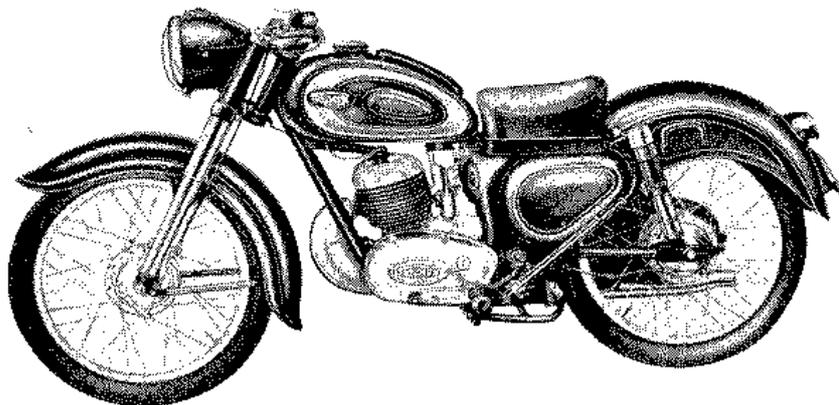


A-R Test Triumph „Cornet“

mit elektr. Anlasser 200 ccm

Die von Triumph zum Jubiläum des 50-jährigen Motorradbaus herausgebrachte „Cornet“ besaß als erste Serienmaschine einen hartverchromten Leichtmetallzylinder; außerdem war sie ein Wegbereiter der wirksamen Schalldämpfung und der modernen Hinterradschwinge. Jetzt präsentiert das Nürnberger Werk mit dem elektrischen Anlasser wiederum eine Pionierleistung, obgleich (abseits der Roller) Anlassermaschinen schon vor zwanzig Jahren gebaut wurden. Entsprechend den allgemeinen Rollererfahrungen kann darauf ohne Zweifel ein lebhaftes Echo erwartet werden, zumal dieser zusätzliche Komfort heute wohl noch einen vielfach stärkeren Anreiz als damals bietet.



BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Der beliebte Doppelkolbenmotor arbeitet immer noch mit relativ niedrigen Drehzahlen und geringer Kolbengeschwindigkeit. Zusammen mit den thermischen Reserven und der Verschleißfestigkeit des verchromten Leichtmetallzylinders sind damit wertvolle Voraussetzungen für **Allroundleistung** und **Stehvermögen** gegeben, die sich während der neuen Testfahrten einmal mehr bestätigen. Die disziplinierte Gleichstromspülung ergibt stets leichtes Anspringen, einen sauberen und ganz ruhigen (viertaktähnlichen) Leerlauf sowie den **kräftigen Durchzug** „von unten heraus“; der ausgeglichene und hochgradig vibrationsfreie Lauf über den gesamten Drehzahlbereich ergänzt die mit viel Liebe und Aufwand entwickelte Ansaug- und Auspuffanlage der „Cornet“, die ruhiges und elegantes Fahren erlaubt, wenn auch (bei hoher Belastung und Drehzahl) der ursprüngliche Vorsprung infolge der allgemeinen Fortschritte kaum noch besteht.

Während sich die Leistungsdaten des Anlassermotors gegenüber der 15 kg leichteren Kickstartermaschine im Rahmen der Meßgenauigkeit und Serienstreuung gleich halten, hat sich die Verbrauchskurve etwas verschoben; indessen ist sie immer noch **niedrig** und **flach**. (Eine leichte Neigung zum Klingeln — bei forcierter Langstreckenfahrt, doch nie bei Vollgas! — war nicht mit Benzolgemischen, aber völlig mit „Düsenadelstellung 4“ zu beseitigen.)

Der elektrische Anlasser funktionierte stets einwandfrei, auch nach Frostnächten im Freien oder bei ausgeprägtem Kurzstreckenbetrieb! Gerade hier bzw. in der Großstadt ruft das **unauffällige** und **mühevolle Starten** viel Erstaunen und Beachtung hervor!

Bei vorbildlich leichtgängiger, dabei weich und sicher greifender Kupplung schaltet sich das Getriebe kurz und exakt, ist allerdings in den unteren Gängen ausgeprägt arretiert; dies ist aber in Verbindung mit dem zusätzlichen **Leerlauf-Fersenhebel** kein Nachteil. Auch die Abstufung der Gänge und die Laufruhe des gesamten Antriebs erfüllen höchste Ansprüche. Offensichtlich wird die Hinterkette vom Primärtrieb aus hinreichend geschmiert.

Fahreigenschaften

Trotz des angestiegenen Gewichts ist die **ausgeprägte Handlichkeit** immer noch das hervorstechende Merkmal der „Cornet“; sie ist dadurch besonders **„kurvenireudig“**, gleichzeitig jedoch selbst auf schlechten Straßen ausreichend kursstabil. — Empfindliches Ansprechen — bei der Hinterradschwinge selbstverständlich — und langer Federweg zeichnen die Teleskopgabel aus. Die Vorzüge der (ohne jedes Werkzeug!) verstellbaren Federbeinhärte könnten für Solofahrt und normale Straßen noch etwas weiter ausgeschöpft werden, zumal in Verbindung mit dem sportlichen Sitzkissen. Auch wären 18“-Räder mit etwas dickeren Reifen sicher ein Gewinn.

Bremsen

Beide Bremsen erlauben jederzeit, auch bei höherem Tempo und auf griffiger Fahrbahn, die volle Ausnutzung der Reifenhaftung. (Scharf betätigt zeigte die Vorderbremse gelegentlich (Fortsetzung nächste Seite!))

PRÜFUNG

Gewicht

fahrfertig, mit vollem Tank 136 kg
(vorn 63 kg, hinten 73 kg)
zulässiges Gesamtgewicht 290 kg

Leistungsgewicht

fahrfertig 13,5 kg/PS 20,9 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel 96 km/h
(liegend 104 km/h)

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 4 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 9 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang 13 sec
von 0 auf 80 km/h (1. bis 3. Gang) in 17,5 sec
1 km mit stehendem Start: 46 sec; Durchschnitt 78 km/h
400 m mit stehendem Start: 23 sec.

Kraftstoffverbrauch

(Kraftstoff ohne Öl) (Nadelstellung 3)
bei gleichbleibender Geschwindigkeit
40 km/h . . . 2,4 L/100 km; 50 km/h 2,8 L/100 km
60 km/h . . . 3,1 L/100 km; 70 km/h 3,3 L/100 km
80 km/h . . . 3,5 L/100 km; 90 km/h 4,3 L/100 km
Vollgas*) 5,5 L/100 km

*) nur theoretisch-meßtechnisch interessant; entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

auf sehr schneller Langstreckenfahrt Nürnberg-Hamburg, teilweise mit frischem Gegenwind; dann Fahrten Norddeutschland — Westfalen . . . 4,9—3,9—4,5 L/100 km

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt,
Vorderrad 17 m, Hinterrad 23 m, beide Räder 13 m
(Bremsverzögerung 7,4 m/sec²)

Abmessungen

siehe Skizze nächste Seite

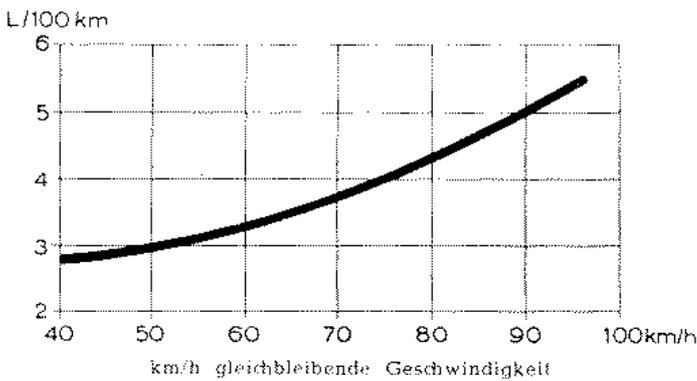
Bereifung

Vorderrad 2,75—19, Hinterrad empfohlener Luftdruck (Sozjus), vorn 1,1 atü; hinten 1,6 (2,0) atü.

Prüfung

1600 bis 3100 km; Hamburg, April-Mai 1956

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten



Unsere Verbrauchsmessung

BEWERTUNG (Fortsetzung)

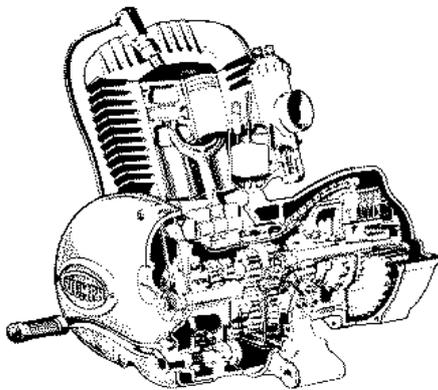
lich eine leichte Neigung zum Quietschen). Da niemals ein Nachteil der relativ kleinen Vollnaben-Durchmesser festzustellen ist, kann ihr geringes Gewicht als reiner Vorteil bezeichnet werden! Die Bowdenzugbetätigung der Hinterradbremse vermeidet jedes „Atmen“ beim Einfedern, kostet naturgemäß geringe zusätzliche Übertragungskräfte.

Ausstattung

Sportlich wie die Fahreigenschaften, gleichzeitig bequem und ermüdungsfrei ist die Sitzposition. Das „Dreieck“ Lenker-Sitz-Rasten ist auch mittelgroßen und kleineren Fahrern komfortabel. Dabei sind Rasten, Pedale, Lenker und Hebel weitgehend verstellbar. — Sehr gutes Licht (12 Volt-Einfluß!) — Der Mittelständer ist leicht zu benutzen, obwohl der Handgriff am Hinterradschutzblech weiter vorn liegen sollte.

Kleine Wünsche

Für lange Reisen Sitzkissen breiter oder flacher. — Anlaßschalter von Zünd- und Lichtschalter trennen! — Gummikissenabe, weniger zur Stoßdämpfung als zu leichterem Radausbau! — Weniger, doch besseres Werkzeug.



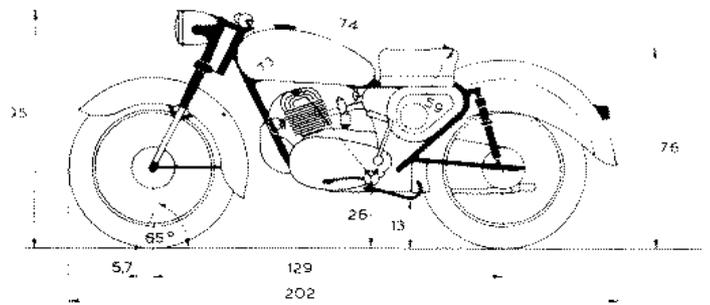
KENNZEICHNUNG: Triumph-„Cornet“ mit elektr. Anlasser

Motor

Triumph-Einzyylinder-Doppelkolben-Zweitakter mit Gleichstromspülung, Einport-Auspuff mit großer birnenförmiger Expansionskammer vor Diffusor-Dämpfer. — Bohrung 2×45 mm, Hub 62 mm, **Hubraum 197 ccm**. — Verdichtungsverhältnis 6,5 : 1. — **Leistung 10,1 PS** bei 5000 U/min entsprechend ca. 92 km/h im 4. Gang). — Einfaßsteuerung durch Auslaßkolben (rechts), Überströmkolben links. Zusammengesetzte Kurbelwelle auf zwei Kugellagern und einem zusätzlichen Rollenlager auf der Antriebsseite laufend. Gabelpleuel (Gabelung quer zur Laufrichtung — Kolben laufen nebeneinander!) mit eingepreßtem Lauftring auf doppelreibigem Rollenlager. — KS-Vollschaffkolben, Leg. 1275, mit je zwei Kompressionsringen. **Hartverchromter Leichtmetallzylinder!** Leichtmetallkopf. (Sonderheit: Motor wie Getriebe unabhängig voneinander und ohne Ausbau des Blocks aus dem Rahmen zerlegbar!)

Elektrische Anlage

Noris-Licht-Anlasser (Batteriezündung) LAG 12/100/1 L, 12 Volt, 100 Watt. — **Zündpunkt:** 5 mm vor OT. — 2 Batterien (hintereinandergeschaltet) 6 V, 11 Ah, geschützt in seitlichen Blechkästen untergebracht. (Rechte Batterie mit Masse verbunden, linke über Reglerschalter und Anlaßschalterschütz mit dem Lichtanlasser links auf der Kurbelwelle.) — **Zündkerze:** 14 mm, Wärmewert 240 (normal) oder 260 (für Schnellfahrt).



Lenkerbreite 62 cm

Schmierung

Mischungsschmierung 1 : 20 (Markenzweitaktöle SAE 40 od. 50).

Vergaser

Bing-Startvergaser 1.26/24 (Flanschanschluß) mit Hauptdüse 125, Leerlaufdüse 40, Startdüse 100, Nadeldüse 1408, Dusennadel Nr. 3 in Nadelstellung 3 (zum Einfahren 4). — Naßluftfilterpatrone im Ansaugeräuschkämpfer (unter Sitz) eingebaut.

Kupplung

Mehrscheibenkupplung mit 4 korkbelegten Lamellen und zentraler Druckfeder.

Getriebe

Triumph-Hurth-Vierganggetriebe mit Fußschaltung und zusätzlicher **Leerlaufschaltung** durch Fersenhebel links, mit Motor in gemeinsamem Block — Schaltrichtung und -hebellage normgerecht. — **Getriebestufen:** 3,32 - 1,89 - 1,24 - 1 : 1. — Getriebeschmierung durch 200 ccm Motoröl (SAE 40 im Sommer, SAE 20 im Winter). Peilstab links auf Gehäuse. — Ölbadkettenkasten zusätzlich 220 ccm (wie Getriebe); Peilstab rechts.

Antrieb

Von Kurbelwelle rechtsseitig auf Kupplung über Hülsenkette im Ölbad $2 \frac{1}{8} \times \frac{3}{8}$ " 6 mm Hülsen- ϕ ; Übersetzung 18 Z : 46 Z = 1 : 2,55. — Vom Getriebe rechts zum Hinterrad über Rollenkette $1 \frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ " verstärkt, 8,5 mm Rollen- ϕ , 114 Glieder mit Schloß, im horizontal geteilten Kettenkasten. Übersetzung 16 Z : 40 Z = 1 : 2,5. — **Gesamtübersetzungen:** 21,15 - 12,04 - 7,9 - 6,37 : 1.

Fahrwerk

Geschlossener Einrohr-Rahmen, verschweißt und verschraubt. — **Teleskop-Vorderradgabel** mit progressiver Federung und Öldämpfung (90 ccm Stoßdämpferöl je Holm). — Hinterradfederung mit **Schwinge** und ölgedämpften Federbeinen (Stabilus), wartungsfrei, handeinstellbar für Solo- und Soziusbelastung. — Kein Lenkungsdämpfer.

Räder

Leichtmetall-Vollnaben, Vorder- und Hinterrad mit Steckachsen. — Hinterradbremse gegenüber Antrieb (Verbindung zwischen Kettenradteil und herausnehmbarem Teil durch 4 Mitnehmerschrauben). — Vorderfelge $1,60 \times 9$, Hinterfelge $1,85 B \times 19$.

Bremsen

Ionen-Backenbremsen (in verrippten Vollnaben), 125 mm ϕ , 25 mm breit, Bremsfläche zusammen ca. 125 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsbelagfläche \cdot 2,32 kg/qcm). — Hinterradbremse durch Flügelmutter von Hand, Vorderradbremse durch Bowdenzugstellschraube während der Fahrt nachstellbar. — Hinterradbremse über kurzes Bowdensen mit Schmiernippel betätigt.

Tank 12 L Inhalt davon 1,5 L „Reserve“. — Schlanke Kniekissen.

Typenschild am Steuerkopf vorn; Rahmen-Nr. darunter.

Ausstattung

160-mm-Scheinwerfer mit eingebautem Tacho, nachts beleuchtet (VDO, zeigte in Testmaschine praktisch genau!). — Ferner kombinierter Zünd-, Licht- und Anlaßschalter mit Ladeanzeigelampe im Scheinwerfer. — Sitzkissen mit rotem Kunstlederbezug. — Lenkerhebel mit Bowdenzugstellschrauben. — Lenkschloß im oberen Gabelrohr. — Mittelständer mit Rückholfeder. — Werkzeugkasten mit viel Werkzeug im Tank eingelassen. — Schwarze Hochglanzmaillierung mit goldfarbigen Zierleisten, Blankteile solide verchromt.

Preis

1660,— DM a. W. (Kickstarterausführung, ohne elektrischen Anlasser 1595,— DM).

(Jahressteuer 28,— DM, Haftpflichtsumme 88,— DM)

Hersteller Triumph-Werke Nürnberg AG., Nürnberg.