgröße unbedingt das letzte herausgeholt werden mußte, ist das heute, wo alle Motorräder steuerfrei sind, nicht mehr nötig. Der Konstrukteur kann den Motor durch geeignete Wahl des Verbrennungsraumes und entsprechende Formung der Nocken so gestalten, daß er bei guter Dauerleistung besonders geschmeidig in den Uebergängen und ausgeglichener im Leerlauf ist. Das gilt von dem seitengesteuerten Viertakter der „Kongress“ ganz besonders.

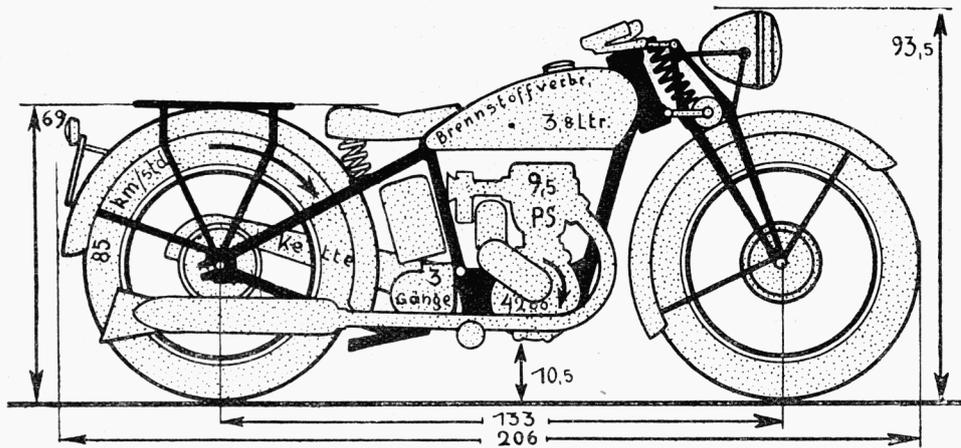
Es wurde bei allen Teilen nicht in erster Linie an die Spitzenleistung, sondern immer nur an die Verschleißfestigkeit und die Dauerleistung gedacht. Das muß man wissen, denn die „Kongress“, wie jedes gute Rad, muß enttäuschen, wenn sie an falscher Stelle benutzt wird. Wer ein rassiges, besonders schnelles Motorrad haben will, der soll nicht die „Kongress“ kaufen. Wer aber ein Gebrauchsfahrzeug mit den guten Eigenschaften der Mittelklasse und den mäßigen Betriebskosten der kleinen Klasse braucht, wenn es ziemlich gleichgültig ist, wie ein solches Motorrad aussieht, wer nur Wert darauf legt, im Sommer und Winter tagaus tagein seine Kunden zu besuchen und am Sonntag zur Erholung hinauszufahren, für den ist die „Kongress“ bestimmt geeignet.

Anfang 1934 wurde an dieser Stelle ausführlich von der „Kongress“ berichtet. In-



Die „Kongress“ ist aus ganz normalen Konstruktions-teilen zusammengesetzt: ein seitengesteuerter Viertaktmotor, ein getrenntes Getriebe mit handlicher Tank-Schwert-Schaltung.

(Photo Fischer)



Maßskizze (Zeichnung Werner)

zwischen hat sich an der Grundkonstruktion nichts geändert, aber einige Verfeinerungen sind nicht unwichtig. 1935 schuf Oberingenieur Reitz den neuen Leichtmetallkettenkasten, der jetzt kennzeichnend für die meisten Triumph-Räder ist. Es ist ein völlig staub- und öldichter Leichtmetallkettenkasten für getrennte Getriebeanordnung, bei dem mit geringstem Zeitaufwand eine Verschiebung des Getriebes zur Nachstellung der vorderen Kette möglich ist. Schon im Vorjahr wurde dieser einwandfreie Kettenschutz in die Fabrikation aufgenommen. In Heft 6 d. J. wurden bei Kennzeichnung der „STM 500“ noch Einzelheiten erwähnt.

Neu für 1936 ist die polierte Ausführung des Kettenkastendeckels. Neu ist der in der Form elegantere Scheinwerfer, der nur in unserer ersten Abbildung gezeigt wird. Neu ist schließlich der Auspufftopf, der eine nicht unwesentliche Verbesserung der Geräuschkämpfung darstellen soll.

Es ist nicht nötig, noch einmal von den Einzelheiten der Konstruktion zu spre-

chen. Ein paar Worte dürften genügen: Der seitengesteuerte Motor hat einen abnehmbaren Leichtmetallzylinderkopf. Wirkungsvoll ist die Frischölschmierung, die durch die freiliegende Leitung und das Schauglas sicher überwacht werden kann. Man darf nur die Kontrolle des Ölstandes nicht vergessen. — Durch die Verwendung eines ganz normalen getrennten Getriebes wird die Herstellung vereinfacht und verbilligt. Die bekannten Nachteile sind kaum vorhanden, da die

Technische Angaben:

Motortyp: Ventilanordnung: stehend; Inhalt: 343 ccm; Hub: 85 mm; Bohrung: 72mm; Verdichtungsverhältnis 1:5; Schmierung: Frischöl; Vergaser: Amal 4/022; Zündung: Bosch-Batterie.
Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hurth KL 3; Uebersetzung, 1. Gang: 1:16,8; 2. Gang: 1:8,56; 3. Gang: 1:5,49; Antriebsart: Kette/Kette.
Fahrgestell: Tankinhalt: 10,5 l; Rahmen: Rohr offen; Federung: Druck, Schrauben; Bremsstrommel- \varnothing 150 mm; Bereifungstyp: 26x3,25; Gewicht, fahrfertig: 134 kg; Preis: 815,- RM.

chen. Ein paar Worte dürften genügen: Der seitengesteuerte Motor hat einen abnehmbaren Leichtmetallzylinderkopf. Wirkungsvoll ist die Frischölschmierung, die durch die freiliegende Leitung und das Schauglas sicher überwacht werden kann. Man darf nur die Kontrolle des Ölstandes nicht vergessen. — Durch die Verwendung eines ganz normalen getrennten Getriebes wird die Herstellung vereinfacht und verbilligt. Die bekannten Nachteile sind kaum vorhanden, da die

Kette im Oelbad läuft. Die Schaltung mit dem langen Schwerhebel ist recht bequem. Auch das Fahrgestell hat einen ganz normalen Aufbau. Der offene Rohrrahmen ist kräftig gehalten, die Rohrgabel steif, die Federung durch einen Stoßdämpfer mit großer Oberfläche gut abzustimmen.

Auf die Abstimmung kommt es an!

Die Qualität eines Motorrades hängt überhaupt davon ab, ob es gelungen ist, alle Teile, alle Eigenschaften richtig aufeinander abzustimmen. Ein sehr teures Rad hat seine Berechtigung, wenn es dafür Eigenheiten besitzt, die der Motorradfahrer gern mit 100,- oder auch 500,- RM. bezahlt. Hier sollte ein betriebsbilliges Gebrauchsfahrzeug geschaffen werden. Es galt, den Preis, den Verbrauch, die Fahrereigenschaften gut aufeinander abzustimmen und immer daran zu denken, daß jede starke Beanspruchung vermieden werden muß, denn Instandsetzungskosten können die Wirtschaftlichkeit gefährden. Daß das den Triumph-Werken gelungen ist, haben die Verkaufserfolge im Vorjahr bewiesen.

Die Messungen wurden nach genauer Einstellung des Motors gemacht. Der Amal-Vergaser arbeitete mit einer Hauptdüse 75 und einer Nadelstellung III. Die verwendete Bosch-Zündkerze hatte den Glühwert 175. Das Ergebnis zeigt eine Seriengleichförmigkeit, d. h., die Messungen ergaben gegenüber früheren kaum Unterschiede. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit annähernd 85 km/st gemessen, der Verbrauch bei 55 km/st mit 3,8 Liter. Nach Fabrikversuchen soll der Kraftstoffverbrauch die 4,5-Liter-Grenze auch dann nicht überschreiten, wenn die Maschine bei der Messung voll ausgefahren wird. Bei der Konstruktion und dem Leistungs-

Ein einfaches Gebrauchsräder der Mittelklasse. In Anschaffung und Betrieb nicht viel teurer als ein führerscheinfreies Kraftrad.

(Photo Fischer)



Leistungsgewicht 14 kg/PS

gewicht von etwa 14 kg je PS ist auch eine flache Verbrauchskurve zu erwarten.

Die Triumph „Kongreß“ ging 1936 wieder fast unverändert in die Serie. Je stärker die Konkurrenz des Kleinwagens, um so mehr brauchen wir solche preisgünstigen, sparsamen Gebrauchsmaschinen.

Die „Kongreß 350“ ist wirklich keine Sensation, kein Motorrad mit irgendwelchen Schikanen, aber ein bewußt konservatives Gebrauchsräder, das immer seinen Freundeskreis haben wird, heute genau so wie in 10 Jahren. Es ist kein Motorrad, das schon auf den ersten Blick begeistert, sondern eine Maschine, die man im rauen Alltag langsam lieb gewinnt. J. F.