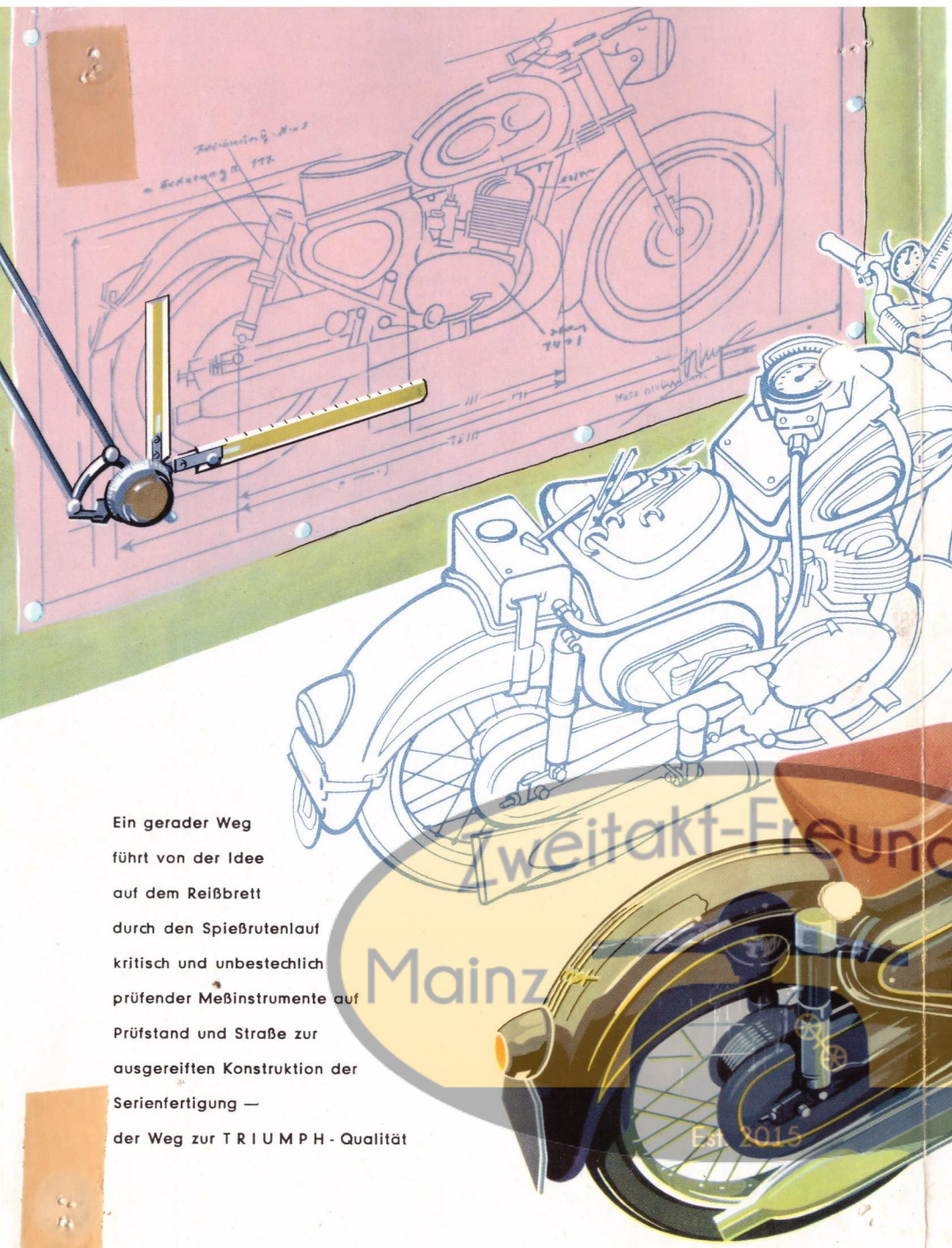
Mit elektrischem
Anlasser
TRIUMPH
Cornet

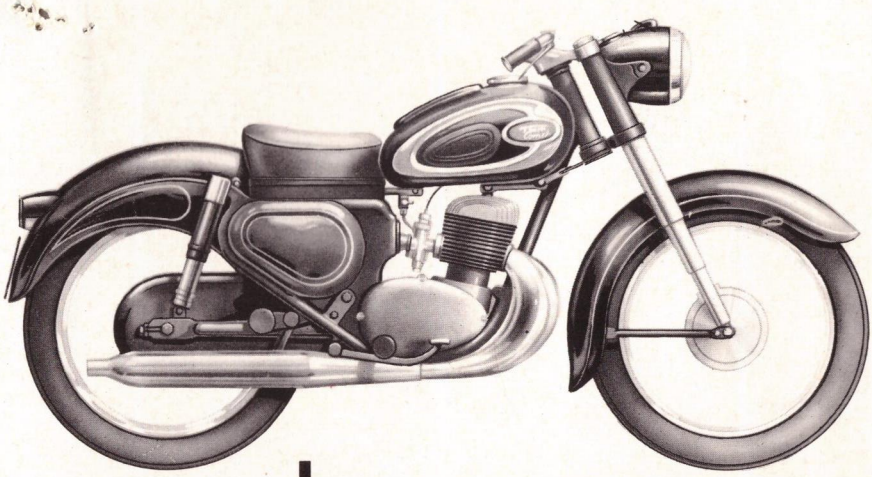


Ein gerader Weg
führt von der Idee
auf dem Reißbrett
durch den Spießrutenlauf
kritisch und unbestechlich
prüfender Meßinstrumente auf
Prüfstand und Straße zur
ausgereiften Konstruktion der
Serienfertigung —
der Weg zur T R I U M P H - Qualität

Als die TRIUMPH-Cornet vor zwei Jahren als „flüsterndes Motorrad" auf dem Markt erschien, erregte sie dank ihres schnittigen Aussehens, ihres leistungsstarken Doppelkolbenmotores und ihres modernen Fahrwerkes beträchtliches Aufsehen. Inzwischen ist die Maschine weiter ausgereift und mit einer auf absolute Funktionssicherheit und lange Lebensdauer erprobten elektrischen Startvorrichtung ausgestattet. Der seit langem bei vielen Motorradfahrern bestehende Wunsch nach bequemer Startmöglichkeit — Auto- und Rollerfahrern 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 Ansauggeräuschdämpfer 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 Öldämpfung 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.

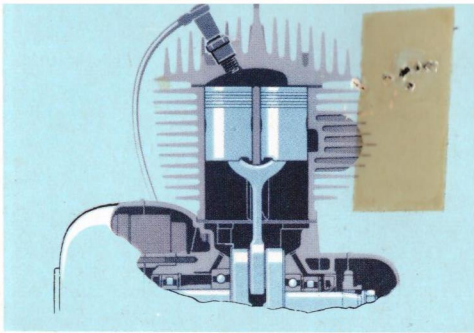
Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est. 2015



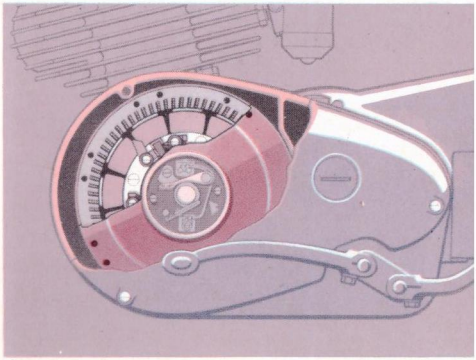
TECHNISCHE BESCHREIBUNG

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 3fach 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 Batteriekästen unterhalb des Fahrersitzes wettergeschützt untergebracht.
Betriebsstoff	Kraftstoff-Öl-Gemisch 20:1.
Kraftübertragung	durch endlose Ketten. Getriebekette $^3/_8$" 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, 114 Glieder, staub- und spritzwassergeschützt in geschlossenem, aber leicht zu öffnendem Kettenkasten.
Rahmen und Federung	Geschweißter Stahlrohrrahmen mit Tempergußmuffen, Schwinggabel-Hinterradfederung mit ölgedämpften, auf Solo- und Soziusbetrieb einstellbaren Federbeinen. Teleskop-Vorderradgabel mit langen, weich wirkenden Schraubendruckfedern und Öldämpfung.
Bremsen	Großbemessene Leichtmetall-Vollnaben mit Kühlrippen und hoher Dauer-Bremsleistung.
Kraftstoffbehälter	Schmaler Kraftstoffbehälter mit sportlicher Note, 12 Liter ca. 1,8 Liter Reserve. Langgestreckte Luftkammer-Kniekissen.

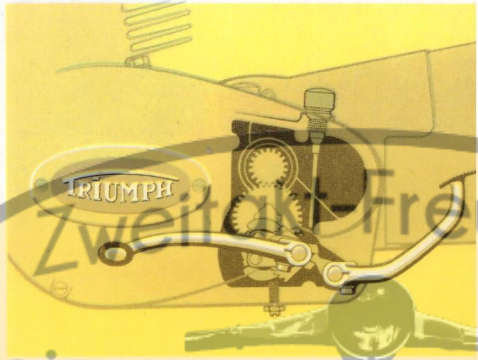
Der Doppelkolbenmotor mit seiner disziplinierten Gleichstromspülung singt mit seinem vorbildlichen Leistungsverlauf und seinem günstigen Verbrauch das hohe Lied der Zweitakt-Technik — ganz pianissimo natürlich, denn die Ansaug- und Auspuffgeräusche sind bis zum Flüstern gedämpft.



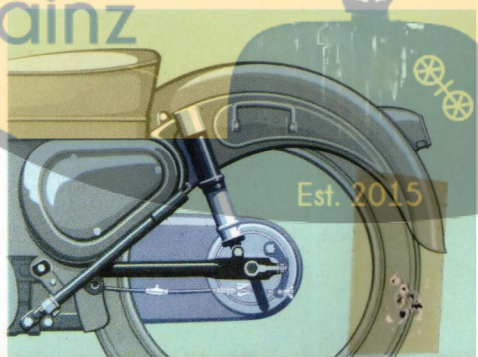
Zur Fahrkultur dieser gepflegten Maschine gehört ein gepflegter Start: Der kräftige Schwungradanlasser mit dem Glockenanker bringt den temperamentvollen U-Zweitakter auch bei sehr tiefen Temperaturen durch eine kurze Rechtsdrehung des Zündschlüssels sicher auf seine Start-Drehzahl. Eine feine Sache.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



Zweitakt-Fre
Mainz
Est. 2015

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, formschöner Seitenverkleidung, die wirklichen Schmutzschutz bietet.
Fahrersitz	Gefedertes Sitzkissen mit Haargummi-Auflage und weinrotem Kunstlederbezug. Auf Wunsch mit Druckfedersattel oder Sitzbank.
Gewicht	136 kg, fahrbereit, vollgetankt.
Geschwindigkeit	102,5 km/std aufrecht sitzend* 110 km/std in gebückter Fahrerhaltung*
Kraftstoff-Normverbrauch	2,8 Liter/100km.*
Serienmäßige Ausstattung	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, witterungsbeständige Hochglanz-Emaillierung mit goldfarbigen Zierlinien. Stahl-Blankteile einschl. Schalldämpfer und Speichen hochglanzverchromt. Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten.

* lt. VFM-Typwertung geprüft durch den vereidigten Sachverständigen des VFM.

Mainz Est. 2015

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG AKTIENGESELLSCHAFT