



TRIUMPH Cornet

Schon bald nach Erscheinen der Triumph-Cornet saßen wir im Sattel einer Testmaschine und huschten damit durch die Lande. „Huschten“, das ist der richtige Ausdruck! Ab etwa 50 km/h, je nach Windrichtung, verschwindet das Motorengeräusch in unseren Ohren und versinkt im Fahrwindsausen. Selbst bei etwa 80 km/h muß man als Passant schon hören, wenn man die Cornet frühzeitig bemerken will. (Schnell hatten wir das kleine Horn durch ein Zusatzhorn am vorderen Rahmenrohr ergänzt!)

Sportliches Fahren — ja, ohne Übertreibung möchte ich sagen, daß dies bei der Cornet das wirkliche Erlebnis ist. Ob man will oder nicht — die Sitzposition auf dem Sitzkissen, mit eng zusammengeführten Armen, der erstaunliche Bodenkontakt durch Knie- und Sattel über Federbeine und hintere Schwinge —, alles führt selbst ruhige Fahrer zu einem sportlichen Fahrerlebnis, wie man sich dies als ausgesprochener Motorradnarr wohl früher erträumt hat. Zudem: ein so schmaler Lenker wie bei der Cornet ist für den routinierten und sportlichen Fahrer eine Delikatesse. Aber ein Lenkungsdämpfer gehört dort hin.

Das Fahren ist derartig ruhig und kultiviert, daß selbst lange Strecken (einmal Bremen—Nürnberg = 612 Tachokilometer einschließlich Tankpause in knapp 8 Stunden) auf die Körperkonstitution des Fahrers kaum einwirken, obwohl schwierige Schlingelkurven mit äußerster Konzentration und schwingender Körperhaltung genommen wurden und Stadtdurchfahrten fix und zügig alle Aufmerksamkeit des Fahrers erforderten, um den Schnitt zu halten.

Mit ziemlicher Skepsis hatten wir uns zunächst den so hart aussehenden Sattel (Schlaraffia-Federung mit Haargummiauflage) betrachtet. Er wäre ohne die sehr gut wirksame Hinterradfederung unmöglich. So aber trägt er zu der großartigen Bodenfühlung in Verbindung mit der hinteren Schwinge und den Federbeinen bei. Die Stöße werden von der Schraubendruckfeder, in welcher der hydraulische Stoßdämpfer geführt wird, aufgenommen. Durch zwei Hülsen ist ausreichender Schmutzschutz gegeben. Die Gelenkaugen der Federbeine sind mit einer Gummibüchse versehen und gewährleisten somit eine nicht zu harte Aufhängung in den Anschlußlagern. Für den Soziusbetrieb wird in einfachster Weise in der Federspannhülse ein Druckknopf eingedrückt und die Hülse so lange nach links gedreht, bis der Knopf wieder in dem dafür vorgesehenen Loch einschnappt. Zur Wirkung dieser Hinterradfederung ist zu sagen, daß man sie solo mit 130 Pfund Gewicht gerade noch merkt, daß sie bei Belastung mit 240 Pfund (Fahrer und Sozia) sogar auf

Stellung „Solo“ nicht durchschlägt und bei Stellung „Sozius“ das Mädchen hinten auf dem Soziuskissen (Schaumgummi-Luftkammerkissen) nicht gemartert wird.

Das „Flüstern“

Und jetzt soll vom Krach die Rede sein. So leid es uns nun tut, aber für Leute, die die Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit ihres Motorrades nach dem Krach berechnen (Formel dafür: Schalldämpfer-Demontage \times Hochziehen im 3. Gang = Zackig), ist die Cornet nichts, weil sie „flüstert“. Die enorme Auspuffbirne in Verbindung mit dem Ansauggeräuschdämpfer unter dem Sattel sind die beiden Faktoren hierfür. In die Auspuffbirne ist ein abgeschnittenes Rohr hineingeführt. Durch dieses Rohr entweichen die verbrannten Gase mit dem so verfeimten Auspuffknall. Sie bekommen aber in dem Hohlraum reichlich Gelegenheit, sich plötzlich auszudehnen, wodurch das Geräusch verschwindet und ein Unterdruck entsteht, der die Frischgase wiederum leichter und besser ansaugen hilft. Um nun aber nicht die Wirkung einer „Tüte“ zu erreichen (vom Rennmaschinenbau her bekannt), die beim Zweitakter Leistung frißt, mündet die Birne direkt im Schalldämpfer, der durch seine Stauwirkung ein übermäßiges leistungsminderndes Entweichen von Frischgasen (was beim Doppelkolben-Motor sowieso schon kaum auftritt) verhindert. Es ist nun das berühmte „Gewußt wo“, daß man die verschiedenen Druckverhältnisse aufeinander abstimmt, damit nicht das eine oder andere überwiegt. Man kann diese Druckkurven bei bestimmten Drehzahlen errechnen und messen, jedoch nicht bei dem im praktischen Betrieb dauernd auftretenden plötzlichen Gaswechsel. Dafür gibt es nur eins: Straße. Wieviele Kilometer das gedauert hat, bei der Cornet die glücklichste Abstimmung zu finden, kann ich nicht sagen.

Wenn wir uns das Bild des abgenommenen Luftfilters betrachten, so ist es interessant zu wissen, daß die Schnittfläche, ihr Winkel und ihr Abstand vom Filter beim Filterrohr und die Raumverhältnisse der Geräuschkammer genau zusammengepaßt und errechnet bzw. bis hierhin ausprobiert wurden. Um diesen Filter zu reinigen, müssen wir den Sattel abnehmen, was sehr einfach geht, da man nur zwei Schraubbolzen lösen braucht und den Sattel dann aus den vorderen Führungsaugen herausziehen und abheben kann. Der Filter selbst dichtet die Geräuschkammer durch einen Gummiring gut ab. Diese Verkleidung ist also nicht hinderlich, denn auch der Vergaser läßt sich bei Bedarf schnell und einfach abnehmen. Doch haben wir von vornherein in die Geräuschkammer und unter das Abdeckblech mit einer Flit-

spritze Polifak-Nebelwäsche gesprüht, anders kann man ohne große Demontage den Rost nicht fernhalten, besonders nicht in der salzhaltigen Luft in Küstennähe. Bei Sprühregen wandert hier mancher unkontrollierbare Wassertropfen hin.

Der Motor

Lange habe ich über die Vor- und Nachteile des Cornet-Motors mit seinem Leichtmetallzylinder und den hartverchromten Laufflächen nachgedacht. Wenn ich sage, daß er eigentlich nur Vorzüge haben kann, so wird dies vielleicht einige hitzige Diskussionen auslösen können, aber das unerhörte Stehvermögen der Maschine bei sportlichem Fahren, die gute Wärmeableitung, die saubere Ausnutzung der Frischgase und Trennung der Abgase durch die beiden Bohrungen, von der die eine den Einlaß und die andere den Auslaß der Gase mit den beiden Leichtmetallkolben steuert, sprechen doch pro. Einen einzigen Haken aber fand ich daran. Man muß beim Einfahren einen noch vorsichtigeren und feineren Finger haben, denn ein Klemmer wird böse. Sind jedoch die ersten 800 bis 1000 Kilometer zügig und flott (öfters Gaswechsel und Pendeln in den Geschwindigkeiten bis etwa 75 oder 80 km/h) herunter, dann müßte der Motor eigentlich schon vollgasfest sein. Wenn ich dies entgegen der Werksangabe vertrete, so setze ich dazu Feingefühl und Können des Fahrers voraus und gebe meine Erfahrung mit dem hartverchromten Leichtmetallzylinder wieder, um in etwa die Leistungsfähigkeit und Zähigkeit der Maschine zu zeigen.

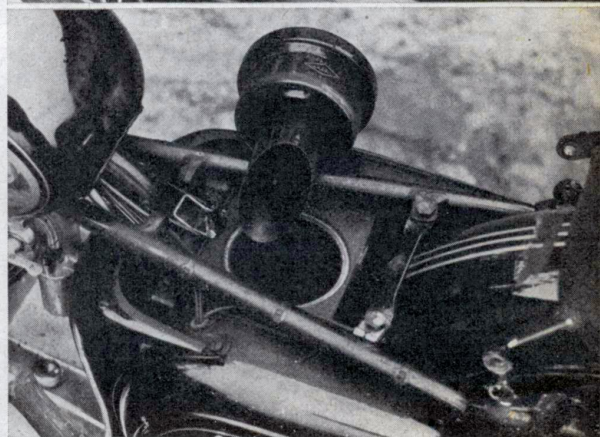
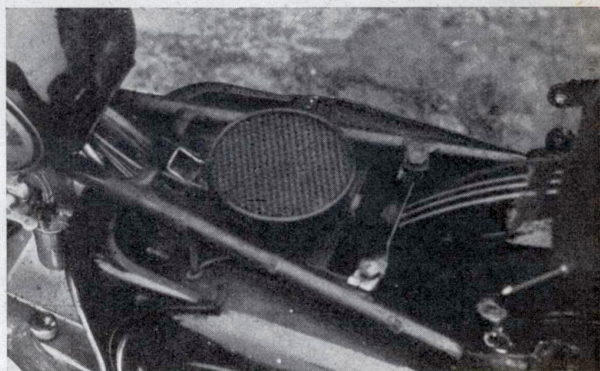
Nach der Einfahrtzeit war unsere Maschine vollständig vollgasfest auch über lange Strecken und in den kleinen Gängen im Gelände! — Sie neigte leicht zum Klingeln, das man aber mit etwas Gefühl für Zündeneinstellung wegbekommt, dazu gehört auch Treibstoffversuch. Nach etwa 1100 Kilometern blieben wir an folgendem Gemisch hängen: Extra und Benzin (halb und halb) und dazu selbstmischendes Zweitakteröl im Verhältnis 20 : 1. Mehr Öl wie dies Verhältnis — besonders in der Einfahrtzeit — zu geben, ist bei den hartverchromten Laufflächen der Zylinderbohrungen nicht ratsam, da die Hartverchromung vorgenommen worden ist, um die Rauheiten (nur unter dem Mikroskop zu sehen) der Zylinderwand für die Standfestigkeit des Ölfilmes zu erhalten, denn in diesen Rauheiten bleibt das Öl haften und schmiert. Die Mischung 20 : 1 ist genau den Erfordernissen dieser Schmierung angepaßt — mehr nützt nichts, es wird weggeblasen.

Der Motor läuft ohne Vibrationen wunderbar rund, bei 60 km/h beginnt die Kotflügelspitze vorn etwas zu zittern und hört bei 70 km/h wieder auf. Diese ruhige Laufcharakteristik beruht auf der sehr guten Auswuchtung von Kurbelwelle, Gabelpleuel und den beiden Kolben. Selbst bei hochgejubeltem Motor (entspricht etwa einer Drehzahl von 6000 U/min) bleibt kein Schütteln oder Schwingen. Und seine Leistung nimmt von etwa 4500 (dort wird etwa 9—10 PS erreicht) bis zur Höchstdrehzahl erstaunlicherweise kaum ab. Auf die Straße gebracht sieht dies etwa so aus: Von 0 bis



1) Hintere Schwinge mit Federbeinen. 2) Große Auspuffbirne zur Schalldämpfung. 3) Ansaugeräuschkammer und 4) schmaler Lenker sind die Punkte, die zuerst auffallen

80 km/h mit Durchschalten aller vier Gänge in 14,7 sec. Das ist für eine 200er Maschine eine enorme Beschleunigung. Und die gestoppten Zeiten von 102,5 km/h aufrecht sitzend und von 111,743 km/h lang liegend, zeigen praktisch die Universalität dieses Motors mit guter Spitze und enormer Kraft im unteren Drehzahlbereich. Kein Lastzug und keine ekelhafte Verkehrssituation, der man nur durch Gasgeben enttrinnen kann, wird mehr gefährlich, die Reiseschnitte steigen enorm an, denn mit dieser Beschleunigung durch die Städte zu flitzen, mit dieser wirklich ausfahrbaren Spitze über gute Landstraßen zu fegen, bringt hohen Durchschnitt. Die 10,1 PS bei 5000 U/min kommen über die vier Gänge günstig auf die Straße. Der Abstufung des Getriebes braucht man nichts hinzuzufügen (1:3,32 / 1:1,89 / 1:1,24 / 1:1), es ist kein Loch vorhanden, und selbst der schaltfaulste Kunde wird mit der Ratschenfußschaltung einwandfrei fertig werden. Wir haben dabei eine elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfer, die aber m. E. nichts nützt, wenn man bei Tage das Licht nicht sehen kann. Doch ist der Leerlauf nach Eingewöhnung praktisch leicht zu finden, so daß wir auch ohne dieses Lämpchen ausgekommen sind. Die Ölstandskontrolle im Motor und Getriebe ist mit zwei Tauchstäben leicht und ohne einen Werkzeugkasten zu öffnen möglich. Diese Tatsache brachte uns auch darauf, daß wir ohne Ausbau des Gehäuses oder einen Handgriff am Getriebe zu tun, Motorenteile zum Auswechseln aus dem Blockgehäuse ausbauen können und umgedreht Getriebeteile aus dem Getriebegehäuse, ohne den Motor anzufassen! Der Ausbau des Hinterrades ist einfach, dauert aber durch einige kleine „Mehrandgriffe“ etwas länger wie beim Vorderrad (ideal ist die Anordnung, der bei Ausbau des Vorder- und Hinterrades gleiche Zeit erfordert). Daß wir uns am Fehlen eines Fensters im Kettenkasten zunächst stießen, wurde uns später damit widerlegt, daß das Kettenkastenunterteil vollständig und einfach herunter zu klappen ist, um an die Kette heranzukommen.



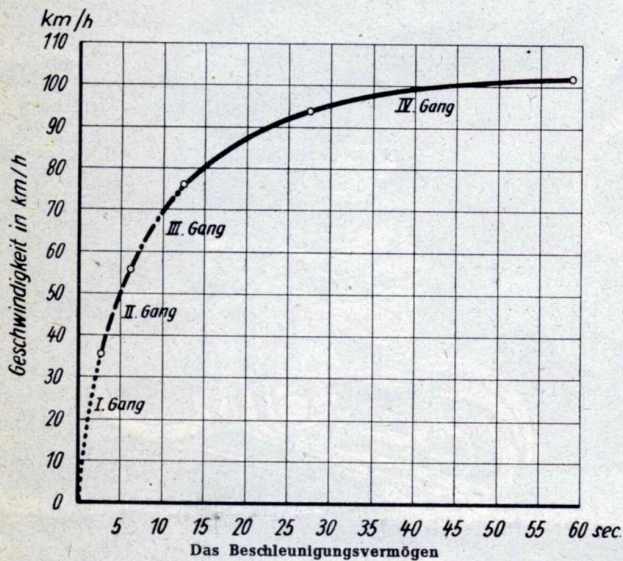
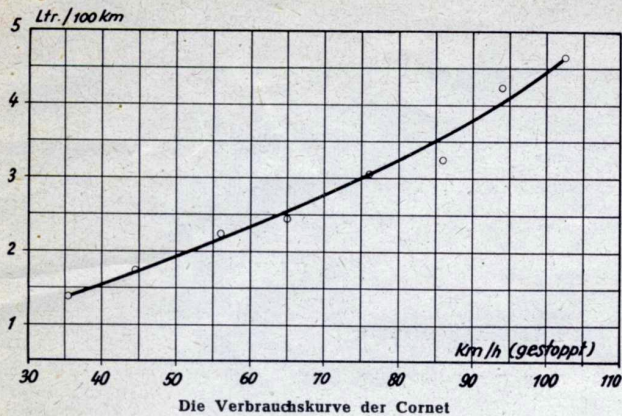
Oben:

So sitzt der Luftfilter auf der Ansaugeräuschkammer unter dem Fahrersattel. Um daran zu kommen, werden zwei Bolzen gelöst, der Sattel angehoben und nach hinten aus den beiden Augen herausgezogen. Sieht kompliziert aus, ist aber fürchtbar einfach

Unten:

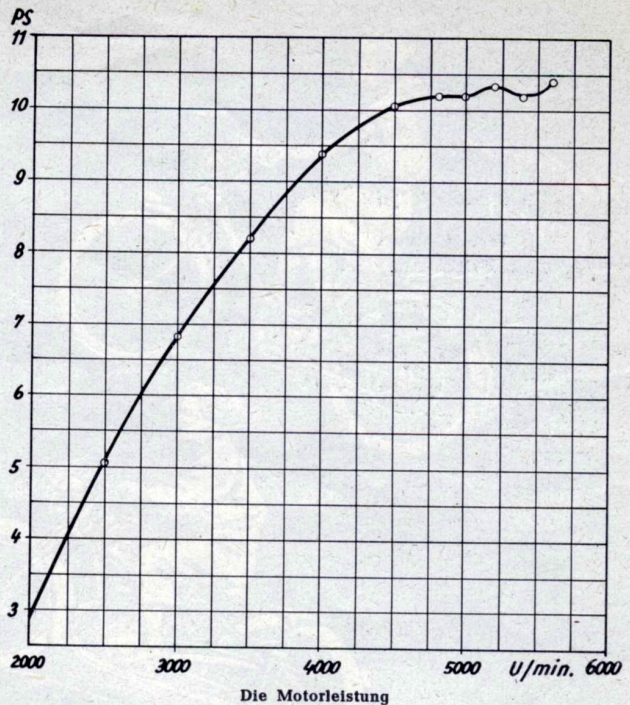
Der Luftfilter ist abgenommen und wir sehen das Geheimnis der Ansaugeräuschkammer: Die Geräuschkammer und den in einem ganz bestimmten Winkel schräggesetzten Filtereinsatz. Auf diesem Bild sieht man, wo der Sattel auf dem Kotflügel gescheuert hat. Ein Beweis, daß er doch nicht hart ist, sondern sich zäh und weich zusammendrücken läßt

Fotos: Werk (1), Verfasser (3)



Verbrauch und Bremsen

Es ist nun aber nicht recht, wenn wir alle Details, die besonders erwähnenswert sind, nicht durch unsere Angaben über den von uns gemessenen Verbrauch und die gemessene Bremsverzögerung ergänzen. Dabei strebten wir zunächst nach dem absoluten Höchstverbrauch, der bei uns bis knapp 5 Liter Gemisch betrug, bei ungünstigster und schnellster Fahrweise bis Höchstgeschwindigkeit. Bei den günstigsten Verhältnissen kamen wir auf etwa 1,9 Liter Gemisch und verbrauchten im gesamten Testbetrieb 3 bis 3,5 Liter auf 100 km. Es ist möglich, diesen Verbrauch bei einigermaßen



noch zu vertretender Fahrerei bis auf 2,5 oder 2 Liter zu drücken.

Genau wie die Sitzbank nahmen wir mit tüchtiger Skepsis die Trommelbremsen unter die Lupe, die mit 125 mm ϕ nicht besonders groß erscheinen, gemessen an den Bremsaggregaten, die wir heute an anderen Maschinen haben (bis 200 mm ϕ). Zunächst aber wiegt unsere Cornet fahrfertig bloß 120 kg und ist keineswegs bremsenmäßig abfällig zu beurteilen. Immerhin aus 60 km/h mit beiden Bremsen auf Asphalt einen Bremsweg von etwa 25 Metern (= 5,5 m/sec² Verzögerung und auf trockener Betonstraße nur mit dem Hinterrad aus derselben Geschwindigkeit einen Bremsweg von 30,5 Metern (= 4,5 m/sec² Verzögerung) zu liefern ist wohl beachtlich. Allerdings saß dabei kein 2-Zentner-Mann drauf, sondern nur ein 130-Pfund-Gewächs. Aber die Bremsen sind auch bei langen Gefällen, bei denen man trotz kleinem Gang mal treten muß, absolut wärmeunempfindlich und stehen ganz gut durch.

Die Cornet hat uns einen Riesenspaß bereitet. Sie erfüllt in einigen Details schon lang gehegte Fahrerwünsche, ihr Finish ist liebenswürdig sportlich und doch solide, ihre Leistung beachtlich und ihr Fahrcharakter leise, leicht und flott.

E. Leverkus

Technische Daten

Motor:

Zweitakt-Doppelkolb.-Blockmotor mit Gleichstromspülung, Doppel-(U)-Zylinder mit 2x45 mm Bohrung, 62 mm Hub, 197 cm³ Hubraum, 10,1 PS Leistung bei 5000 U/min, Einport-Leichtmetall-Rippen-Zylinder mit hartverchromten Laufflächen Kurbelwelle 3fach kugelig- und rollengelagert. Ideale Zerlegbarkeit des Motors bzw. Getriebes ohne Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell.

Getriebe:

Viergang-Getriebe mit verstellbarer Ratschen-Fußschaltung, elektr. Leerlaufanzeiger im Scheinwerfer. Individuell einstellbarer Fußschalthebel nach Norm linksseitig angeordnet, Kickstarter mit umlegbarem Trittbolzen, Vierplatten-Korkkupplung im Ölbad.

Vergaser:

Bing-Flansch-Vergaser 2/26/26 mit Luftregulierhebel am Lenker. Naßluftfilter mit großräumigem Ansauggeräusch-Dämpfer in neuartiger, organisch wirkender Bauweise.

Zündung:

Noris-Batterie-Lichtzündmaschine MLZSn 45/60/2R.

Betriebsstoff:

Kraftstoff-Öl-Gemisch 20:1.

Kraftübertragung

durch Ketten. Getriebekette endlos 3/8" x 3/8" x 6 mm Hülsendurchmesser, 58 Glieder, im Ölbad laufend; leicht nachstellbare Hinterradkette 1/2" x 5/16" x 8,5 mm Rollendurchmesser, 115 Glieder, staub- und spritzwassergeschützt in geschlossenem, aber leicht zerlegbarem Kettenkasten.

Rahmen und Federung:

Geschweißter Stahlrohrrahmen m. Tempergußmuffen, Schwinggabel-Hinterradfederung mit ölgedämpften Federbeinen. Mechanische Teleskop-Vorderradgabel m. langen, angenehm weich wirkenden Schraubendruckfedern und Reibungsdämpfung.

Bremsen:

Großbemessene Leichtmetall-Vollnaben mit Kühlrippen und hoher Dauer-Bremsleistung.

Kraftstoffbehälter:

Schmalere Kraftstoffbehälter sport-

licher Note, 12 Ltr. Inhalt, 1 1/2 Ltr. Reserve. Langgestreckte Luftkammer-Kniekissen

Laufäder:

Leichtmetall-Tiefbettfelgen hochglanz poliert, vorn 1,60x19, hinten 1,85x19. Stahlseilreifen vorn 2,75-19, hinten 3,00-19

Schutzbleche:

Geprägtes, tief heruntergezogenes Vorderrad-Schutzblech. Hinterradschutzblech mit außergewöhnlich tiefer, formschöner Seitenverkleidung, die wirklichen Schmutzschutz bietet.

Fahrersitz:

Schlaraffia-Federung mit Haargummi-Auflage und weinrotem Kunstlederbezug. Soziussitz getrennt, Schaumgummi-Luftkammerkissen.

Gewicht:

121,5 kg, fahrbereit, vollgetankt.

Geschwindigkeit:

102,5 km/h aufrecht sitzend.

Kraftstoff-Normverbrauch:

nach DIN 70030 bei 2/3 der gestoppten Höchstgeschwindigkeit u. möglichst gleichmäßiger Geschwin-

digkeit auf ebener Fahrbahn: 2,8 Ltr./100 km.

Serienmäßige Ausstattung:

Noris-Batterie-Lichtzündmaschine mit 60 Watt maximaler Lichtleistung. Scheinwerfer mit 160 mm großem Lichtaustritt und 35-Watt-Biluxlampe (Ladeanzeige- u. Leerlaufanzeigelampe eingebaut). Eingebauter, beleuchteter Geschwindigkeitsmesser. Elektrischer Abblendschalter mit Signalhornknopf am Lenker. Schlußkennzeichenleuchte mit Rückstrahler am Lenkungskopf. Elegant gelöster Einbau der Diebstahlsicherung, gegen Sicht und Spritzwasser geschützt; reichhaltiger Werkzeugsatz in verschleißbarem Behälter (Schlüssel paßt für beide Schlösser). Auf Wunsch Sonderausstattung mit Tankgepäckträger. Horn u. Batterie sind weitgehend wettergeschützt in einem gesonderten Behälter untergebracht. — Verstellbarer Lenkungsdämpfer.

Schwarze widerstandsfähige Hochglanz-Email-Lackierung mit goldfarbigen Ziellinien. Stahl-Blankteile einschl. Schalldämpfer und Speichen hochglanzverchromt.