



MOTORWELT MOTORRAD-TEST

Schon vor vier Jahren hat die Triumph-Cornet die kaum dankbare Rolle des Wegbereiters für das „flüsternde Motorrad“ übernommen. Eine intensive Pflege der Dämpfung von Ein- und Auslaßseite führte tatsächlich zum „leisesten Motorrad“, und wenn die Cornet darin auch längst eingeholt oder gar überflügelt ist, gehört sie heute dennoch in die Reihe der modernen Maschinen, denn wir müssen endlich wieder offen zugeben, daß das Motorrad nicht vorwiegend Gebrauchsgegenstand wie das Auto, sondern in erster Linie Sportgerät ist. In dieser ernüchterten Betrachtungsweise zeigt sich die Cornet in wesentlichen Punkten den Anforderungen von heute gewachsen. Allein schon bei ihrer Auslegung war man darauf bedacht, keinen Ackergaul, sondern ein flottes Leichtgewicht zu schaffen, das vollgetankt und mit Elektroanlasser sowie zwei Batterien nicht mehr als 136 kg auf die Waage bringt. Wenn der Motor auch nicht mit hoher Spitzenleistung brilliert, muß man ihm als Zweitakter eine Laufkultur bestätigen, wie sie sonst nur bei Viertaktern bekannt und üblich ist. Damit ist auch die Grundlage für Anerziehung und Festigung kultivierter, sportlicher Fahrweise gegeben.

Motor, Laufeigenschaften, Leistungsabgabe: Triumph-Doppelkolbenmotoren sind als ausgezeichnet startfreudig bekannt, aber man hat sich einfach dem Diktat unseres Druckknopf-Zeitalters gebeugt und den Aufwand für einen Elektrostarter samt der beiden Batterien nicht gescheut. Die Sache funktioniert natürlich fein, es stört auch nicht, daß gar kein Knöpfchen da ist, sondern durch Verdrehen des Zündschlüssels gestartet wird. Der Anlasser bringt eine Menge zusätzlichen Schwungradmomentes mit. Daher ist auch der Standlauf so unwahrscheinlich langsam und regelmäßig, wie es selbst Viertakter nicht besser können. Weitere deutliche Auswirkungen des hohen Schwungradmomentes sind auch in Fahrt sofort erkennbar: Die niedrigste ruckfreie Geschwindigkeit im vierten Gang liegt mit 20 km/h extrem tief, woran freilich auch zu einem beträchtlichen Teil die schon bei sehr niedrigen Drehzahlen disziplinierte Spülung des Gleichstrom-Doppelkolben-Motors maßgeblich beteiligt ist. Unregelmäßiger Zweitaktlauf und damit Stuckern und Stoßen bleiben bei der Cornet unbekannt.

Andererseits aber hat man mit dem hohen Schwungradmoment auch beim Schalten zu rechnen, wenn plötzliche Drehzahländerungen auftreten. Man merkt sehr schnell, daß beim Gangwechsel längere Schaltphasen als sonst üblich abzuwarten sind, sonst protestiert das an und für sich sehr leicht schaltbare Getriebe, das als wesentliche Schalterleichterung für das Leerlauf finden einen kleinen Fersenhebel bietet.

Der Motor läuft hervorragend vibrationsarm, was zweifellos zu einem Großteil wiederum auf das hohe Schwungradmoment zurückzuführen ist, was den bei Triumph üblichen hohen Anteil der korrekten Kurbeltriebauswuchtung sowie die Sorgfalt in der Motoraufhängung nicht schmälern kann. Ein Schüttelbereich ist überhaupt nicht feststellbar. Solange man den Lenker auch nur leicht gefaßt hält, bleibt dieser über den ganzen Drehzahlbereich wunderschön ruhig. Auch

KENNZEICHNUNG

197 ccm Doppelkolben-Zweitaktmotor, Verdichtung 1:6,5, 10 PS bei 5000 U/min, Gemischschmierung 1:20, Elektrostarter. Gänge: 1:6,3-7,9-12,0-21,1.

Reifen 2,75-19 vorn, 3,00-19 hinten, Bremstrommel-Ø 125 mm.

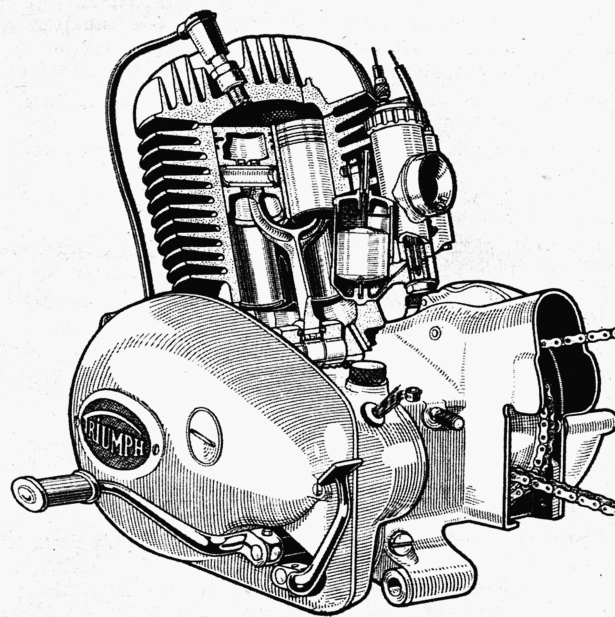
12-Liter-Tank, Eigengewicht vollgetankt 136 kg, Radstand 1300 mm.

100 km/h bei 5500 U/min. Beschleunigung: in 10 Sekunden auf 65, in 20 Sek. auf 84 km/h. Testverbrauch 4,4 Liter/100 Kilometer.

wenn der Motor stark überdreht, was durch Hochziehen in den Gängen und bei Bergabfahrt über 100 km/h herbeigeführt werden kann, nimmt die Laufruhe eher noch zu! Wie bei Doppelkolbenmotoren üblich, ist die Höchstdrehzahl mit 5000 U/min bewußt niedrig gehalten, so daß 5500 bis 6000 U/min als Überdrehzahlen gelten müssen, die kurzzeitig gehalten, vom Motor bestimmt nicht übergenommen werden. Das immergrüne Problem, einem Doppelkolbenmotor leisen Kolbenlauf beizubringen, ist auch bei der Cornet nicht restlos gelöst, denn ab 70 km/h, was einer Drehzahl von knapp 4000 U/min entspricht, werden Kolbengeräusche deutlich. Eine leichte Klingelneigung bei etwa dreiviertel Gas ist nicht durch besseren Brennstoff, wohl aber durch Düsenadelstellung 4 sofort zu kurieren, wovon der Verbrauch nicht gerade bescheidener wird, ohne daß jedoch die Grenze der 200-ccm-Wirtschaftlichkeit überschritten würde: 3,2 Liter/100 km bei konstant 60 km/h, 4,2 bei 80 und knapp 5 Liter bei 90, während Vollgasfahrt mit fast 6 Liter/100 km zu bezahlen ist.

Entsprechend der 10-PS-Maximalleistung ist die Beschleunigung recht zufriedenstellend, ebenso die Höchstgeschwindigkeit, die auf guter, ebener Straße mit 75-kg-Fahrer zwischen 95 und 100 km/h liegt. 5000 U/min im vierten Gang ergeben 90 km/h. Man erwarte nicht, daß der Motor über 5000 noch spontan hochdreht, er läßt sich vielmehr bis 5500 U/min Zeit, womit 100 km/h erreicht werden. Die eigentliche Stärke des Doppelkolbenmotors ist weniger in seiner Höchstleistung als in seinem hervorragenden Drehmomentverlauf zu suchen, sowie in seinem guten Drehmoment-Höchstwert, der sich hier schon bei nur 3500 U/min einstellt und 1,7 mkg beträgt. Hinsichtlich Durchzugsvermögen und Elastizität wird man auf der Cornet also nicht so leicht in Verlegenheit kommen, ihre Bergfreudigkeit ist recht beachtlich. Außerdem liegt der dritte Gang ganz nahe am vierten, ist bei voller Drehzahl gut für 80 km/h, und auch damit ist sportlicher Fahrweise gut gedient.

Führung und Federung: Mit 1300 mm ist der Radstand nicht zu kurz geraten, und zusammen mit 19"-Rädern sowie 63 Grad Lenkwinkel und 80 mm Nachlauf ergibt sich eine ansprechende Kursstabilität der Cornet, nur dürfte sie gut und gerne etwas weniger Schenkeldruckempfindlichkeit in Kurven zeigen. Aber das ist eine harmlose Gegebenheit, der man einfach und wirksam mit ruhiger Maschinen- wie Körperhaltung zu begegnen hat. Darauf eingestellt, führt und lenkt die Cornet so ruhig und sicher wie eine Maschine mit weit längerem Radstand. Unverkennbar ist die Cornet in Anlehnung an die italienische Motorradschule entstanden, hat somit auch zwar schmal bereifte, aber



im Durchmesser ausgewachsene 19"-Räder, die ihr gefälliges Aussehen mitbestimmen und darüber hinaus die Grundlage für gute Fahreigenschaften sind. Unwiderleglich fordert aber 2,75 Reifenbreite vorn und 3,00 hinten der Radfederung hohes Funktionsvermögen ab, und das ist auch vorhanden. Nur ist es mehr für schwieriges Gelände als für normale Straßen bemessen, so daß man infolge vorne wie hinten etwas hart ausgelegter Federn nur selten in den Genuß der reichlich großen Federungshübe kommt. Vor vier Jahren wie allzuoft auch noch heute immer wieder dieselbe törichte Angst vor gelegentlichem Durchsetzen der Federung, leichtes Ansprechen – Forderung Nummer eins – ist offensichtlich sekundär behandelt. Cornet: Kleinste Stöße überläßt die Telegabel vorwiegend der Reifenfederung. Hinten hat es mit dem leichten Ansprechen über kleinste Unebenheiten keine Not, nur nimmt die Federhärte zu schnell zu, wodurch ein williges „Schlucken“ der Stöße erschwert wird. Das hohe Sitzkissen ist ständig bemüht, der Hinterradfederung beizustehen.

Bei der Bemessung der Bremsen war man sichtlich bemüht, kein Gramm Material zuviel aufzuwenden. Ihre Wirkung ist aber ausreichend und gut dosierbar. Lenkerbreite 600 mm, „Touren“-Drehgriff mit unsinnig langem Weg. Lenkergriffe bis Sattelkante 750 mm, Sitzhöhe belastet 750 mm, Rasten sportlich weit hinten, Lenker angenehm hoch über dem Sitz. Man wird schnell eins mit der Cornet. Erstklassiges Triumph-Finish und 100-Watt-Licht!

JFD