

M-R Test: Triumph „Cornet“ 200 ccm

Mit berechtigtem Stolz präsentierte Triumph zum Jubiläum 50jährigen Motorradbaus die „Cornet“, die zahlreiche traditionelle und bewährte Merkmale des Nürnberger Hauses mit modernem hohem Leistungsstandard und den konstruktiven Grundlagen für erstklassige Fahreigenschaften vereinigt. Darüber hinaus leistete die Parole des „flüsternden Motorrads“ mit der eigenwilligen Auspuffanlage Schrittmacherdienste auf dem erfreulichen Wege zum geräuscharmen Motorrad.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Trotz der Drehzahlsteigerung gegenüber den früheren und größeren Triumph-Doppelkolbenmotoren arbeitet die „Cornet“ zufolge des kurzen Hubs mit sehr niedriger Kolbengeschwindigkeit, die auch bei Höchstleistung kaum über 10 m/sec liegt. Zusammen mit den thermischen Reserven und der Verschleißfestigkeit des hartverchromten Leichtmetallzylinders sind damit ausgezeichnete Voraussetzungen für **Allroundleistung** und **Stehvermögen** gegeben, die sich während der scharfen Testfahrten klar bestätigten. Die disziplinierte Gleichstromspülung erfreut immer wieder mit dem **kräftigen Durchzug** „von unten heraus“, lebhaftem Temperament, durch die **günstige Verbrauchskurve**, welchen Leistungseinsatz ohne jedes Viertakten und saubere Übergänge bei jeglicher Drehzahl und Belastung. Der Motor sprang stets auf den ersten Tritt an und verlangte lediglich „kalt“ etwas Lufthebelbedienung, um nicht zu „patschen“ (auch die bei manchen Hochleistungszweitaktern in einem gewissen mittleren Bereich bemerkbare Klingelgrenze ist allenfalls bei zu reichlicher Vorzündung schwach bemerkbar). — Der ausgeglichene und hochgradig vibrationsfreie Lauf ergänzt die mit viel Liebe und Aufwand durchgebildete Ansaug- und Auspuffanlage, mit der die „Cornet“ bei einigermaßen vernünftiger Bedienung **besonders leise und elegant** zu fahren ist.

Getriebe und Antrieb laufen tadellos, Schaltbarkeit und Abstufung aller Gänge lassen keinen Wunsch offen und die Kupplung ist spielend leicht zu betätigen.

Fahreigenschaften

Die Fahreigenschaften der „Cornet“ sind **betont-sportlich**, was ja **hoher Fahrsicherheit** in allen Situationen gleichkommt. Dies gilt für das gut ausgewogene Verhältnis von Richtungsstabilität und Kurvengängigkeit, für die **ausgeprägte Handlichkeit**, an der auch das erfreulich **niedrige Gewicht** beteiligt ist (!), wie für die Bodenhaftung der Räder. (Der Lenkungsdämpfer wurde niemals in Tätigkeit gebracht.) — Gute Federungseigenschaften und hoher Fahrkomfort sind mit der bewährten Teleskopgabel und der leicht ansprechenden Hinterschwingen fast selbstverständlich, obwohl man die Federkonstanten — anscheinend eben mit Rücksicht auf die feste und sichere Lage, nicht zuletzt auf geringes „Eintauchen“ beim starken Bremsen — nicht übertrieben weich ausgewählt hat. (Allerdings spielt bei dieser Feststellung auch der Einfluß des Sitzkissens eine Rolle.)

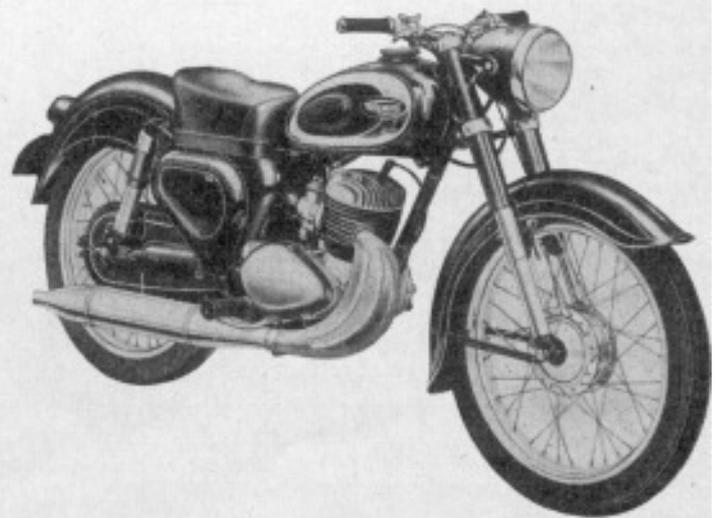
Bremsen

Beide Bremsen erlauben jederzeit, auch bei höherem Tempo und auf griffiger Fahrbahn, eine volle Ausnützung der Reifenhaftung. Nachdem trotz aller Versuche ein Aufheizen oder „Fading“ der relativ kleinen Leichtmetall-Vollnaben während der Testfahrten niemals festgestellt wurde, bleibt allein der vorteilhafte Einfluß der leichteren rotierenden wie ungefederten Massen! — Zuweilen zeigte die Vorderbremse, scharf betätigt, eine leichte Neigung zum „Quietschen“.

Ausstattung

Sportlich wie die Fahreigenschaften, aber bequem und ermüdungsfrei ist auch die Sitzposition auf der „Cornet“. Alle Hebel und Pedale — das Bremspedal könnte zum Fahren

(Fortsetzung nächste Seite!)



PRÜFUNG

Gewicht

fahrfertig, mit vollem Tank	121 kg
(vorn 55 kg, hinten 66 kg)	
zulässiges Gesamtgewicht	276 kg

Leistungsgewicht fahrfertig mit 1 Person = 75 kg

12,0 kg/PS
19,4 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel	97 km/h
(liegend 105 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
1 km mit stehendem Start: 45,5 sec; Durchschnitt	79 km/h
von 0 auf 80 km/h (1. bis 3. Gang) in	17 sec

Kraftstoffverbrauch

bei gleichbleibender Geschwindigkeit	
50 km/h	2,2 L/100 km
70 km/h	3,0 L/100 km
90 km/h	4,1 L/100 km
Vollgas*)	5,0 L/100 km

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

Langstreckenfahrten, scharf gefahren, mit Durchschnitten (netto) zwischen 70 und 79 (!) km/h, teilweise mit Gegenwind	3,8 — 4,2 L/100 km
---	--------------------

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt	
Vorderrad 16 m; Hinterrad 23 m; beide Räder	12,5 m
(Bremsverzögerung 7,7 m/sec ²)	

Abmessungen (s. Skizze nächste Seite)

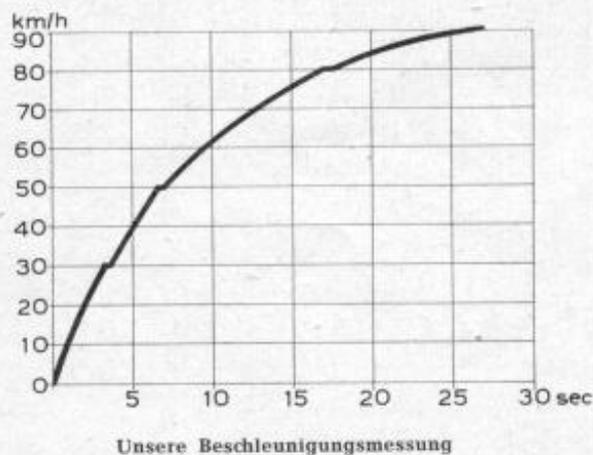
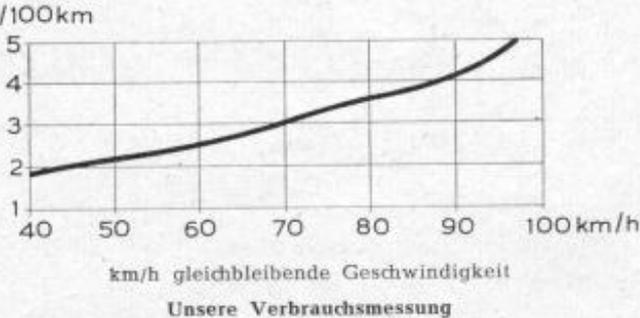
Bereifung

Vorderrad	2,75—19
Hinterrad	3,00—19
empfohlener Luftdruck (Sozius)	
vorn 1,1 atü, hinten 1,6 (2,0) atü	

Prüfung 1350 bis 3100 km

Frankfurt a. M., August 1954.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten



BEWERTUNG (Fortsetzung!)

mit Überschuhen etwas breiter sein — liegen richtig (abseits der Verstellbarkeit!) Allein das Sitzkissen erforderte bei Langstreckenfahrt etwas Gewöhnung (Federung zu weich?). — Guter Schmutzschutz durch die wirksamen und formschönen Schutzbleche, helles Licht zu schneller Nachtfahrt.

Kleine Wünsche

Sitzkissen breiter (wenn auch auf Kosten der „Linie“). — Federung für Solofahrt und gute Straßen noch weicher einstellbar. — Schrägdüsenvergaser (bessere Zugänglichkeit!). Weniger, doch qualitativ einheitliches Werkzeug.

KENNZEICHNUNG:

Triumph »Cornet« 200 ccm

Motor

Triumph - Einzylinder - Doppelkolben - Zweitakter mit Gleichstromspülung, Einport-Auspuff mit birnenförmiger Expansionskammer vor Schalldämpfer. — 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). — Einlaßsteuerung durch Auslaßkolben (rechts), Überströmkolben links. Gabelpleuel mit eingepreßtem Laufring läuft auf doppelreihigem Rollenlager, zusammengesetzte Kurbelwelle auf zwei Ringschulterlagern und zusätzlichem Rollenlager auf der Antriebsseite. — KS-Vollschafkolben, Leg. KS 1275 mit je zwei Kolbenringen. — **Hartverchromter Leichtmetallzylinder**, Leichtmetallzylinderkopf. — (Sonderheit: Motor wie Getriebe unabhängig voneinander und ohne Ausbau aus Rahmen zerlegbar!)

Elektrische Anlage

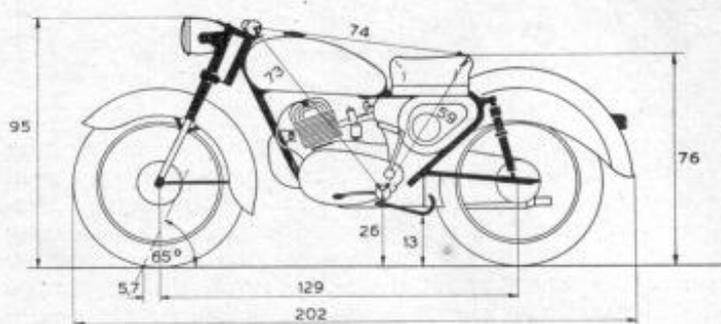
Noris-Batterie-Zündlichtmaschine MLZSn 45/60/2 R, 6 V, 45/60 Watt. **Zündpunkt**: 5 mm vor oT. — Batterie 6,7 Ah, zusammen mit Signalthorn in linksseitigem Kasten untergebracht. — **Zündkerze**: 14 mm, Wärmewert 240.

Schmierung

Mischungsschmierung 1 : 20 (Marken-Zweitaktöle SAE 40/50).

Vergaser

Bing-Flanschvergaser 2/26/26 mit Hauptdüse 115, Leerlaufdüse 50, Nadeldüse 2,68, Nadelstellung 2. Raste von oben (z. Einfahren 3.). Einsatz 5, Luftschaube $1\frac{1}{2}$ Umdr. offen. — Knecht-Naßluftfilterpatrone im Ansaugerdüschdämpfer eingebaut. — (Lufthebel am Lenker)



Lenkerbreite 62 cm

Kupplung

Scheibenkupplung mit 4 korkbelegten Lamellen und zentraler Druckfeder.

Getriebe

Triumph-Hurth-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. — Schalthebellage und -richtung normgerecht. — Getriebestufen: 3,32 — 1,89 — 1,24 — 1 : 1. — Getriebeschmierung durch 280 ccm Motoröl (SAE 40/50 im Sommer, SAE 20 im Winter), Peilstab links auf Gehäuse. — Ölbadkettenkasten zusätzlich 220 ccm (O) wie Getriebe, Peilstab rechts.

Antrieb

Von Kurbelwelle rechtsseitig auf Kupplung über Hülsenketten im Ölbad, $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$, 6 mm Hülsen-Durchmesser, 58 Hülsen endlos. Übersetzung 18 Z : 46 Z = 1 : 2,55. — Von Getriebe rechts zum Hinterrad über Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$, 8,5 mm Rollen-Durchmesser, verstärkt, im geschlossenen Kettenkasten, 114 Glieder mit Schloß. 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-Vordergabel** mit progressiver Federung und Oldämpfung. — Hinterradfederung mit Schwinggabel und ölgedämpften Federbeinen (Stabilus), handeinstellbare Vorspannung für Solo- und Soziusbelastung. — (Federbeine wartungsfrei; Telegabel erhält 90 ccm Motoröl SAE 10 je Holm.) — Kein Lenkungsämpfer.

Räder

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

Bremsen

Innenbackenbremsen (in verrippten Vollnaben), 125 mm Durchmesser, 25 mm breit. — Bremsfläche ca. 125 qcm. (Zulässiges Gesamtgewicht: Bremsbelagfläche = 2,2 kg/qcm.) Beide Bremsen durch Rändel- bzw. Flügelmuttern von Hand nachstellbar. — Bremsbetätigung der Hinterbremse über kurzes Bowdensenil mit Schmiernippel.

Tank

Satteltank mit 12 Liter Inhalt, davon 1,5 Liter „Reserve“. — Große schlanke Kniekissen.

Typenschild

am Steuerkopf vorn, **Rahmen-Nr.**: darunter.

Ausstattung

Tachometer in Scheinwerfer (zeigte in Testmaschine genau), nachts beleuchtet. — 160 mm-Scheinwerfer; darin außer Tacho Leerlauf- und Ladeanzeigelampe. — **Sitzkissen** mit rotem Kunstlederbezug. — Lenkerhebel mit Bowdenzugnachstellung. — **Lenkschloß**, gleicher Schlüssel für Werkzeugkasten. — Mittelständer mit Rückholfeder. — Reichlich Werkzeug. — Schwarze Hochglanzemallierung mit goldfarbigen Zierleisten, Blankteile verchromt.

Preis

1660,— DM

(Jahressteuer 24,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 65,— DM.)

Hersteller

Triumph-Werke Nürnberg AG., Nürnberg.