

### TECHNISCHE BESCHREIBUNG

Motor	Zweitakt-Doppelkolben-Blockmotor mit Gleichstromspülung, Doppel-(U)-Zylinder mit 2 x 45 mm Bohrung, 62 mm Hub, 197 ccm Hubraum, 10,1 PS Leistung bei 5000 U/min, Einport-Leichtmetall-Rippen-Zylinder mit hartverchromten Laufflächen, Kurbelwelle 5fach kugel- und rollengelagert. Ideale Zerlegbarkeit des Motors bzw. Getriebes ohne Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell.
Getriebe	Viergang-Getriebe mit verstellbarer Ratschen-Fußschaltung. Individuell einstellbarer Fußschalthebel nach Norm linksseitig angeordnet. Direkte Leerlaufschaltung aus jedem Gang. Dreiplatten-Korkkupplung im Ölbad.
Vergaser	Bing-Startvergaser 1/26/24 mit Starterhebel am Lenker. Naßluftfilter im großräumigen Ansaug-Geräuschdämpfer.
Zündung	Der Licht-Anlasser vereinigt in sich einen elektrischen Anlasser mit Batterie-Lichtzündmaschine. Bedienung des Anlaß-, Licht- und Zündschalters im Scheinwerfergehäuse durch einen abziehbaren Zündschlüssel. Die beiden Batterien sind in den seitlichen Batterieboxen unterhalb des Fahrersitzes wettergeschützt untergebracht.
Betriebsstoff Kraftübertragung	Kraftstoff-Öl-Gemisch 20:1. durch endlose Ketten. Getriebekette 3/8" x 1/8" x 6 mm Hülsendurchmesser, 58 Glieder, im Ölbad laufend; leicht nachstellbare Hinterradkette 1/2" x 1/8" x 8,5 mm Rollendurchmesser, 114 Glieder, staub- und spritzwassergeschützt in geschlossenem, aber leicht zu öffnendem Kettenkasten.
Rahmen und Federung	Geschweißter Stahlrohrrahmen mit Tempergußmuffen, Schwinggabel-Hinterradfederung mit abgedämpften, auf Solo- und Soziusbetrieb einstellbaren Federbeinen. Teleskop-Vorderradgabel mit langen, weich wirkenden Schraubendruckfedern und Öl-dämpfung.
Bremsen	Großbemessene Leichtmetall-Vollnaben mit Kühlrippen und hoher Dauer-Bremsleistung.
Kraftstoffbehälter	Schmäler Kraftstoffbehälter mit sportlicher Note, 12 Liter ca. 1,8 Liter Reserve. Langgestreckte Luftkammer-Kniekissen.



**Adolf Epeiseder**  
 Fahrrad-  
 Zentrifugen-Reparatürkwerkstätte  
 Benzin-Öle  
 Parkstetten, Ndb.

\* II. VFM-Typwertung geprüft durch den vereidigten Sachverständigen des VFM.

**TRIUMPH WERKE NURNBERG AKTIENGESELLSCHAFT**

2386 / 955 / h

Laufräder

Hochglanz-verchromte Stahl-Tiefbettfelgen vorn 1,60 x 19, hinten 1,85 B x 19, Stahlseilreifen vorn 2,75-19, hinten 3,00-19.

Schutzbleche

Geprägtes, tief heruntergezogenes Vorderrad-Schutzblech. Hinterrad-Schutzblech mit außergewöhnlich tiefer, form-schöner Seitenverkleidung, die wirklichen Schmutzschutz bietet.

Fahrersitz

Gefedertes Sitzkissen mit Haargummi-Auflage und weinrotem Kunstlederbezug. Auf Wunsch mit Druckfedersattel oder Sitzbank.

Gewicht  
Geschwindigkeit

136 kg, fahrbereit, vollgetankt.

102,5 km/std aufrecht sitzend\*  
110 km/std in gebückter Fahrerhaltung\*

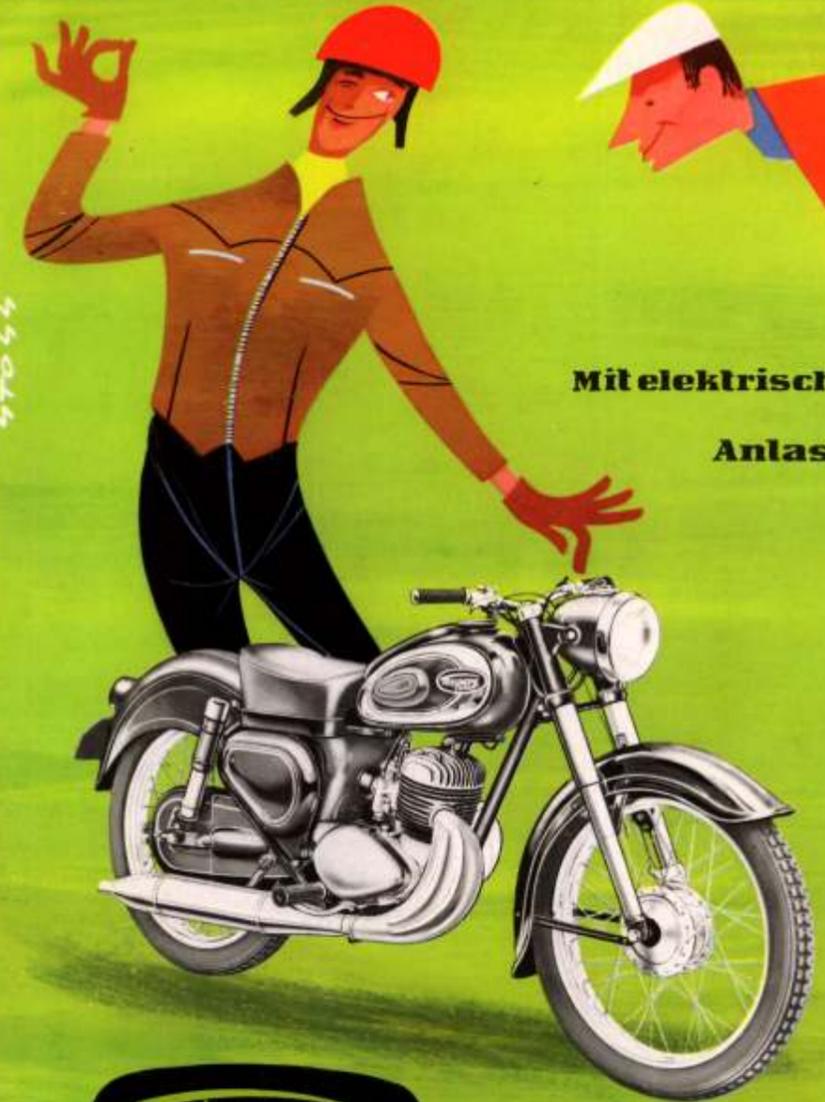
Kraftstoff-Normverbrauch  
Serienmäßige Ausstattung

2,8 Liter/100km.\*

Noris-Licht-Anlasser LAG 12/100 1L mit 100 Watt maximaler Lichtleistung. Scheinwerfer mit 160 mm Lichtaustritt und 35 Watt Biluxlampe (Ladeanzeigelampe eingebaut). Eingebauter, beleuchteter Geschwindigkeitsmesser. Elektrischer Abblendschalter mit Signalhornknopf am Lenker. Schlußkennzeichenleuchte mit Rückstrahler, Bremslichtanlage. Am Lenkungskopf elegant gelöster Einbau der Diebstahlsicherung, gegen Regen geschützt und der Sicht entzogen. Im Kraftstoffbehälter eingelassener Kasten mit reichhaltigem Werkzeugsatz. Schwarze, widerstandsfähige Hochglanz-Emallierung mit goldfarbigen Zierlinien. Stahl-Blankteile einschl. Schalldämpfer und Speichen hochglanzverchromt.

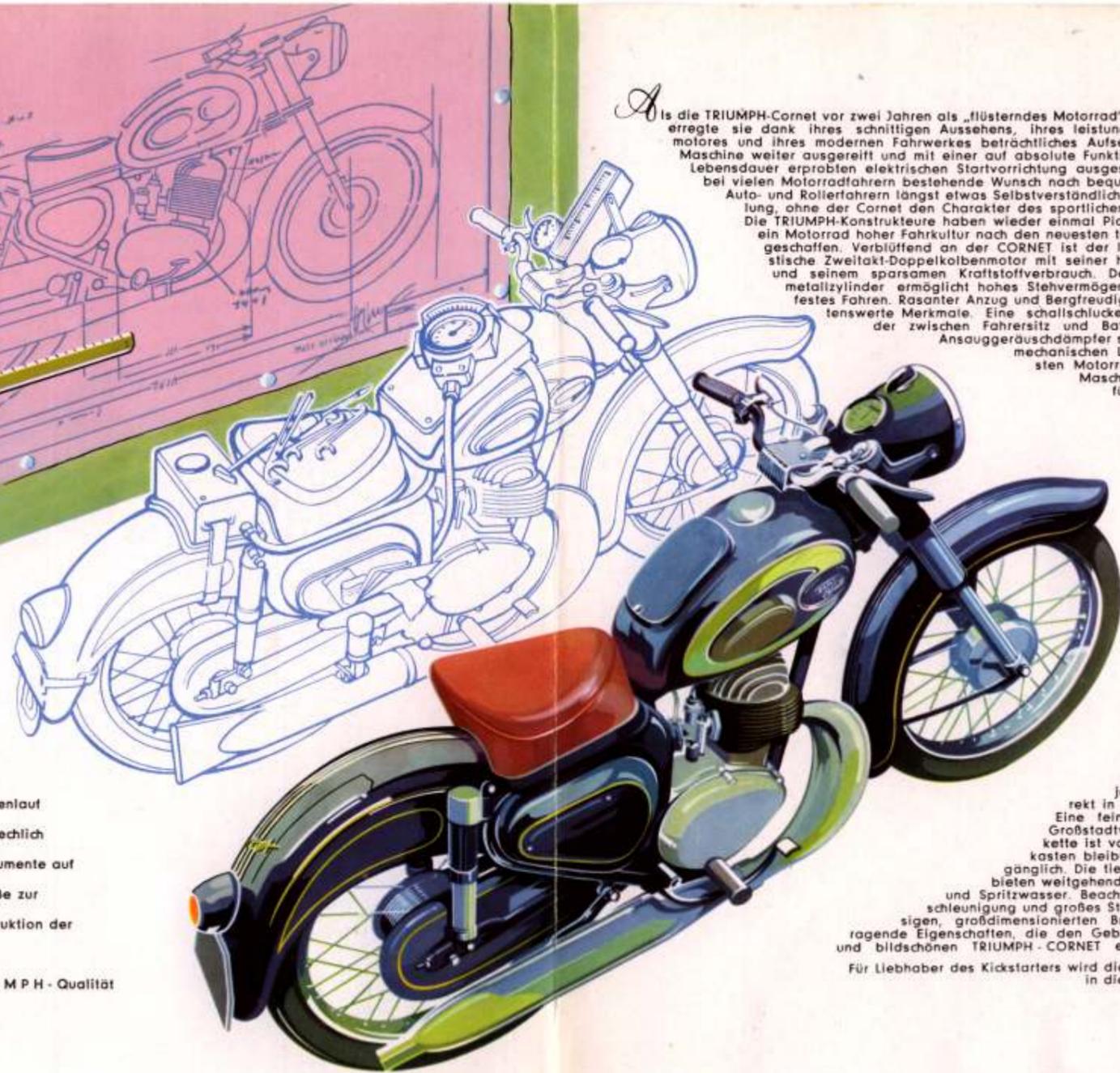
Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten.

Mit elektrischem  
Anlasser



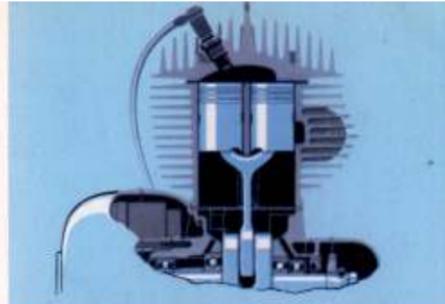
**TRIUMPH**  
*Cornet*

Ein gerader Weg führt von der Idee auf dem Reißbrett durch den Spießrutenlauf kritisch und unbestechlich prüfender Meßinstrumente auf Prüfstand und Straße zur ausgereiften Konstruktion der Serienfertigung — der Weg zur TRIUMPH-Qualität

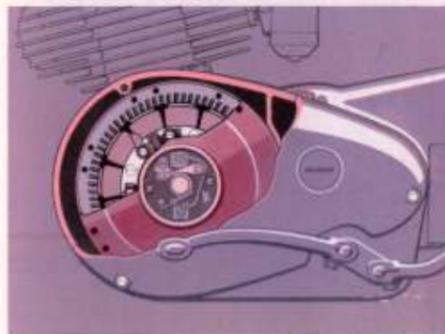


Als die TRIUMPH-Cornet vor zwei Jahren als „flüsterndes Motorrad“ auf dem Markt erschien, erregte sie dank ihres schnittigen Aussehens, ihres leistungsstarken Doppelkolbenmotors und ihres modernen Fahrwerkes beträchtliches Aufsehen. Inzwischen ist die Maschine weiter ausgereift und mit einer auf absolute Funktionsicherheit und lange Lebensdauer erprobten elektrischen Startvorrichtung ausgestattet. Der seit langem bei vielen Motorradfahrern längst etwas Selbstverständliches — ging damit in Erfüllung, ohne der Cornet den Charakter des sportlichen Motorrades zu nehmen. Die TRIUMPH-Konstrukteure haben wieder einmal Pionierarbeit geleistet und ein Motorrad hoher Fahrkultur nach den neuesten technischen Erkenntnissen geschaffen. Verblüffend an der CORNET ist der leise, kraftvolle und elastische Zweitakt-Doppelkolbenmotor mit seiner hohen Leistungsausbeute und seinem sparsamen Kraftstoffverbrauch. Der hartverchromte Leichtmetallzylinder ermöglicht hohes Stehvermögen und autobahn-vollgasfestes Fahren. Rasanter Anzug und Bergfreudigkeit sind weitere beachtenswerte Merkmale. Eine schallschluckende Auspuffanlage und der zwischen Fahrersitz und Batteriekästen eingebaute Ansaugeräuschkämpfer schufen im Verein mit der mechanischen Laufruhe eines der leisesten Motorräder dieser Klasse. Als Maschine moderner Bauart verfügt die TRIUMPH-CORNET selbstverständlich über ein Fahrwerk nach dem letzten Stand der Technik. Schwinggabelfederung und Teleskopvorderradgabel schließen federungstechnisch die Kennzeichen hochwertiger Sportmaschinen in sich ein. Die langen Federwege in Verbindung mit der Dämpfung der Schwinggabel fangen jede Erschütterung ab und bieten ein Optimum an Fahrkomfort und Sicherheit. Und noch viele andere, für den praktischen Fahrgebrauch entscheidende Vorzüge und liebevoll durchdachte Details sind an der TRIUMPH-Cornet zu finden. So gestattet die bequem zu bedienende Leerlaufschaltung, von jedem der vier Gänge direkt in den Leerlauf zu schalten. Eine feine Sache besonders im Großstadtverkehr. Die Hinterradkette ist voll gekapselt, der Kettenkasten bleibt aber dennoch leicht zugänglich. Die tiefgezogenen Schutzbleche bieten weitgehenden Schutz gegen Schmutz und Spritzwasser. Beachtliche Leistung, hohe Beschleunigung und großes Stehvermögen bei erstklassigen, großdimensionierten Bremsen ergeben hervorragende Eigenschaften, die den Gebrauchswert der rassigen und bildschönen TRIUMPH-CORNET entscheidend bestimmen. Für Liebhaber des Kickstarters wird die CORNET auch weiterhin in dieser Ausführung geliefert.

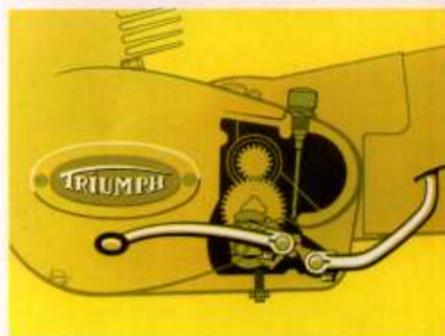
Der Doppelkolbenmotor mit seiner disziplinierten Gleichstromspülung singt mit seinem vorbildlichen Leistungsverlauf und seinem günstigen Verbrauch das hohe Lied der Zweitakt-Technik — ganz pianissimo natürlich, denn die Ansaug- und Auspuffgeräusche sind bis zum Flüstern gedämpft.



Zur Fahrkultur dieser gepflegten Maschine gehört ein gepflegter Start: Der kräftige Schwungradanlasser mit dem Glockenanker bringt den temperamentvollen U-Zweitakter auch bei sehr tiefen Temperaturen durch eine kurze Rechtsdrehung des Zündschlüssels sicher auf seine Start-Drehzahl. Eine feine Sache. Schuh und Hose weinen dem Kickstarter keine Träne nach.



Die Cornet kennt kein Suchen nach dem „richtigen“ Leerlauf. Das Durchtreten des Leerlaufhebels mit dem Absatz führt aus jedem Gang automatisch in den Leerlauf.



Die Cornet-Hinterradschwinge mit den weichen ölgedämpften Federbeinen ist ein Geheimnis der überragenden Straßenlage. Auch das schlechteste Kopfsteinpflaster bringt das Hinterrad nicht zum Springen, auch die sportlichste Schräglage die Maschine in der Kurve nicht aus der Spur.

