

GUSTAV MUELLER:



# TRIUMPH

## S 350 auf der Straße

„Bitte, beachten Sie: In Ihrem eigenen Interesse empfehlen wir Ihnen auf das dringendste, Ihre neue S 350 die ersten 1000 Kilometer ohne Sozius und mit einer Kraftstoff-Oelmischung von 1:15 nach folgendem Schema zu fahren.“ Es folgt hier eine Zusammenstellung der Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen und 45 Maximum im großen während der ersten 300 Kilometer, von 301—600 nicht über 50 und bis 2000 nicht über 65 km/std. Leider las ich diese Anweisung aus dem Triumph-Handbuch erst, als ich schon jenseits der deutschen Grenze war, also keinerlei Möglichkeit mehr hatte, mit Herrn Reitz über diese Vorschrift zu sprechen. Ich hätte gern nach dem Grund gefragt, denn meine Erfahrungen mit Zweitaktern überhaupt und der Triumph im besonderen, sind ziemlich entgegengesetzt. Liest man diese Anweisungen, so hat man doch den Eindruck, als ob man ein überaus empfindliches Instrument in die Hand bekäme, das man ja so weit als möglich in Watte packen müsse. Besonders die Sache mit der Sozia stört mich dabei, denn der erste Weg des glücklichen Neubesitzers ist doch zu Maruschka, Braut geliebtes, um gleich mal ein bißchen ins Freie zu gondeln. Und dann soll Braut geliebtes weinend am Wegrand stehen bleiben, wenn er mit der schönen neuen Maschine davonrollt? Das ist wirklich ein bißchen zu viel verlangt.

Gewiß, man baut bei Triumph mit sehr geringem Kolben-spiel, um einen schönen ruhigen Motor zu bekommen, und gerade beim Zweitakter hängt vom Einfahren alles ab. Ein überall sauber tragender Kolben ist das A und O, ist die

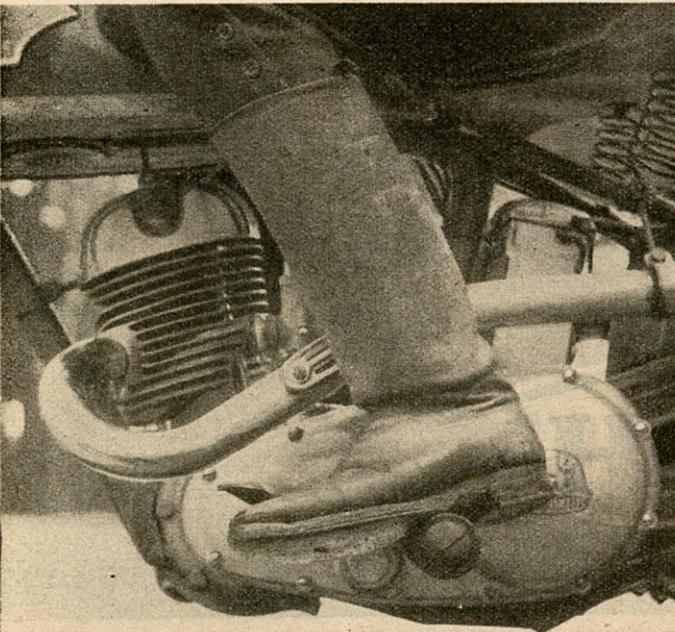
Seele des Zweitakters, wenn er gute Leistung und sauberen Verbrauch ergeben soll, aber Maruschka hat auch ihre Rechte. Ob es wirklich richtig ist, so scharfe Vorschriften für das Einfahren zu geben? Soll man nicht lieber versuchen, dem Fahrer zu erklären, was es heißt, wenn ein Motor richtig „rund“ läuft? Werden nicht bei übertriebenen Anforderungen die Anweisungen nachher nicht mehr ernst genug genommen? Oder muß man tatsächlich so viel verlangen, damit der Fahrer sich überhaupt etwas vorsieht? — Das wäre schon ein Kapitel, das man wirklich einmal ganz sorgfältig untersuchen sollte, und überhaupt die Frage, ob man nicht lieber in bezug auf Geräuschlosigkeit ein paar Punkte zurückstehen soll, um dafür einen Motor zu bekommen, der früher „frei“ ist. (Ich weiß allerdings nicht, ob eine etwas weitere Kolbenpassung in dieser Hinsicht viel bringen würde.)

Ich habe dieser ganzen Sache (das Triumph-Handbuch ist im übrigen recht gut!) nur deshalb so viel Raum gewidmet, weil nach meiner Erfahrung die S 350 gerade gegen scharfes Fahren ausgesprochen unempfindlich ist und m. E. die Einfahrhinweisung ein völlig schiefes Bild von der Maschine gibt. Ich bekam die S 350 mit einem ziemlich wenig gelaufenen Kolben, habe sie von Nürnberg nach Freudenstadt im Schwarzwald und danach auf der Strecke der Mittelgebirgsfahrt gefahren, und zwar nicht zu knapp. Am ersten Tag hatte ich einen ganzen kurzen Augenblick einen Kolbenklemmer (es stellte sich später heraus, daß der Kolben eine kleine hohe Stelle hatte), im übrigen konnte ich aber so rück-

sichtslos damit umgehen, wie mit wenig Zweitaktern, die ich bislang fuhr, sie stand alles durch. Dabei ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß das ausgezeichnete Fahrgestell es gestattet, den Motor überall wirklich voll auszunutzen. Straßenlage ausgezeichnet. Mehr davon später.

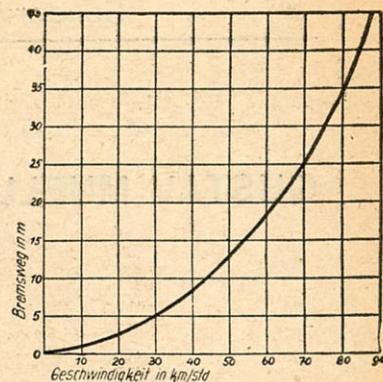
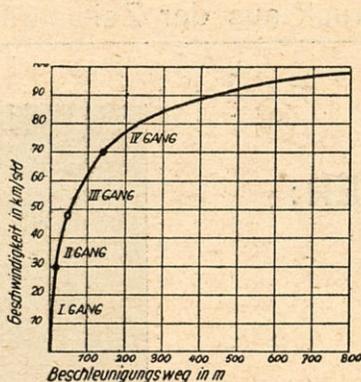
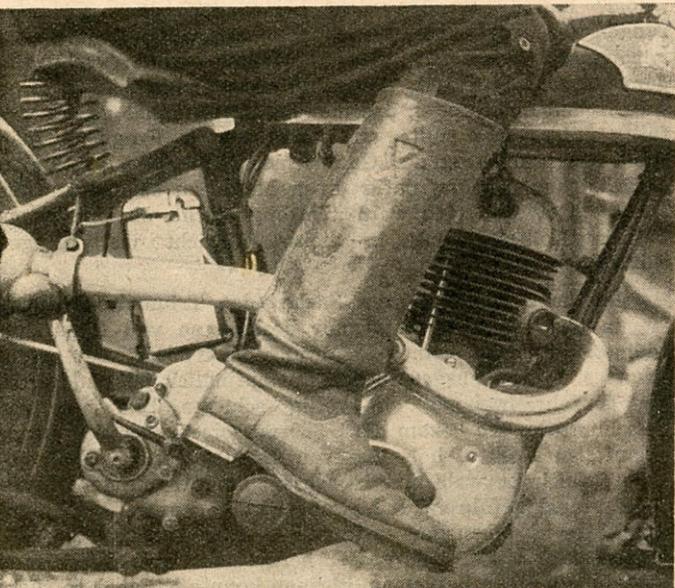
\* \* \*

Die wesentlichen Einzelheiten des Triumph-Querstrom-Umkehrspülungsmotors sind ja aus den verschiedenen Veröffentlichungen und Abbildungen bekannt, das Wesentliche ist in den technischen Einzelheiten nochmals zusammengefaßt. Interessant ist, daß ausdrücklich von der Fabrik Benzolgemische vorgeschrieben werden, da bei reinem Tankstellenbenzin der Motor leichte Klingelneigung zeigt. Ölbeimischung zum Brennstoff im Verhältnis 1:20, also auch hier ist man



Serienmäßig steht der Fußbremshebel etwas hoch und zum Bremsen mußte der Fuß von der Raste genommen werden. Man kann sich aber den Bremshebel selbstverständlich auch so hinstellen, wie man ihn haben will. Foto: Rumbucher.

Der Fußschalthebel liegt zur Fußraste ganz ausgezeichnet! Man braucht beim Schalten den Fuß nicht von der Raste zu nehmen. Und da sich das Getriebe außerordentlich leicht schaltet, außerdem die Schaltwege kurz sind, macht das Schalten bei der S 350 reine Freude. Foto: Rumbucher.



Links: Die Beschleunigungskurve der geprüften S 350. Aus der Kurve ersieht man, daß die Beschleunigung dieses 350 ccm-Zweitakters ganz ungewöhnlich gut ist. Rechts: Die Bremskurve, aus der hervorgeht, auf welcher guten Werte man bei der Betätigung beider Bremsen kommt.

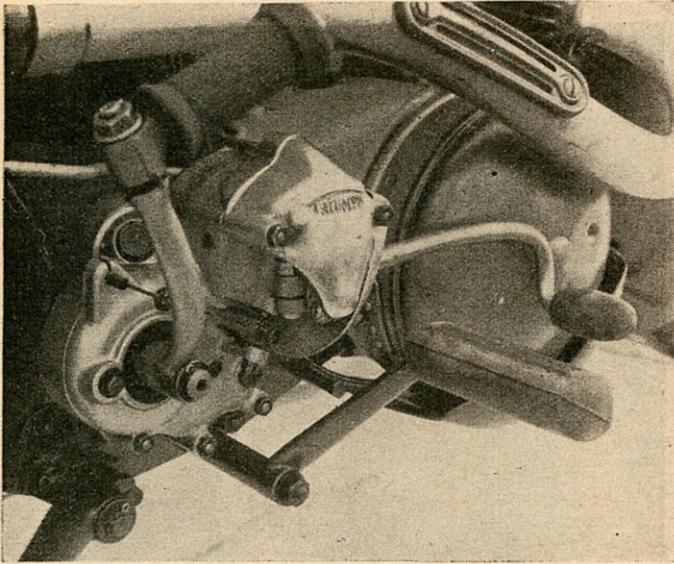
**Technische Daten:**

Motor: Triumph Einzylinder Zweitakt-Motor mit Querstromspülung; Bohrung 72 mm, Hub 85 mm, Hubraum 346 ccm, Verdichtung 1:6,2, Dauerleistung 11 PS bei 4280 U/min; Getriebe: Triumph-Hurth-Vierganggetriebe; Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:17,32, 2. Gang 1:10,5, 3. Gang 1:7,19, 4. Gang 1:5,25; Übersetzung im Getriebe: 1. Gang 1:3,3, 2. Gang 1:2, 3. Gang 1:1,37, 4. Gang 1:1; Drei-Scheiben-Trockenkupplung; Fußschaltung. Vergaser: Fabrikat Amal, Typ 76/005, Hauptdüse zum Einfahren 100, nachher 95, Gasschieber 6/4, Nadel 2. Raste von oben. Kraftübertragung durch Ketten; Rahmen: Rohrrahmen; Gabel: Triumph-Rohrgabel, Abfederung durch eine Druckfeder, Reibungsstoßdämpfer; Schmierung: Mischungs-Schmierung; Tank Inhalt etwa 12 Liter; Sattel: Gummidecke durch Druckfedern abgedeckt; Zündung: Dynamo-Batterie-Zündung, Leistung der Noris-Lichtmaschine, Typ SDZ. 50 Watt; Bremsen: Innenbackenbremsen; Betätigung der Vorderbremse durch Handhebel am Lenker, der Hinterbremse durch Zehenbremshebel links vorn; Bereifung: 26 x 3,25; Gewicht der Maschine 135 kg, Radstand 1375 mm; Gesamtlänge 2140 mm, Gesamtbreite 745 mm, Gesamthöhe 955 mm, Sattelhöhe 690 mm.

sehr vorsichtig, wahrscheinlich würden es 1:25 auch tun. Während meiner Fahrt war vorsichtshalber eine 100er Hauptdüse im Vergaser, Nadelposition II. Verbrauch war bei dieser Einstellung am ersten Tag, als ich die Maschine noch nicht so genau fühlte, allerdings auch viel Wind und Regen hatte, 4,28 Liter je 100 km, Strecke Nürnberg—Freudenstadt—Stuttgart. Von Stuttgart über Nördlingen—Ingolstadt nach Regensburg habe ich 4,12 Liter je 100 km verbraucht und dann auf dem teilweise sehr schweren Kurs der Drei-Tage-Fahrt nur 4,25 Liter je 100 km. Gefahren wurden Reisedurchschnitte, die zwischen 60 und 65 km/std. lagen, zwischen Nördlingen und Ingolstadt etwa 68—69, also gutes Reisetempo, bei dem man schon zufahren muß. (Gestoppte Höchstgeschwindigkeit der geprüften Maschine betrug 105 km/std.) Kürzere Zwischenstrecken wurden natürlich wesentlich schneller gefahren, besonders da, wo die ausgezeichneten Fahreigenschaften der S 350 mitentscheidend waren, habe ich ziemlich aufgedreht und vom Schwarzwald nach Stuttgart konnte ein 350er OHV, der auf der Geraden etwas schneller war, nicht mithalten. Das ist überhaupt das Wesentliche und das Wichtige der Triumph, ihre fabelhafte Handlichkeit, man kann sie sehr scharf drücken, ohne daß man Gewicht spürt.

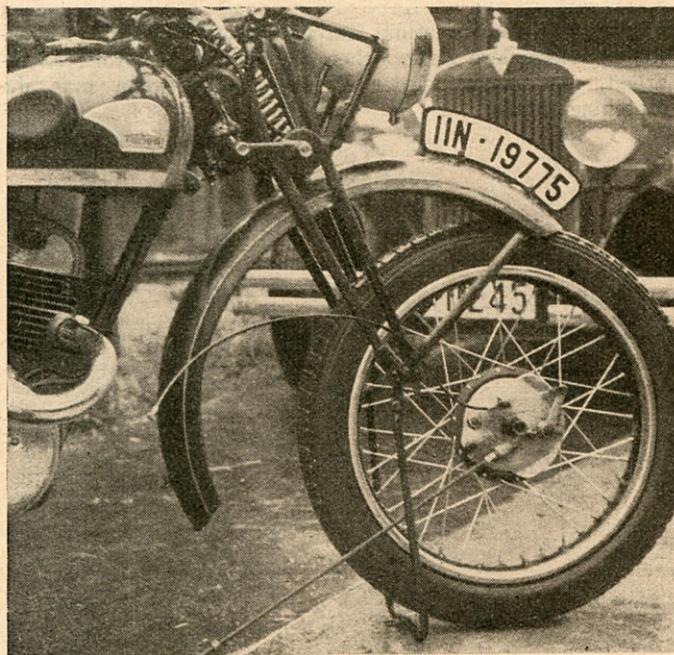
\* \* \*

Jede Maschine hat ihre Eigenheiten. Das Typische aller Triumphmaschinen ist, daß sie wirkliche ehrliche Reitzkinder sind, d. h. jede Kleinigkeit ist mit einer Sorgfalt und Liebe durchgearbeitet, daß es eine Freude ist, damit zu fahren. Man merkt an 1000 Kleinigkeiten, daß hier ein Konstrukteur gearbeitet hat, der nicht nur „dormüllert“ oder sich ins rollende Glashaas setzt, sondern selbst fährt und dem nichts zu gering ist, wenn es ihm für die Fahrbequemlichkeit wertvoll erscheint, sich darum zu kümmern. Ich wüßte keine Maschine, wo mir alles so paßrecht gelegen hat wie bei dieser Triumph, jeder Hebel sitzt da, wo man ihn haben



Die für das Heer gelieferten Maschinen bekommen Fußrasten wie sie auf dem Foto zu sehen sind. Außerdem bekommt die Lichtmaschine dieser Modelle einen Schutzschild, als Schutz gegen Steinschlag und einen besonderen Schmutzschutz für die Schaltung. Werkbild.

Vorderradausbau ist bei der S 350 sehr einfach! Der Drahtzug für die Bremse wird oben ausgehängt, die Tachospirale ebenfalls und dann kann das Vorderrad nach dem Lösen der Achsmuttern herausgenommen werden. Beachtlich die Wasserablaufnase am Bremsteller. Foto: Rumbucher.



mag und alles geht spielend leicht. Derjenige, der lange Strecken fährt und viel in kurvenreichem Gelände, wird das zu schätzen wissen. Das einzige, was mir nicht paßte, war der etwas hochliegende Fußbremshebel, und auch den hätte ich mir richtig hinbauen können, nur hatte ich kein Handbuch und fand daher nicht die Exzenterschraube mit der der Anschlag der Fußbremse eingestellt werden kann. Aber das war, wie gesagt, meine Schuld.

Kleinigkeiten, die das Herz erfreuen, sind zum Beispiel die Schwenkstütze. Das ist wirklich etwas sehr Angenehmes, eine Bewegung mit dem Fuß nach vorn und die Maschine steht sicher und fest. Man braucht keine Kraft, man verbiegt sich nicht das Auspuffrohr am Bordstein, und im Augenblick,

wo man losfahren will, springt die Stütze wieder von selbst in die Ruhelage. (Wie wichtig das letztere ist, sah ich gerade vor wenigen Tagen an einer englischen Maschine, bei der ich mit herausstehender Schwenkstütze losfuhr und mich um ein Haar in der ersten Kurve hingelegt hätte.)

Ausgezeichnet ist der Triumph-Sattel, ein einfacher Pagusa-Druckfedersattel mit Schlauchdecke. Ich sehe schon wieder einige Lächler, weil ich so oft über Sättel schreibe, aber ein guter, bequemer Sattel ist für den Fahrkomfort und damit für die Fahrsicherheit eben wirklich wichtig. Wenn man so hintereinander ein paar 100 km nicht abgestiegen ist, weiß man, was man unter sich hatte, und der S 350-Sattel ist gut.

Wirklich ausgezeichnet ist auch das Hurth-Vierganggetriebe, das sich so weich und leicht schaltet, daß es eine Freude ist. Dazu die saubere Fußschaltung mit kurzen Schaltwegen, hier liegt zum Teil das Geheimnis des so überaus leicht zu erreichenden hohen Durchschnitts. Weil es keine Arbeit ist, und weil sich das Getriebe so schön sauber und geräuschlos schalten läßt, schaltet man auch gern und viel. Kupplung sehr weich und schön. Das grüne Licht, das im Scheinwerfergehäuse aufleuchtet, sobald man im Leerlauf ist, ist eine große Hilfe und Annehmlichkeit im Stadtverkehr. Keine „Angabe“, sondern eine Anzeige. Funktioniert tadellos und ist besonders angenehm, wenn man die Maschine mit einem Gang drin hingestellt hat und will jetzt zum Start den Leerlauf haben.

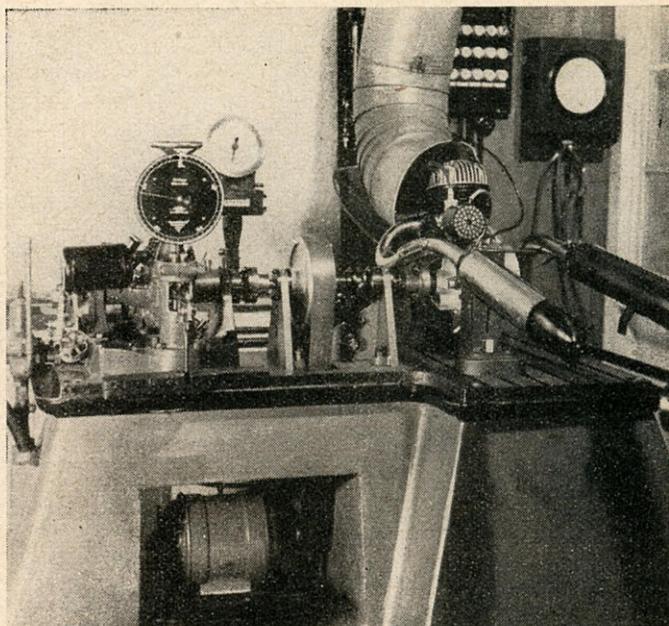
Beide Bremsen waren gut, die Vorderradbremse vielleicht etwas reichlich scharf. Die Vorderrad-Bremsplatte trägt eine Ablaufnase, damit kein Wasser seinen Weg in die Bremsstrommel findet. (War nötig bei Bachnang, wo mir wieder einmal die im Wolkenbruch aufgelösten Hügelchen entgegenliefen.) Vorderradausbau sehr einfach. Bremskabel wird am Handbremshebel ausgehängt, ebenso aus den federnden Klemmschellen an der Gabel und mit dem Rad aus der Maschine herausgenommen, ebenso wird die Tachowelle oben am Kopf gelöst und mit herausgezogen.

Tankinhalt beträgt 12 Liter, Reservehahn gab bei der geprüften Maschine die Weiterfahrmöglichkeit für reichlich 35 km. (Mehr riskierte ich nicht zu versuchen, da es an dem Tage ein bißchen reichlich heiß war zum schieben.) Empfehlenswert erscheint es bei dieser großen Reserve, erst noch ein paar Kilometer zu fahren, ehe man tankt, da man sonst die 10 + ½ Liter nicht ganz im Tank unterbringt. — Das große Tacho ist für meinen Geschmack schon für die Anzeige überreichlich und mehr Angabe; aber viele wollens ja gern haben und man soll dem Kind auch was zu spielen geben. Uebrigens könnte man nicht unbeleuchtete Tachos mit Leuchtzeigern versehen? Die Zahlen braucht man ja nicht, sondern muß lediglich die Zeigerstellung erkennen können.

\* \* \*

Und nun zum Schluß das Fahrgestell. Rohrrahmen, Rohrgabel, Zentraldruckfeder, also nichts Außergewöhnliches und doch im Endeffekt ganz vorzüglich! Man kann die Maschine drücken und hin- und herwerfen wie eine ganz leichte 200er, sie bleibt auch immer gut am Boden und macht keine Witzchen. Ich habe während der ganzen Zeit, die ich sie fuhr, nur einmal eine unangenehme Minute gehabt und da war zum Teil ich, zum anderen Teil die Loreley schuld. In meinem Spezialfall saß sie an der Strecke der Dreitagefahrt, hatte im Gegensatz zur Original-Dame vom Rhein ein paar dicke schwarze Zöpfe und lustige dunkle Augen und war überhaupt rundherum und so bildhübsch. Aber das hätte mich alles nicht bewegen dürfen, länger als die eventuell erlaubten  $\frac{2}{10}$  Sekunden zu ihr hinzuschauen, denn ich ruderte im Lehm herum und Steine gabs dazwischen reichlich. Kurzum, beinahe hätte ich mich unmittelbar vor die Loreley und in die dicke Pampe gelegt, als ich mit einem großen Bums über einen mitten in meiner Fahrbahn liegenden Stein rumpelte. Es krachte zweimal, denn bei der Landung haute ich mit dem Rahmen auf den Ueberfahrenen und das nahm das Gußstück, das die Schwenkstütze trägt, übel und empfahl sich in die Büsche. Moral: Ob schwarz, ob blond die Loreley — blick stets grad-

Ein S 350-Motor auf dem neuen Versuchsprüfstand der Triumph-Werke. Es handelt sich bei diesem Prüfstand um eine „Heenan and Froude-Wasserbremse“ mit verstellbarem Laufrad. Ohne Veränderung des Wasserzufflusses, allein durch das Verstellen der Läufer-schau-feln kann eine Veränderung der Belastung herbeigeführt werden und daher kann die Leistungskurve des Motors in einem Zuge aufgenommen werden. Das Fundament ruht auf 4 Feder-schwingungs-dämpfern, die die Vibration bis auf 0,01 mm absorbieren. In das Fundament ist ein elektrischer An-wurf-motor eingebaut, der über eine Kupplung das An-werfen des zu prüfenden Motors ermöglicht. Im Hinter-ground sieht man an der Wand ein Instrument zur Messung der Luftgeschwindigkeit im Kühlluftrohr und links hinter dem Luftrohr einen Durchflußmesser zur Bestimmung des spezifischen Brennstoffverbrauches Werkbild.



aus, nicht nebenbei! — Eine unangenehme Folge hatte die Geschichte aber doch, und zwar lehnte ich nun die Maschine immer mit der Fußraste irgendwo an, weil ich durch die bequeme Schwenkstütze verwöhnt, nicht mehr Lust hatte, den Hinterradständer herunterzuklappen. Dabei kippte sie nur einmal um, dabei verbog sich die andere Fußraste. Nun bestehen die Rasten aus einem durchgehenden Bolzen, über den beiderseits zwei konische Rohre geschoben sind, die sich gegen den Rahmen abstützen. Das Ganze wird durch zwei auf den Tragbolzen aufgeschraubte Muttern verspannt. Eine sehr nette und leichte Konstruktion, die auch unbedingt stabil ist, so lange die Fußrasten nicht durch Sturz oder Umfallen der Maschine verbogen werden. In diesem Falle wird natürlich der Trag-Bolzen gelängt und man muß nach dem Ausrichten die Muttern nachspannen. Das wußte ich damals aber nicht und bemerkte den Schäden erst, nachdem eine Fußraste schon auf Nimmerwiedersehen davon war und die zweite folgte gleich. Für die überwiegend für Geländefahrten benutzten Maschinen gibt es übrigens schon eine andere Ausführung, bei der aus zwei einzelnen Stücken bestehende Fußrasten an den Rahmen-Unterzügen befestigt werden. — So nebenbei, auch ohne Fußrasten, nur mit dem dünnen Tragbolzen, der sich ohne die konischen Rohre, die ihm ja erst die Festigkeit geben, nach unten durchbog, ließ sich die S 350

noch sehr anständig im Gelände handhaben und das besagt sehr viel über ihre guten Fahreigenschaften!

\* \* \*

Zusammenfassend: Die S 350 Triumph ist ein Fahrzeug mit besonders guten Fahreigenschaften, guter Leistung, mäßigem Verbrauch, das sowohl dem Tourenfahrer als auch dem Mann, der in kurvenreichem Gelände gerne ein bißchen scharf zufährt und am Kurvenreiten Spaß hat, Freude machen wird. Ueberzeugend ist die Maschine auf schlammigen Nebenwegen. Besondere Kennzeichen die überaus liebevolle Kleinarbeit, die immer wieder Freude macht, wenn man die Maschine fährt.