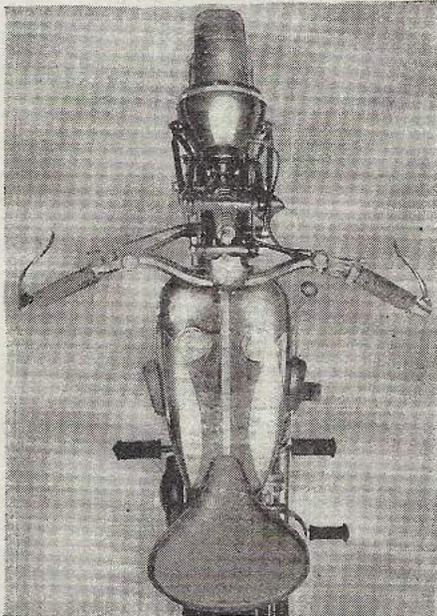
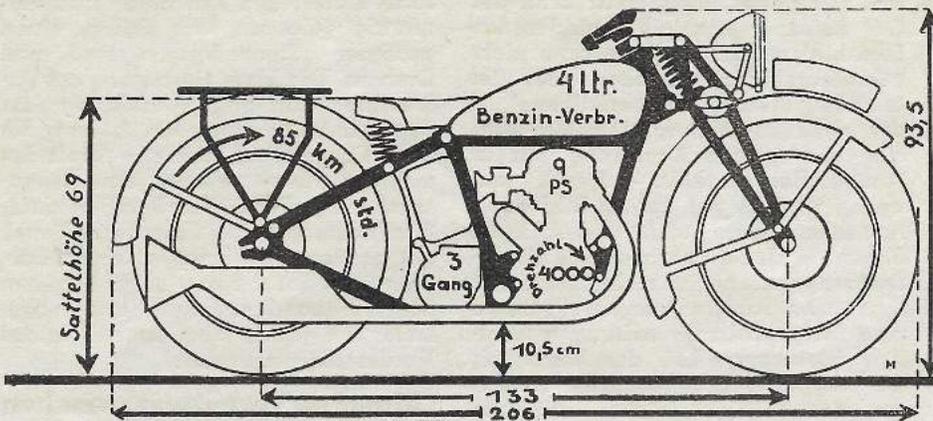


Prüfungsbericht:

MOTOR UND SPORT

Preis in RM. . . . 795,—
Leistungsgewicht kg/PS 15

M. Nr. 101



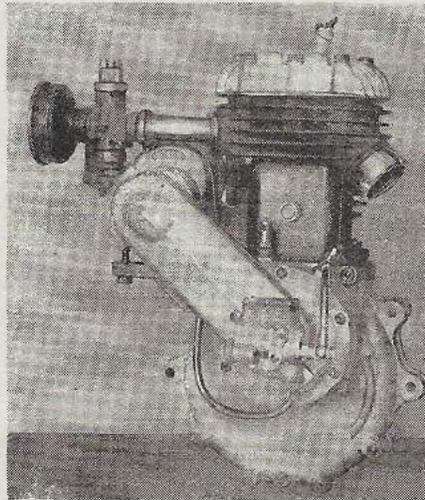
Die Draufsicht zeigt die klare Gestaltung

Triumph Kongreß

macht, daß bei Kleinwagen die doppelten Beträge, also Leistungsgewichte von etwa 30 kg/PS, noch eine große Seltenheit sind.

Mit dem Leistungsgewicht allein ist nicht alles erreicht. Ein anderer wichtiger Vorzug des Motorrades ist, daß es zu den wirtschaftlichsten Beförderungsmitteln überhaupt gehört. Die Betriebskosten sind abhängig vom Anschaffungspreis, vom Verbrauch

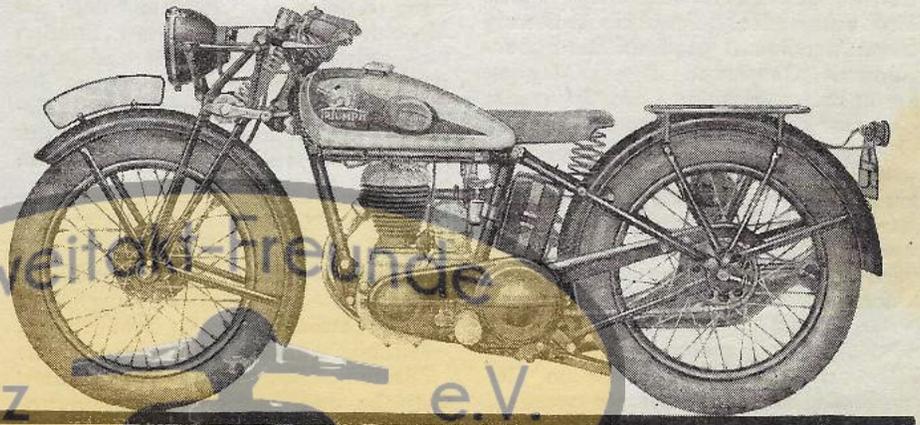
des Motors und der Verschleißfestigkeit der einzelnen Teile. Triumph wählte für die Kongreß 350 nur altbewährte Konstruktionselemente, einen vorhandenen Rahmen, einen beliebten seitengesteuerten Motor, ein vielverwendetes Dreiganggetriebe, und konnte so gerade unter Berücksichtigung von Spitzentempo und Beschleunigung zu einem sehr günstigen Preis der wirklich komplett ausgerüsteten Maschine kommen. Es lohnt sich, ein solch typisches Motorrad zu wählen, wenn man vor der Frage: „Kleinwagen oder Motorrad?“ steht und einen Kostenvoranschlag aufstellen will. Es hat heute gar keinen Zweck mehr, nur für das Kraftrad oder nur für den Kleinwagen zu werben. Beide haben nebeneinander ihre volle Berechtigung, beide werden auch in später Zukunft erfolgreich nebeneinander bestehen, insbesondere dann, wenn die Fabriken vernünftig genug sind, gerade die Motorräder zu bauen, die die Vorzüge dieses Fahrzeuges am besten erkennen lassen.



Der seitengesteuerte Motor mit Leichtmetallkopf und gekapselten Ventilen

Die 350-ccm-Triumph-Kongreß ist der Typ eines ganz normalen soliden Gebrauchsrades, einfach und zuverlässig, billig in der Anschaffung und billig im Betrieb.

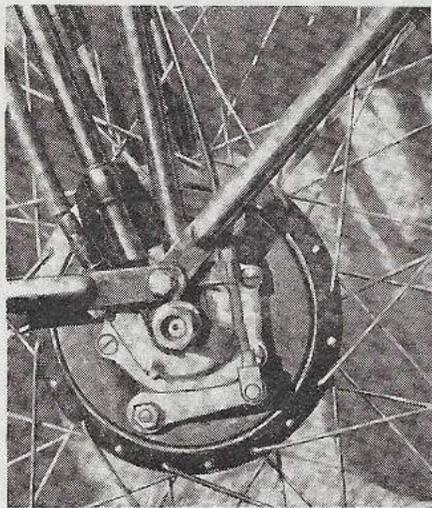
Zwei Wege gibt es für den Motorradkonstrukteur, um den Konkurrenzkampf mit dem Kleinauto und Kleinstwagen erfolgreich aufzunehmen. Entweder müssen Maschinen gebaut werden, die in bezug auf Gesamtgestaltung und Fahrkomfort etwas Einziges darstellen und dadurch zum Verkauf anreizen, oder die typischen Vorzüge des Kraftrades, die in der Billigkeit und Wirtschaftlichkeit liegen, müssen klar herausgearbeitet werden. Dieser zweite Weg wurde ganz bewußt bei der Schaffung der neuen 350-ccm-Triumph-Kongreß beschritten. Es galt, ein Motorrad zu konstruieren, bei dem ein günstiges Verhältnis zwischen Maschinenleistung und fahrfertigem Gewicht besteht. Gerade solch Leistungsgewicht kann den Käufer überzeugen, denn es garantiert eine Elastizität und Lebendigkeit, die bei dem weit schwereren Kleinwagen auch mit größeren Motoren nur vereinzelt zu erreichen ist. Die Kongreß 350 hat ein Leistungsgewicht von 15 kg/PS. Diese Zahl muß überzeugen, wenn man sich klar



Kleiner Aufbau, einwandfreier Kettenkasten



Normale Druckfedergabel mit Plattenstoßdämpfern



Große Bremsstrommeln. Vorn mit eingebautem Tachodrähl

Einzelheiten sind wichtig!

Nach dem Gesagten ist es selbstverständlich, daß hier nicht von grundlegenden Neuerungen berichtet werden kann. Trotzdem kommt es gerade bei solchem Gebrauchsräd auf die Einzelheiten an. Der Motor ist eine seitengesteuerte Viertaktmaschine mit abnehmbarem Leichtmetallzylinderkopf (nach Ricardo) und günstiger Zündkerzenlage. Da die Maschine auch dem stärksten Dauerbetrieb gewachsen sein soll, wurde eine automatische Frischölschmierung bekannter Bauart gewählt. Die außenliegende Ölpumpe ist am Magnetkettenkasten montiert, das Schauglas gestattet eine Ueberwachung des Öllaufes.

Bei solchem Gebrauchsräd ist es wichtig, daß jeder gute Kraftstoff einwandfrei und kloppfrei verarbeitet werden kann. Deshalb wurde das nach heutigen Begriffen niedrige Verdichtungsverhältnis 1:5 gewählt.

Die völlig gekapselte Vorderkette wird nun langsam aber sicher eine Selbstverständlichkeit. Es ist an dieser Stelle oft genug gesagt worden, daß nur durch die staub- und öl-

dichte Verschaltung der Kettenräder aus der Welt geschaffen werden kann. Die schnelllaufende, stark beanspruchte Getriebekette muß sauber und geschützt laufen, sonst kann das Öl keinen verschleißverhindernden Film bilden und die Kette kann nicht geräuschkraft arbeiten. Bei der langsamlaufenden Hinterradkette ist das nicht so wichtig. Deshalb wird hier die völlige Kapselung nur in Sonderfällen gewählt. — Der Kettenkasten ist, wie wir das im Bild deutlich sehen, längs geteilt und leicht zu öffnen. — Ueber das bewährte Hurth-Dreiganggetriebe ist nichts weiter zu sagen. Der Schaltvorgang wird durch eine Langhebeltankschaltung wesentlich erleichtert, bei der Weichheit der Kupplung kann auch der Anfänger das Getriebe sicher und geräuschkraft durchschalten.

Der Rahmen wird bei Triumph seit langem mit Erfolg gebaut. Es ist ein einfacher offener Rohrrahmen mit groß bemessenen Stahlrohren, gemufft und hart gelötet.

Da die Maschine für ein Tourenrad schnell und lebendig ist, waren ausreichende Bremsen nötig. Der vorn liegende, richtig geformte Fußbremshebel gestattet eine sichere, gefühlvolle Bremsung; die Nachstellung der beiden Innenbackenbremsen ist sehr einfach.

Die Rohrvordergabel hat den heute üblichen Aufbau und arbeitet mit einer kegelförmigen Druckfeder und Plattendämpfern leicht nachstellbar mit ausreichend großer Dämpffläche.

Sichere Beherrschung auf glatten Straßen

Die Motorradprüfung ist in den Wintermonaten mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Auf den glatten Straßen muß das Hinterrad etwas Schlupf haben, dadurch wird Kraft und Brennstoff verschwendet. Messungen auf glatten Straßendecken führen immer zu einer ungünstigen Beeinflussung der Spitzengeschwindigkeit und des Verbrauchs. Andererseits ist es im Winter sehr leicht möglich, die Straßenlage und Fahrbarkeit eines Motorrades zu erkennen. Die Probefahrt in der Nähe von Nürnberg bewies einwandfrei, daß die Maschine auch auf glatten Straßen eine sehr sichere Lage hat und leicht zu beherrschen ist. Dazu kommt der auch bei einem preiswerten Gebrauchsräd zu fordernde Fahrkomfort. Hier ist erfreulicherweise nicht an

falscher Stelle gespart worden. Die 350-ccm-Kongreß hat eine gute Sitzlage, einen bequemen großen Gummisattel mit geschmeidiger Druckfederung. Lenker und Armaturen sind vernünftig geformt. Wir finden einen griffigen Steuerungsämpfer und Drehgas. Die klare Gestaltung der Armaturen, die gute Anordnung der Tankschaltung zeigt am besten die Draufsicht der Maschine. — Trotz des mäßigen Preises gehört zur Serienausstattung die 30-Watt-Bosch-Batterie-Zündlichtanlage (Zündspule im Tank) mit großem Scheinwerfer und Rücklicht; das Bosch-Horn, seitlich neben dem Hinterrad montiert, das Tachometer mit gekapseltem Antrieb in der Vorderradbremstrommel.

Günstiges Verhältnis zwischen Verbrauch und Leistung

Bei den ungünstigen Straßenverhältnissen während der Prüfung konnten keine Verbrauchsmessungen gemacht werden. In sehr entgegenkommender Weise wurden aber von der Fabrik verschiedene Prüfblätter vorgelegt, die schon deshalb völlig einwandfrei sind, weil die Fabrik für sich ja das größte Interesse hat, die effektive Leistung, den wirklichen Verbrauch zu kennen. Die Verbrauchsmessungen lagen alle recht günstig unter 4 Liter. Nach sorgfältiger Einstellung des Amal-Vergasers mit der Düse 80 und der Nadelposition 3 ergab sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 55 km/Std. ein Verbrauch von 3,86 Liter. Die Messung wurde über 154 km auf der Strecke Nürnberg-Weißenburg bei kaltem, trockenem Wetter, guten teilweise aber auch vereisten Straßen durchgeführt. Bei der bekannt guten Triumph-Qualität ist damit ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet.

Bei einem Tourengebrauchsräd ist die erreichbare Spitzengeschwindigkeit niemals das Entscheidende. Ein ehrliches Spitzentempo von 85 km/Std. reicht auf jeden Fall voll aus. Viel wichtiger sind die Geschmeidigkeit, der sichere Uebergang des Motors, die einwandfreie Straßenhaftung, die für ein ausreichendes Reisedurchschnittstempo sorgen.

Jetzt wissen Sie, daß der Konstrukteur sein Ziel erreicht hat. Die 350-ccm-Triumph-Kongreß ist keine Neukonstruktion im üblichen Sinne des Wortes, sondern eine aus bewährten Teilen zusammengesetzte Gebrauchsmaschine. J. F.

TECHNISCHE DATEN

Motortyp: Ventilanordnung: stehend, Inhalt: 346 ccm, Hub/Bohrung: 85/72 mm, Verdichtung: 1:5, Schmierung: Frischöl, autom., Vergaser: Amal, Zündung: Boschlicht-Batteriezünder.
Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hurth KL 3, Ueberseizung, 1. Gang:

16,8; 2. Gang: 8,56; 3. Gang: 5,49, Antriebsart: Kette/Kette.
Fahrgestell: Tankinhalt: 10,5 Liter, Rahmen: Rohr, einfach, Federung: Druck, 1 Feder, Bremsstrommeldurchmesser: 150×22 mm, Bereifungstyp: 26×3,25, Gewicht, fahrfertig: 134 kg.