

**LA**

**La nouvelle 200 cm<sup>3</sup> « Cornet » Triumph. Le système d'échappement est caractéristique, ainsi que le volumineux caisson central et le petit coussin-selle.**

# TRIUMPH *Cornet* 200 ccm

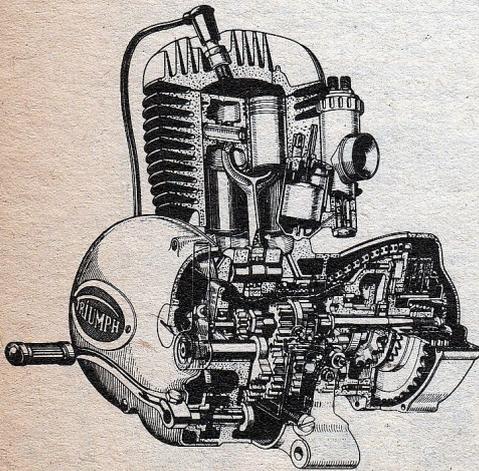
A l'occasion de son cinquantième anniversaire, la célèbre firme de Nuremberg a publié une magnifique brochure retraçant l'activité des usines depuis leur création. En feuilletant cette brochure, deux surprises nous attendaient. Tout d'abord, la marque revient au monogramme : « Triumph », remplaçant l'ancienne appellation « T.W.N. ». Ensuite, et sans doute pour marquer dignement le cinquantenaire,

la naissance d'un nouveau modèle fort réussi, la 200 cm<sup>3</sup> « Cornet ».

Cette nouvelle machine — de ligne très italienne, affirment les constructeurs qui présentent ceci comme une qualité — conserve la technique de la marque, au point de vue moteur. Par contre, la partie cycle dénote un effort marquant de modernisme.

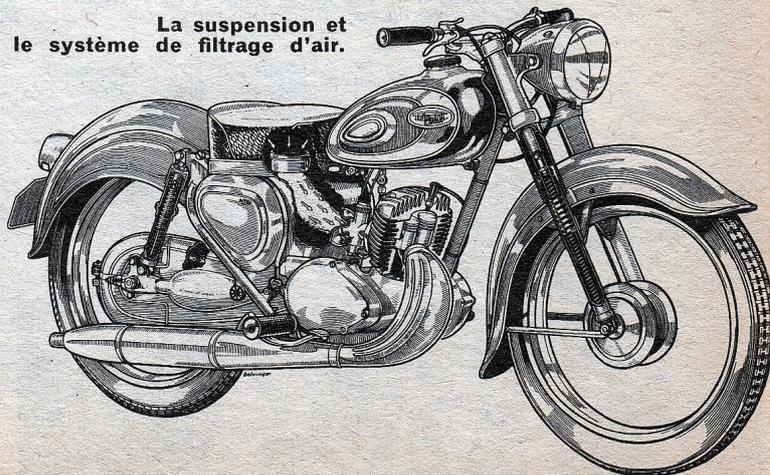
Le cadre du type simple berceau se termine à l'arrière par deux arceaux fermés,

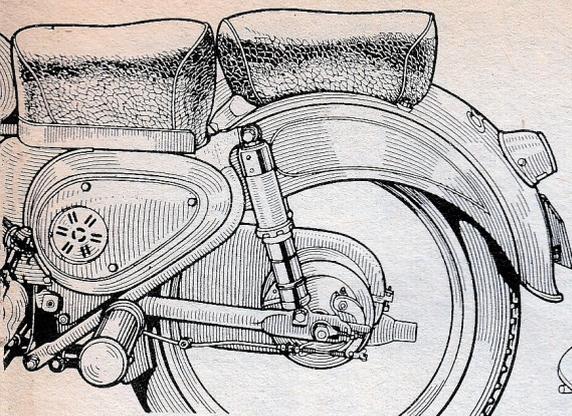
à l'intérieur desquels se trouve un volumineux caisson métallique, dont les flancs sont constitués par deux coffres symétriques, l'un contenant la batterie et le régulateur, et l'autre l'outillage. Ce caisson, sur lequel repose le coussin-selle, sert, suivant une technique innovée par N.S.U., de chambre de « tranquillisation » où l'air destiné au carburateur est filtré et abandonne ses dernières impuretés. La méthode



★  
**Le moteur de la 200 cm<sup>3</sup> « Cornet ». On remarque le gros carburateur incliné, la bielle en fourche, la transmission primaire par chaîne, l'embrayage sur l'arbre primaire de boîte ainsi que le pignon de sortie.**

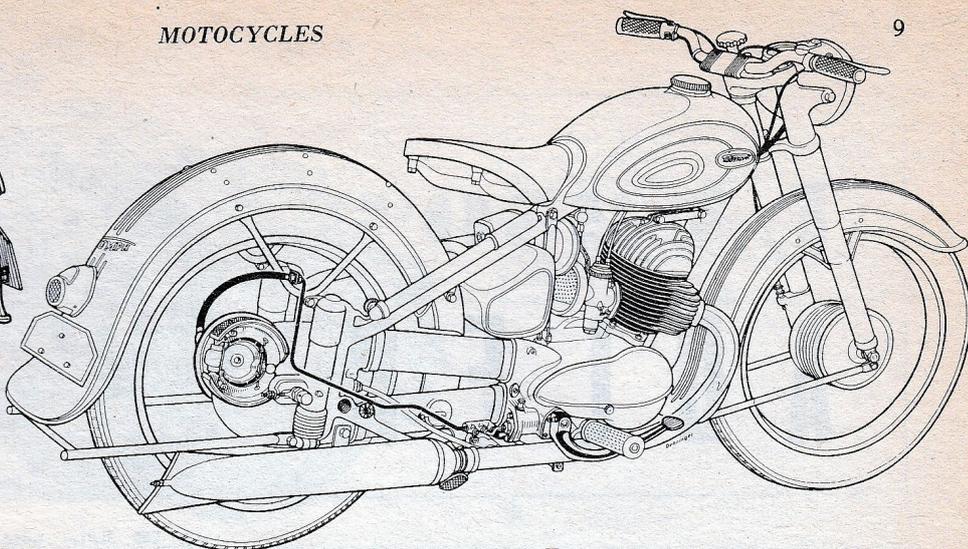
**La suspension et le système de filtrage d'air.**





Un second coussin-selle peut être adapté pour le passager.

Le carter de chaîne secondaire est également nouveau.



La 250 cm<sup>3</sup> a également bénéficié de moyeux-freins, de nouveaux garde-boue, d'une béquille centrale, et de la commande hydraulique du frein arrière. Il existe une version LS avec cylindre en alliage léger et chemise chromée.

offre le double avantage de supprimer les remous préjudiciables à une bonne aspiration et d'avoir une réserve d'air filtré pouvant satisfaire à tous les régimes du moteur, sans que le filtre constitue un frein à l'aspiration.

Le garde-boue arrière est très profond et carène en partie la roue. La suspension est du type oscillant, avec amortisseurs hydrauliques. Le carter de chaîne secondaire, articulé à sa naissance, suit le débattement de la roue.

La suspension avant est réalisée par une classique fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques. Les roues de 19 sont équipées de moyeux-freins en alliage léger, avec système à broche pour le démontage. Un câble commande le frein arrière.

Le moteur deux temps bicylindre à culasse commune et balayage à courant continu, développe 10,1 ch à 5.000 t/mn, le régime maximum se situant à 6.000 t/mn. A 4.500 t/mn, on dispose de 10 ch et à 2.500 t/mn on a déjà 5 ch. C'est dire que les accélérations sont brillantes : en 5 s, on atteint les 50 km/h; en 10 s, les 70 km/h et en 15 s 80 km/h.

La puissance à bas régime constitue d'ailleurs une des caractéristiques les plus remarquables de toutes les T.W.N. Le carburateur de 26 mm de passage laisse prévoir des performances de pointe intéressantes. En effet, en position touriste, la vitesse maximum se situe à 102,5 km/h et atteint 110 km/h en position allongée. Les vitesses-catalogue indiquées par les constructeurs allemands étant généralement exactes, et parfois légèrement en dessous des possibilités du véhicule, ces chiffres situent la classe de la nouvelle 200 cm<sup>3</sup> Cornet.

Si la partie haute du moteur reste dans la ligne T.W.N. (pistons plats à longue jupe, bielle en fourche) mis à part la forme sensiblement hémisphérique de la culasse, par contre la partie basse est nouvelle et rappelle les 125 cm<sup>3</sup> de la marque : transmission primaire à droite, dynamo à gauche en bout d'arbre-moteur, le tout sous carter étanche.

Le système d'échappement, également

caractéristique, traduit les soins que l'on a apportés à parfaire le silence de fonctionnement, sans nuire pour autant aux performances.

En sortie de lumière, se trouve une chambre de détente en « haricot », dont la forme et le volume permettent à la fois une bonne extraction des gaz en conservant une certaine contre-pression. A cette chambre fait suite un long silencieux, dont le départ conique favorise également la marche des gaz brûlés.

La consommation s'élève à 2 l aux 100 km, à 50 km/h, et à 3 l à 75 km/h. Au-dessus, il est vraisemblable que nous retomberons dans les normes de tous bons moteurs deux-temps, à savoir 5 l environ à 100 km/h.

La lubrification de l'embellage s'effectue par mélange huile/essence dans la proportion de 1 à 20.

## CARACTÉRISTIQUES

Moteur deux temps bicylindre en U.

Course : 62 mm.

Alésage : 45 mm x 2.

Cylindrée : 197 mm.

Cylindre en alliage léger ; chemise chromée.

Culasse en alliage léger.

Puissance : 10 ch à 5 000 t/mn.

Carburateur : Bing 2/26/26.

Allumage : dynamo-batterie Noris, MLZSN 45/60 W.

Boîte 4 vitesses.

Embrayage à disques multiples dans l'huile.

Transmission primaire par chaîne.

Réservoir : 12 l, dont 1,5 l de réserve.

Jantes en alliage léger ; pneus de 2,75 x 19 AV, 3 x 19 AR.

Poids en ordre de marche : 121,5 kg.

Vitesse en position touriste : 102,5 km/h.

Vitesse en position allongée : 110 km/h.

## CIRCUIT DE SCHOTTEN

### VICTOIRES DE UBBIALI, HAAS, BANDIROLA, ZELLER

Les Grands Prix d'Allemagne ont eu lieu, devant 200.000 spectateurs, à Schotten, sur un circuit très accidenté, tracé à travers les monts du Vogelsberg.

A la suite des forfaits des marques anglaises et des principales équipes italiennes seules les courses des 125 cm<sup>3</sup> et 250 cm<sup>3</sup> comptent pour les Championnats du monde des pilotes. Les courses de 350 cm<sup>3</sup> et 500 cm<sup>3</sup> ont été courues à titre officieux.

**125 cm<sup>3</sup>** : 1. Ubbiali (M.V. Agusta), 7 t. (112,56 km) en 1 h 0' 34" 7/10 (moy. 111,4 km/h); 2. Haas (N.S.U.), 1 h 0' 36" 4/10; 3. Daiker (N.S.U.), 1 h 0' 57" 9/10; 4. Copeta (M.V. Agusta), 1 h 2' 6" 8/10; 5. Reichert (N.S.U.), 1 h 2' 56" 8/10; 6. Lottes (M.V. Agusta), 1 h 3' 37" 1/10.

Tour le plus rapide : Haas, à la moyenne de 114,3 km.

**250 cm<sup>3</sup>** : 1. Haas (N.S.U.), 9 t. (144,72 km) en 1 h 12' 30" 4/10 (moy. 119,8 km/h); 2. Montanari (Guzzi), 1 h 13' 15" 9/10; 3. Hob (D.K.W.), 1 h 13' 25" 5/10; 4. Reichert (N.S.U.), 1 h 14' 41" 1/10; 5. Daiker (N.S.U.), 1 h 15' 44" 8/10.

**350 cm<sup>3</sup>** : 1. Bandirola (M.V. Agusta), 10 t. (160,8 km) en 1 h 20' 1" 7/10 (moy. 120,5 km/h); 2. Hofmann (D.K.W.), 1 h 21' 2" 6/10; 3. Mulfort (A.J.S.), 1 h 21' 9" 8/10; 4. Scott (A.J.S.), 1 h 23' 25" 5/10; 5. Collot (Norton), 1 h 24' 36" 1/10.

**500 cm<sup>3</sup>** : 1. Zeller (B.M.W.), 1 h 49' 39" 1/10 (moy. 114,4 km/h); 2. Baltisberger (B.M.W.), 1 h 51' 46"; 3. Mueller (Horex), 1 h 52' 52"; 4. Meier (B.M.W.); 5. Collot (Norton).

A la suite du Grand Prix d'Allemagne, le classement du Championnat du monde des pilotes est le suivant :

**En 125 cm<sup>3</sup>** : 1. Haas (All.), 20 pts; 2. Ubbiali (It.), 12 pts; 3. Graham (G.-B.) et Sandfort (G.-B.), 8 pts; 5. Copeta (It.), 6 pts.

**En 250 cm<sup>3</sup>** : 1. Haas (All.), 22 pts; 2. Anderson (G.-B.), 14 pts; 3. Wunsche (All.), 6 pts.

Voir photos p. 22.