

Triumph Cornet 200

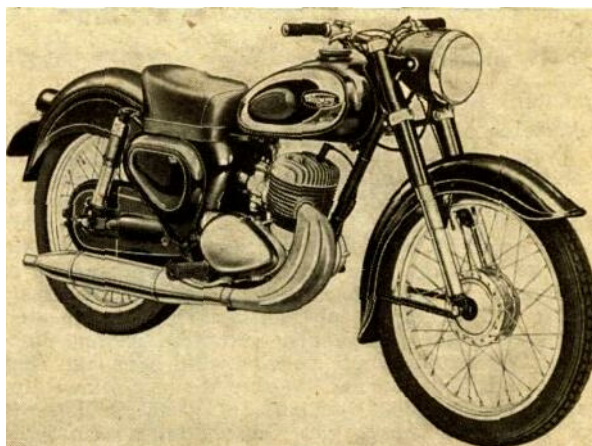
Die Cornet des Nürnberger Werkes ist eine rassige Maschine, in welcher die neuesten Erkenntnisse im Kradbau ihren Niederschlag gefunden haben. Konstruktiv gesehen hat diese Zweihunderter mit Doppelkolbenmotor eine beachtliche Reife, so daß man den Ausdruck „finish“ ohne in den Superlativ zu verfallen, mit Recht für sie anwenden kann. Der bewährte Doppelkolbenmotor mit Gleichstromspülung verfügt über ein bemerkenswertes Stehvermögen und Zugfreudigkeit, die durch das sauber abgestufte Vierganggetriebe noch besonders zum Tragen kommt. Die besondere Charakteristik des Motors ist zweifelsohne seine Laufruhe, die für den Fahrer neue Perspektiven eröffnet. Eine wohldurchdachte neuartige „schallschluckende“ Auspuffanlage — typisch durch die in Form einer Birne erweiterte Auspuffanlage unmittelbar am Zylinder — verbürgt die außerordentliche Laufruhe, die dieser elastischen und lebendigen Maschine sicher viele Freunde bringen wird.

Aus der Praxis ist bekannt, daß der „Twin“ mit Doppel-U-Zylinder sehr robust ist und bei einem günstig liegenden Verbrauch einen guten Leistungs- und Drehmomentwert hat. Bei 5000 U/min leistet der Doppelkolbenmotor etwas über 10 PS, die dank des Vierganggetriebes, dessen Schaltsprünge sehr individuell auf die Eigenart des Krades abgestimmt sind, voll ausgenutzt werden können. Als Normverbrauch wurden 2,8 Ltr./100 km gemessen. Thermisch ist die mit großflächigen Kühlrippen am Zylinder (Leichtmetallrippen) ausgestattete Maschine sehr gut „ausgewogen“, woraus nicht zuletzt eine hohe Betriebssicherheit resultiert. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß sich der Motor mit Getriebe ohne Ausbau des Blockgehäuses sehr leicht und schnell zerlegen läßt, was besonders für solche Fahrer, die gern in eigener Regie ihre Maschine instandhalten, von Vorteil ist.

Das Getriebe hat verstellbare Ratschen-Fußschaltung und elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. Die Vierplatten-Korkkupplung läuft in einem Ölbad und ist sehr narrensicher.

Die Kraftübertragung erfolgt mittels Ketten. Die Getriebekette läuft im Ölbad, während die Kette, die das Hinterrad antreibt, staub- und spritzwassergeschützt in einem Kettenkasten untergebracht ist.

Für den Rahmen wurde ein sehr verwindungssteifer Rohrrahmen vorgesehen, der für das Hinterrad die Schwinggabel mit ölgedämpftem Federbein trägt. In Verbindung mit der Telegabel und den langen Federwegen ergeben sich ideale Fahr- bzw. Federeigenschaften. Als Dämpferelement sind Reibungsstoßdämpfer eingebaut. Radstand, Schwerpunktlage und Sitzposition des Fahrers sind so aufeinander abgestimmt, daß Straßenlage und Fahrbequemlichkeit einem Optimalwert zustreben. Sehr tief herabgezogene Kotbleche (die Seiten des hinteren sind stark nach unten gezogen und so gut abgedeckt) gewährleisten einen ausgezeichneten Schutz für den Fahrer, der auf einem schlaraffiagefederten Sitz mit Haargummiaufgabe weich und anatomisch richtig untergebracht ist. Die Bremsen sind, wie für eine derartige Maschine, die eine Spitze von über 100km/h erreicht, nicht anders zu erwarten, sehr groß bemessen und als Leicht-



metallvollnaben-Bremsen durchgebildet, so daß der Fahrer immer das Gefühl hoher Sicherheit hat. Für die Laufräder wurden seitens des Werkes Leichtmetall-Tiefbettfelgen der Größe 1,60X19, bzw. 1,85 BX19 verwendet, so daß vorn ein Reifen 2,75—19 und hinten ein solcher von 3,00—19 aufgezogen ist. Somit läßt sich die Maschine auch auf schlechten Straßen gut fahren, leicht steuern und gut in der Spur halten. Der kurze Lenker ist sehr sportlich gehalten, wie überhaupt die Cornet einen sehr geschlossenen und spritzigen Charakter hat. Die serienmäßige Ausstattung hat ein ansprechendes Niveau und es seien hier nur die Diebstahlsicherung, die groß bemessenen Scheinwerfer, die gute Werkzeugunterbringung und die Hochglanzverchromung der Stahlblankteile genannt. Es soll hier nicht vergessen werden die sinnvolle, zwischen Fahrersitz und Werkzeugkasten installierte Ansaugeräuschkämpfung zu erwähnen, die mit zu der hohen Laufruhe der Cornet beiträgt.

Es erübrigt sich zu sagen, daß dieser Konstruktion bis zur Serienfertigung lange Erprobungsfahrten vorausgegangen sind, so daß der Liebhaber für diese neue Triumph-Schöpfung voll auf seine Kosten kommt und für sein Geld einen entsprechenden Gegenwert hat.

-apa-

Technische Daten:

Motor: 2-Takt, Doppelkolbenmotor mit Gleichstromspülung. Bohrung 2X 45 mm. Hub 62 mm. Hubraum 197 ccm. Leistung 10,1 PS/5000 U/min. Zylinder Leichtmetall mit hartverchromten Laufflächen. Pleuellwelle 3 X gelagert.

Getriebe: 4-Gang mit Ratschenfußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige.

Kupplung: 4-Platten-Korkkupplung in Ölbad.

Vergaser: Bing 2/26/26 mit Lufthebel am Lenker, Naßluftfilter und Ansaugeräuschkämpfung.

Zündung: Noris-Lichtbatteriezündler MLZSn 45/60/2 R.

Rahmen: Geschweißter Stahlrohrrahmen m. Temperguß-Muffen.

Federung: vorn Teleskop-Vorderradgabel m. langen Schraubendruckfedern, hinten Schwinggabel-Federung m. ölgedämpften Federbeinen.

Bremsen: Leichtmetall-Vollnaben mit Kühlrippen, 125 mm Ø.

Kraftstoffbehälter: 12 Ltr. Inh., 1½ Ltr. Reserve.

Räder: Leichtmetall-Tiefbettfelgen. Bereifung vorn 2,75—19.

Bereifung hinten 3,00—19.

Gewicht: 121,5 kg fahrbereit, vollgetankt.

Normverbrauch: 2,8 Ltr./100 km.

Geschwindigkeit:

102,5 km/h aufrecht sitzend.

Auto und Kraffrad 9/1953