

km

50 000 Dauertest-Abschlussbilanz Triumph Sprint ST

WELL

Kein Zweifel, die Triumph Sprint ST ist einer der fahrdynamischsten und

Von Thomas Schmieder; Fotos: Jacek Bilski, Jörg Künstle (1), Gerry Wagner (1)

49 000	
48 000	
47 607	<< Lagerbolzen der Federbeinanlenkung erneuert; Bremsbeläge vorne erneuert
46 000	
45 000	
44 000	
43 000	
42 000	
41 275	<< Komplette Hintergrad-Achslagerung mit Bremsscheibe, Belägen und ABS-Sensor erneuert
40 000	
39 000	
38 000	
37 000	
36 000	
35 844	<< Bremsbeläge hinten erneuert
34 000	
33 000	
32 000	
31 000	
30 000	
29 000	Kettensatz und Bremsscheiben vorne mit Belägen erneuert
28 861	<< Bremsbeläge hinten erneuert
27 000	
26 985	<< Bremsbeläge hinten erneuert
25 000	
24 000	
23 000	
22 663	<< Bremsbeläge hinten erneuert
21 000	
20 000	
19 000	
18 000	
17 000	
16 000	
15 000	
14 000	
13 000	
12 931	<< Bremsbeläge hinten erneuert
11 000	
10 000	
9000	
8000	
7000	
6000	
5000	
4000	
3739	<< Bremsbeläge hinten erneuert
2000	
1000	



DONE

stärksten Sporttourer. Nun durfte die schnittige Britin auch große Zuverlässigkeit unter Beweis stellen.





Dreiklangdimensionen. Die drei Zylinder-Laufbahnen zeigen sichtbare Laufspuren, doch die Maße sind in Ordnung. Generell erweist sich der britische Sport-tourer als äußerst langlebig



Dezember 2006. Der Besuch der Triumph-Delegation bei MOTORRAD artet wahrhaft zum Triumphzug aus. Denn die demonstrierte Sprint ST steckte die Strapazen über 50 000 Kilometer Dauertest souverän weg. Hinter der schicken blauen Vollverschalung verbirgt sich ein solider Kern: massive Gehäusehälften des Dreizylinders und viele großzügig dimensionierte Teile. Verschleiß? Der ist den Motorinnereien völlig fremd, trotz des minimal unrunder dritten Zylinders.

Zehn von 15 standardmäßig begutachteten Teilen und Maßen liegen auf dem Niveau von Neuteilen, also in der Einbautoleranz – siehe die Grafik auf Seite 56.

Von wegen Sprint, das ist ein echter Dauerläufer! Bereits die über die Laufzeit konstant gut gebliebenen Fahrleistungen und Kompressionswerte deuteten auf hohe Dauerhaltbarkeit. Ebenso der geringe Ölverbrauch von durchschnittlich 0,05 Litern auf 1000 Kilometer. Nicht ein einziges Mal blieb der 125 PS starke Sporttourer liegen.

Nun ja, einmal doch, bei 46 499 Kilometern. Aber da konnte die ABS-bewehrte Triumph nichts für. Wer kennt das nicht: aufgerissene Augen, ein verzweifertes Zapfen am Lenker, dem unangenehme Knarz- und Kratzgeräusche folgen. Und dann diese verdammte Stille. Splitt in der Kurve, irgendwo in den Vogesen, ließ einen freien

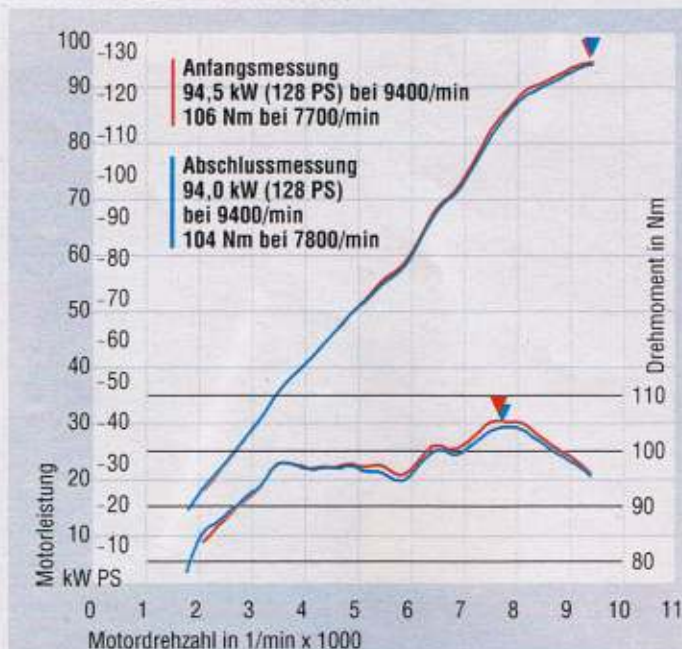
Mitarbeiter von MOTORRAD bei Tempo 50 stürzen. Und den Neigungsschalter in Aktion treten: Bei Schräglagen ab 65 Grad, die länger als drei Sekunden anhalten, schaltet er Einspritzung und Zündung ab.

Nach dem Sturz zogen sich hässliche Schleifspuren wie Narben über die rechte Seite: vom schwarz gehaltenen Tauchrohr der Gabel über die Seitenverkleidung bis zum breit bauenden Koffer. Der vermutlich Schlimmeres verhütet hat. Nur der Lenkerstummel war krumm. Und der formschöne „Blinkerspiegel“ brauchte eine stützende Tape-Bandage. Glück gehabt. Ein Druck aufs Knöpfchen, und es ging weiter. Stichwort Startverhalten: Generell verlangt der



MESSWERTE

LEISTUNGSDIAGRAMM*



*Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung $\pm 5\%$

FAHRLEISTUNGEN

Anfangs-/Abschlussmessung		4837 km	50 000 km
Beschleunigung			
0–100 km/h	sek	3,3	3,3
0–140 km/h	sek	5,4	5,5
0–200 km/h	sek	10,7	11,1
Durchzug			
60–100 km/h	sek	4,0	3,9
100–140 km/h	sek	4,3	4,4
140–180 km/h	sek	5,2	5,5
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch über 50 000 km			
Kraftstoff (Super)	l/100 km		6,5
Motoröl	l/1000 km		0,05

Gut geblieben. Auf dem hohen Anfangsniveau präsentieren sich im Rahmen der Messtoleranz die bullige Leistungskurve ebenso wie die sportlichen Fahrleistungen. Nicht ganz so vorbildlich ist dagegen der Benzinverbrauch



KOSTEN UND WARTUNG

KOSTEN

Betriebskosten auf 50 000 km

16 Liter Öl à 12,86 Euro	205,76 Euro
5 Ölfilter à 11,19 Euro	55,95 Euro
3 Luftfilter à 32,29 Euro	96,87 Euro
6 Zündkerzen à 11,64 Euro	69,84 Euro
5 Satz Bremsbeläge hinten à 34,62 Euro	173,10 Euro
2 Satz Bremsbeläge vorne à 61,54 Euro	123,08 Euro
1 Kettensatz	176,50 Euro
Bremsflüssigkeit	11,93 Euro
Kleinteile, Schmierstoffe	40,19 Euro
Dichtungen	85,40 Euro
Inspektionen und Reparaturen	945,33 Euro
Reifen (inkl. Montage, Wuchten und Entsorgen)	2778,00 Euro
Kraftstoff	4131,45 Euro

Gesamtkosten **8893,40 Euro**

Anschaffungskosten 13 347,00 Euro

Wertverlust 6047,00 Euro

Schätzpreis (Händlerverkaufspreis) 7300,00 Euro

Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust) 17,8 Cent

Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust) 29,9 Cent

WARTUNG + REPARATUREN

Bremsbeläge hinten erneuert	km-Stand 3739
Reifen vorne und hinten erneuert, Bridgestone BT 020	7928
Bremsbeläge hinten erneuert	12 931
Reifen hinten erneuert, Bridgestone BT 020	16 082
Bremsbeläge hinten und Reifen vorne und hinten erneuert, Dunlop D 208 RR	22 663
Reifen vorne und hinten erneuert, Bridgestone BT 020	25 111
Bremsbeläge hinten erneuert	26 985
Bremsscheiben mit -Belägen vorne erneuert, Software-Update aufgespielt, zusätzliche Hitzedämmmatten montiert (Garantie), Kettensatz erneuert	28 861
Reifen vorne und hinten erneuert, Avon Azaro AV 45/46 ST	29 099
Gebrochener Sitzbankhilfsrahmen geschweißt	33 777
Bremsbeläge hinten erneuert	35 844
Reifen vorne und hinten erneuert, Avon AV 59/60 Viper Sport	37 509
Komplette Hinterachslagerung mit Bremsscheibe, Belägen und ABS-Sensorik erneuert (Garantie)	41 275
Reifen vorne und hinten erneuert, Pirelli Diablo Strada	43 630
Bolzen und Schraube der Zugstrebenbefestigung am Federbein erneuert (Garantie)	47 607
Bremsbeläge vorne erneuert	47 799

Drilling nach langem Druck aufs Knöpfchen. Die Startunwilligkeit legt mit der Motortemperatur zu und fällt bei eingelegtem Gang mit gezogener Kupplung stärker aus.

Williger startet die Triumph im Leerlauf und bei kaltem Aggregat. Neue Software für die Motorsteuerung brachte nur bedingt Besserung. Erst das 2007er-Modell springt flotter an, dank eines neuen, nicht nachrüstbaren Steuergeräts, siehe MOTORRAD 2/2007. Doch wenn der charismatische Triple erst mal läuft, begeistert er umso mehr. Das Fahrtenbuch verzeichnet viel Lob für ihn: „Klasse“, „toll“, „erste Sahne“.

Ähnlich positiv äußern sich die rund 20 Besitzer, die dankenswerterweise von ihren Erfahrungen berichtet haben – siehe auch Seite 58. „Der Motor ist eine Wucht“, schreibt Bernhard Hübner, „zieht ab 2000/min gleichmäßig und kraftvoll hoch, ohne Konstantfahruckeln.“ Ein kleiner Dreh im Handgelenk, und der Triple geht voll ab. Die Sprint macht ihrem Namen doch alle Ehre, spurtet aus dem Stand in 3,3 Sekunden auf Tempo hundert. Wow. Aber das ist nicht die wahre Bestimmung der Britin. Eher schon entspannt mit hohem Reisetempo entfernten Reisezielen entgegenzu-

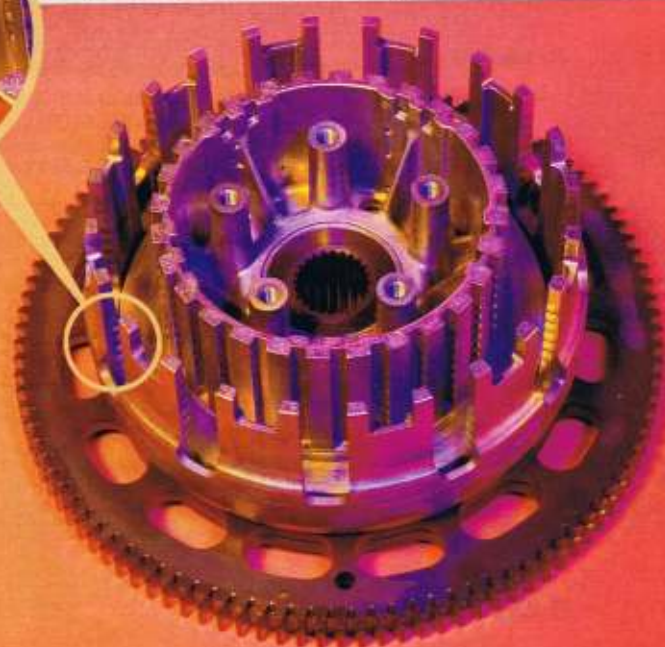
fliegen, über die Bahn zu gleiten. Zügige 255 km/h schafft der Sporttourer.

Röhrender Sound aus der Underseat-Auspuffanlage untermalt den tollen Schub: „Bis 3000 Touren ein bärg raspelndes Knurren, ab da fast ordinäres Plärren und ab 7000 Touren fauchend wie ein gereizter Tiger“, schreibt MOTORRAD-Leser Stefan Götz. Nicht zu vergessen das Grummeln bei geschlossenen Drosselklappen. Gibt man aus dem Schiebetrieb heraus wieder Gas, setzt die Leistung je nach Last und persönlichem Empfinden ziemlich direkt bis durchaus hart ein.

Go for more. Verschleiß ist beim Getriebe völlige Fehlanzeige – wie bei fast allen Bauteilen der Sprint ST. Einfach weiterfahren



Okay, der Kupplungskorb hat geringe Gebrauchsspuren (Rattermarken), ist jedoch voll funktionstüchtig





Alle Auslassventile haben leichte, aber unbedenkliche Brandspuren (links). Einer der drei Kolben zeigt eine Riefe (siehe Vergrößerung). Vermutlich blieb ein Bearbeitungsrückstand hängen

Very hot ist neben der Leistungsentfaltung auch die Hitzeabstrahlung des Triebwerks. „Großstadtverkehr im Sommer ist fast nicht zu machen“, berichtet Leser Götz weiter, „auf einer Tour im Juli durch Sardinien habe ich mir sogar Brandblasen am rechten Unterschenkel geholt.“ Drei zusätzliche, mittlerweile serienmäßige Hitzedämmmatten unter der Verkleidung sollen den „Eierkocher“ (Götz) abkühlen, die Nachrüstung ist kostenlos. Das 2007er-Modell erhielt ferner geänderte Entlüftungs-

löcher in der Verkleidung, um die Wärmeabfuhr zu verbessern.

Und neue Software soll ein wenig den Durst zügeln. Schade, der 1050er-Motor geht nicht mehr so sparsam mit dem Sprit um wie sein 955er-Vorgänger. Okay, 6,5 Liter Durchschnittsverbrauch gehen gerade noch in Ordnung. Doch die stylische Sprint trinkt auch bei Schleichfahrt kaum unter sechs Litern. Der hohe Minimalverbrauch, unter dokumentierten 5,3 Litern macht's der Triple nicht, drückt auf Lang-

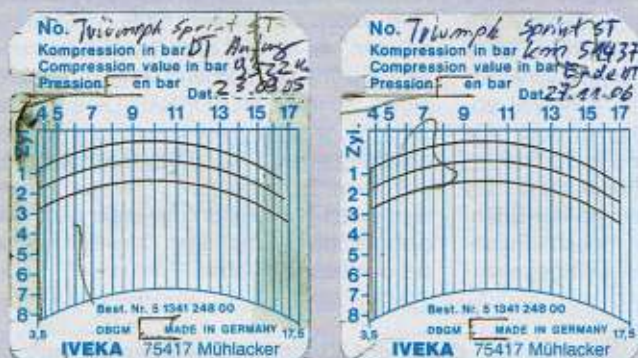
strecke den Reiseschnitt. Nur in seltensten Fällen liegen 300 Kilometer und mehr zwischen zwei Tankstopps.

Bei deren Planung hilft die recht genaue Restreichweitenanzeige des umfangreichen Bordcomputers im ebensolchen Cockpit: Vermeidet sie unter zehn Kilometer, schwappt noch rund ein Liter Benzin im Kunststoff-Tank. Der Original-Tankrucksack erfordert eine hässliche Unterschutzhaube aus PVC, die fest montiert werden muss. Doch noch im laufenden Jahr wird



BILANZ NACH 50 000 km

KOMPRESSION



Gutes Zeichen. Die Kompression liegt auf sehr hohem Niveau, sie hat über die Laufzeit leicht zugelegt

ZUSTAND

Zylinderkopf: Alle Ventile sind dicht, die Ventilsitze nicht eingeschlagen. Die Ventilschäfte und ihre Führungen liegen noch innerhalb der Soll-Maße für Neuteile (Einbautoleranz). Die Nockenwellen und ihre Lager zeigen deutliche Laufspuren (Riefen), ihre Maße sind jedoch in Ordnung. Sehr gut präsentiert sich die Nockenhöhe.

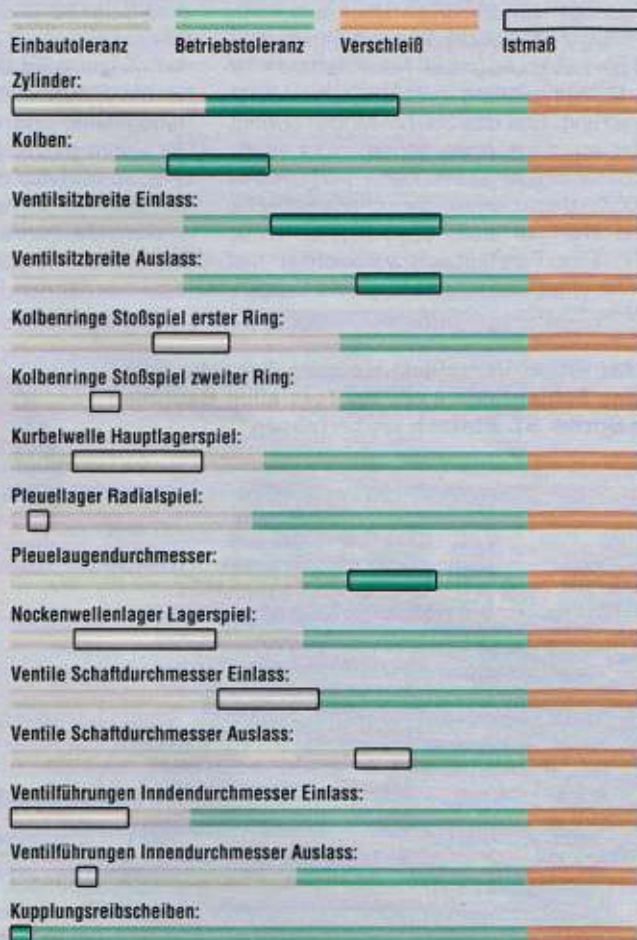
Zylinder/Kolben: Alle Laufbahnen zeigen sichtbare Laufspuren, sind aber maßhaltig. Der rechte Zylinder ist etwas unrunder als die beiden anderen, liegt jedoch ebenfalls in der Betriebstoleranz. Sehr gut fällt das Spiel der Kolben aus, ordentlich ihr Laufbild. Die Ölkohle-Ablagerungen sind gering.

Kurbeltrieb: Das Spiel der Kurbelwellenlager ist im Rahmen der Einbautoleranz. Die unteren Pleuellagen sind tadellos, die oberen zeigen wie die Kolbenbolzen leichte, etwas ungleichmäßige Laufspuren.

Kraftübertragung: Das Getriebe befindet sich in sehr gutem Zustand, ohne Ausbrüche an den Gangrädern. Neuwertig präsentieren sich die Kupplungsreibscheiben, bis zuletzt trat weder Rupfen noch Rutschen auf.

Rahmen/Fahrwerk: Die Lackierung wirkt hochwertig und haltbar; am beschichteten Rahmen gibt es keine versteckten Korrosionsnester.

VERSCHLEISS





TRIUMPH NIMMT STELLUNG...

...zu Startproblemen bei heißem Motor.

Seit dem jüngsten von insgesamt zwei Software-Updates für die Sprint ST sollte es keine Probleme mehr geben. Die Händler spielen die neue Software turnusmäßig im Rahmen einer fälligen Inspektion auf, bei Beanstandungen auch außer der Reihe.

...zur starken Wärmeabstrahlung des Dreizylinders Richtung Füße und Unterschenkel.

Kunden, die damit Probleme haben, bekommen von uns drei zusätzliche Hitzedämmmatten montiert. Diese sind mittlerweile Serienstandard und nachträglich auch dem Dauertest-Exemplar

zugute gekommen. Am 2007er-Modell sollen zusätzlich größere, tiefer liegende Öffnungen in der Verkleidung übermäßige Hitzeabstrahlung verhindern.

...zu den rubbelnden Bremscheiben, die nur knapp 29 000 Kilometer hielten.

Sie lagen noch innerhalb der Toleranz für Seitenschlag. Dies ist ein Einzelfall, der bei schwimmenden Bremscheiben selten vorkommen kann.

...zu sechs Sätzen verschlissener hinterer Bremsbeläge am Test-Motorrad.

Die Ursache dafür liegt in einem nicht korrekt eingebauten Seegering am Radträger der Einarmschwinge. Dadurch konnte das Hinterrad um etwa 1,5 bis 2,0 Millimeter quer zur Fahrtrichtung verrutschen.

...zum wandernden Druckpunkt an der Vorderradbremse, der diverse MOTORRAD-Leser irritierte.

Die ersten ausgelieferten Fahrzeuge hatten eine kleine 14er-Hydraulikpumpe. Später wurde diese

Uli Bonsels (Mitte) und Christian Wachter (rechts) von Triumph begutachten mit MOTORRAD-Mitarbeitern die Motorinnereien



durch eine 16er-Pumpe ersetzt. Kunden, die ein Problem bemängeln, bekommen sie von uns gratis nachgerüstet.

...zur recht sportlichen Sitzposition mit etwas viel Last auf den Handgelenken.

Die drei Zentimeter höheren Lenkerstummel des 2007er-Modells passen auch an ältere Exemplare. Der Nachrüstkit kostet inklusive längerer Leitungen und Züge 219 Euro; die Montage geht extra.

...zu einzelnen Riefen in einem Zylinder, an den Nockenwellen und deren Lagern.

Solch eine einzelne Riefe ist nichts Dramatisches, eher ein Schönheitsfehler. Vermutlich wurde ein Span aus der Bearbeitung durchgezogen. Insgesamt kann der Motor aus allen vorhandenen Einzelteilen problemlos wieder zusammengesetzt werden.

...zu ungleichmäßigen Laufspuren in den oberen Pleuelaugen und Kolbenbolzen.

Sollten jetzt Teile getauscht werden, dann bloß, weil sie ohnehin offen liegen. Aus technischer Sicht besteht nach 50 000 Kilometern kein Grund zum Wechsel einzelner Teile.

die Sprint ST einen Stahltank erhalten, so wie Tiger oder Daytona 675. Der wird leichter und für Triumph kostengünstiger zu produzieren sein, bietet Magnettankrucksäcken Halt und lässt sich im Falle eines Falles leicht ausbeulen.

Apropos reparieren. Mit Verschleißteilen ging die Britin fast schon schottisch knickerig um, selbst der Kettensatz hielt locker knapp 29 000 Kilometer. Allerdings gibt es auch Ausnahmen. Gleich sechs Satz hintere Bremsbeläge fraß die Sprint ST auf 50 000 Kilometern. Ursache war offenbar seitliches Spiel am Radträger, bedingt durch einen Montagefehler, siehe die Stellungnahme von Triumph oben. Nach

41 275 Kilometern wurde die komplette Hinterachslagerung inklusive Bremscheibe, Belägen und ABS-Sensorik auf Garantie getauscht. Danach war Ruhe im Karton.

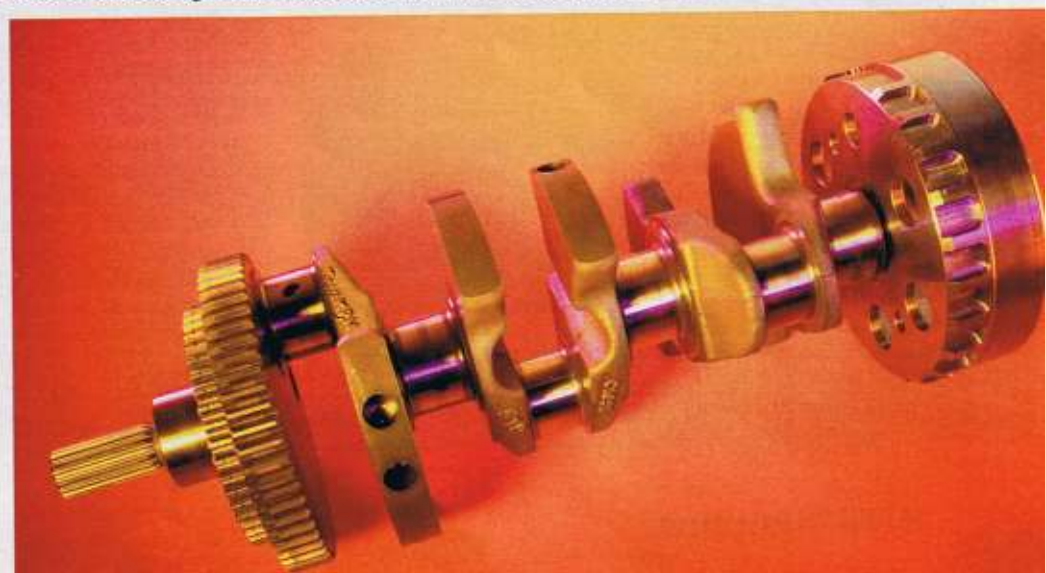
Bereits ab 16 709 Kilometern begann die vordere Bremse zu rubbeln. Zur vorgezogenen 30 000er-Inspektion – die Triumph musste fit sein für eine Tour zur Todeszone von Tschernobyl – gab's neue Bremscheiben und Beläge. Wünschenswert für die Zukunft: ein feiner regelndes ABS, das kürzere Bremswege ermöglicht. Der Trip nach Tschernobyl war wohl strahlen- wie materialtechnisch mörderisch. Auf dem reparaturfreundlich geschraubten Rahmenheck brach der Träger für den Heckbügel an den

Schweißnähten ab. Kein Wunder, bei vollbepackten Koffern und der Fotoausrüstung im hoch aufragenden Topcase auf miesen Straßen. Das notwendige Schweißen des Aluminiums nimmt der Autor daher auf seine Kappe.

Nur durch Zufall fiel nach gut 47 000 Kilometern die krumme Befestigungsschraube der Zugstrebenbefestigung am Federbein auf. Triumph reagierte mit der einzigen echten Rückrufaktion für die Sprint ST. Diese extrem wichtige Schraube wird bei allen Fahrzeugen erneuert und in verlängerte Hülsen gesteckt. Bereits im Frühjahr 2006 hatte Triumph die völlig labilen Koffer der ersten Serie gratis durch



Gemischtes Triple. Tadellos sind die unteren Pleuelaugen, die oberen Pleuelaugen weisen leichte Laufspuren auf (Vergrößerung), ebenso die Pleuelaugen. Wie neu erscheint die Pleuelauge nach 50 000 Kilometern; sie trägt charakteristische 240 Grad Hubzapfenversatz



ICH FAHRE SEIT ZEHN JAHREN TRIUMPH und habe jede Sprint-Generation besessen. Die 1050er geriet deutlich sportlicher. Als technischen Rückschritt empfinde ich den deutlich gestiegenen Benzinverbrauch. Egal, ob man gemächlich oder flott unterwegs ist, unter sechs Litern spielt sich nichts ab. Nervig ist auch die harte Gasannahme, verbunden mit heftigen Lastwechseln. Ein Update der Einspritz-Software hat nicht die erwünschte Verbesserung gebracht. Ansonsten ist die Sprint eine zuverlässige und fahraktive Maschine. Optik und Sound sind sowieso einmalig.

Volker Heinrich, Bad Oeynhausen

NACH 30 JAHREN ERFAHRUNG MIT SIEBEN JAPANBIKES

ist die Sprint ST mit ABS und dreiteiligem Kofferset das Beste, was mir je untergekommen ist. Der Oberhammer ist der Motor: Bombendurchzug aus tiefsten Drehzahlen, vor allem mit 18er-Ritzel anstelle des serienmäßigen 19ers. Ferner habe ich einen Superbike-Lenker von ABM montiert. Handling und Sitzposition danken es, die Handgelenke werden wirkungsvoll entlastet. Das Fahrwerk ist narrensicher, für die Gewichtsklasse sehr handlich, bei hohem Tempo auch voll beladen absolut stabil. Ein voll einstellbares Federbein von Wilbers mit Ausgleichsbehälter bietet selbst unter voller Beladung noch Reserven. Es bedingt ein sämig saugendes Fahrgefühl sogar bei forcierter Gangart auf schlechtem Belag.

Jean-Claude Chevrolet, Reinach/Schweiz



ANFANG MAI 2005 LÖSTE DIE SPRINT ST 1050 meine Honda VFR (RC 36) ab. Ein guter Tausch. Endlich Durchzug von unten. Die Triumph vermittelt ungetrübtes Vertrauen, auch in den engen Kurven zum St. Bernardo hoch und im Regen wieder runter. Selbst mit voller Beladung. Mängel: Nach dem ersten Reifenwechsel sprang die Sprint nicht mehr an, ein Anlasserritzel wurde gegen ein größeres getauscht. Später stand sie wieder in der Werkstatt: wegen wandernden Druckpunkts in der ABS-Vorderradbremse und dem Rückruf der Befestigungsschraube am Umlenkhebel des Federbeins. Darüber tröstet satter Klang, tolle Drehfreude, herrliche Laufruhe und der Biss des Dreizylinders hinweg.

Roland Jakob, Heidelberg

FÜR MICH STELLT DIE ST 1050 ABS den optimalen Kompromiss zwischen Tourer und Sportler dar. Mit meinen 193 Zentimetern sind selbst mit Sozia Fahrten von 900 Kilometern am Stück bequem machbar wie auch der rasant-flotte Ritt mit den Kumpels auf der Hausstrecke. Der Anlasser braucht verhältnismäßig lange, bis der begeisternde Triple läuft. Die kraftvolle Leistungsentfaltung und der knurrig-röhrende Triple-Sound machen süchtig. Lästig und störend sind die extremen Lastwechsel, die nur mit peniblem Einstellen des Gas- und Kettenspiels reduziert wurden. Die hübsche, wenig effektive Frontscheibe zeigte nach kurzer Zeit Blasenbildung und wurde auf Garantie getauscht. Ab 160 km/h lassen die Spiegel nur noch ein Zitterbild erkennen. Die schicken Originalkoffer fallen mit



28 Liter Volumen sehr klein aus, meine Frau und ich mussten auf zweiwöchiger Italiertour das Gepäck auf ein Minimum reduzieren.

Gerald Neuberth, Bruchsal

DIESE BRITIN, ICH BIN GERÜHRT, NICHT GESCHÜTTELT:

Ein Hammer-Motor, und die Gesamtakustik fällt wohl unters Drogengesetz. Das Getriebe: nicht so sahnig wie beim Japaner, doch weicher und leiser als bei anderen Europäern. Die hohe Aero-Scheibe wirkt spürbar und schaut zudem gut aus. Der Metzeler Roadtec Z6 bietet gegenüber dem Bridgestone BT 020 mehr Grip auch bei kalten Reifen, ist handlicher und langlebiger. Schwächen? Okay, bei sehr sportlicher Fahrweise ist die Kartuschengabel am Limit, nicht sensibel genug, neigt sie im Extremfall zum Stuckern. Abhilfe sollen Wilbers-Federn schaffen. Die Koffer (auf Garantie getauscht) sind jetzt dicht, nur leider einen Tick zu klein. Ich verzeihe es der Britin, denn nobody is perfect!

Peter Wolf, Kaufbeuren

DIE SITZPOSITION AUF DER TRIUMPH SPRINT ST 1050 ist nach dem Umbau auf höhere Lenkerstummel von SBF langstreckentauglich, der Windschutz durch die MRA-Spoilerscheibe ebenfalls. Der Sound des Dreizylinders ist genial, der Spritverbrauch liegt bei 6,4 Liter auf 100 Kilometer. Ende Oktober 2006 wurden im Rahmen einer Inspektion die zusätzlichen Dämmmatten in der Verkleidung montiert, damit man im Sommer bei langsamer Fahrt nicht so von der heißen Abluft gegrillt wird. Mal sehen, ob's wirkt! Insgesamt ein feines Moped: eigenständige Optik, sehr gute Lackqualität, tolles Cockpit, gute Verarbeitung und ein starker Motor. Sehr entspannt zu fahren und trotzdem richtig schnell!

Martin Küper, Meschede

NACH ZWEI TRIUMPH SPEED TRIPLE gefiel mir an der Sprint ST sofort die sehr gefällige Sitzposition, sportlich nach vorne orientiert, aber immer noch aufrecht genug. Des weiteren berauschte



mich die bullige Leistungsentfaltung des Dreiers gepaart mit tollem Sound. Ich selber habe direkt am Anfang die originale Bremspumpe gegen die Radialpumpe der 675 gewechselt. Damit hatte sich der wandernde Druckpunkt der Vorderbremse für mich erledigt. Dieses leidige Thema plagt diverse Triumph-Modelle – siehe www.t5net-forum.de oder www.sprinter-forum.net. Nach 15 000 Kilometern waren die hinteren Bremsbeläge fällig. Nicht zufrieden stellen mich die bescheidenen Einstellmöglichkeiten des Fahrwerks. Ich tauschte die Erstbereifung Bridgestone BT 020 gegen Continental Road Attack. Die bieten ausreichend Kältegrif, sind im warmen Zustand äußerst griffig und auch bei Nässe gut zu kontrollieren.

Robert Jez, Wesseling

DER DREHMOMENTSTARKE MOTOR hat Druck in jeder Lage und klingt genial, speziell das Bollern und Brabbeln im Schiebetrieb. Toll ist das Handling, während das Federbein gelegentlich, speziell im Soziusbetrieb, überfordert und die Gabel etwas zu weich ist. Die fummeligen Schrauben zur Sitzbankbefestigung habe ich durch ein Schloss von SBF ersetzt. Ärgerlich: Die rahmenmontierte Abdeckung des Federbeins lässt bei Nässe die Beinkleidung einsauen. Bei der baugleichen Schwinghe der Speed Triple sind Bohrungen vorhanden, um einen größeren Spritzschutz montieren zu können. Der Sprint fehlen diese.

Martin Kolbeck, Lohne

verbesserte Exemplare ersetzt. Deren innere Wabenstruktur sorgt nun endlich für Stabilität, begrenzt das Stauvolumen allerdings auf magere 28 Liter. Da passt nicht einmal ein Integralhelm mehr rein.

Deshalb ließen nicht alle Besitzer einer bekoffenen ST die kostenlose Umrüstung vornehmen. Das 2007er-Modell trägt die neuen Gepäckboxen serienmäßig. Und legte auch sonst an Tourentauglichkeit zu. Dafür sorgen seine größere, gewölbte Scheibe (gab's bislang als Zubehör) sowie drei Zentimeter höhere Lenkerstummel (Nachrüstung möglich). Bei allen Baujahren fällt die Sitzposition für den Passagier sehr hoch aus. Entern schwierig, Überblick toll. Jenseits von Tempo 160 turbulenz es zwischen Fahrer und Sozius unangenehm, je nach Größenverhältnissen.

Bei Regenfahrt saut das Hinterrad Mensch und Maschine stark ein; für die Montage eines effizienteren Zubehör-Spritz-

schutzes wie bei der Speed Triple fehlen an der Einarmschwinge die Bohrungen. Sollen sie auch, sagt Triumph, weil jene Hinterrad-abdeckung in einer voll durchfedernden Sprint ST am Auspuff anschlagen könne. By the way: Ein Wilbers-Federbein bietet viel mehr Reserven für Soziusbetrieb oder sportliche Gangart und lässt sich einfacher und besser einstellen; mit dünnflüssigerem 7,5er-Gabelöl federt die nur in der Vorspannung verstellbare Gabel leichter aus und spricht feiner an.

Weitere englische Nickeligkeiten: das Fehlen eines Warnblinkers oder die friemelige Ölkontrolle per kleinem Plastik-Peilstab. Extrem umständlich gelöst ist die Leuchtweitenverstellung. Um das Fernlicht, das die mittlere der drei Leuchten erzeugt, nur halbwegs auf die Straße zu bringen, muss man die Verkleidungsscheibe strip-pen. Darüber trösten stoische Stabilität bei Toppspeed, hohe Zielgenauigkeit und leicht-

tes Handling hinweg, wenngleich die Sprint in Schräglage zum Teil durch Nachdruck auf Kurs gehalten werden will: Mit der Erstausrüstung Bridgestone BT 020 stellt sie sich stark auf; viel besser rollt die Triumph auf Metzeler Roadtec Z6 und Continental Road Attack (siehe Dauertest-Zwischenbilanz in MOTORRAD 19/2006).

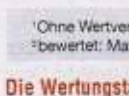
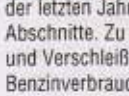
Für Vielfahrer zu empfehlen: die haltbaren Avon AV 45-ST und 46-ST. Denn mit der langlebigen Sprint ST können die Etappen lang ausfallen. Der tolle Zustand von Motor, Kupplung und Getriebe nach 50 000 Kilometern sichert ihr letztlich den ersten Platz in der Dauertest-Liste von MOTORRAD. Dies sollte auch Fahrer der aktuellen Speed Triple und Tiger beruhigen, alle drei 1050er-Typen tragen den identischen Triple, bis hin zu Getriebe und Nockenwellen. Lediglich Airboxen, Auspuffanlagen und Software sind unterschiedlich. Tja, Triumph, well done. ■



DAUERTEST WERTUNG

Modell

Punkte

		Kosten/km ¹ in Cent	Punkte	Brennverbr. ² in Liter/100 km	Punkte	Wertverlust ³ in %	Punkte	Werkstattbesuche/ Pannen	Punkte	Punkte Verschleiß/Zustand ⁴	GESAMTPUNKTE	Test in MOTORRAD ⁵
	Maximale Punktzahl	25		5		10		30		30	100	
	1. Triumph Sprint ST	9,5	16	6,5	3	45	5	4/0	26	26	76	3/07
	2. BMW K 1200 S	9,5	16	6,6	3	44	6	5/0	25	25	75	24/06
	3. Honda VFR-ABS	10,5	14	7,0	2	44	6	1/0	29	23	74	17/03
	4. Suzuki V-Strom 1000	8,4	19	6,5	3	56	2	4/0	26	21	71	02/04
	5. MZ 1000 S	8,8	18	7,3	1	54	3	4/1	21	25	68	1/06
	6. Kawasaki ZX-10R	10,5	14	4,8	5	53	3	3/0	27	18	67	6/06
	7. Kawasaki Z 1000	12,3	11	6,3	3	55	2	1/1	24	27	67	14/06
	8. BMW R 1200 GS	6,1	23	6,0	4	50	4	6/2	14	21	66	21/05
	9. Harley-D. V-Rod	11,8	12	6,5	3	56	2	3/0	27	21	65	4/05
	10. Buell XB12S	11,2	13	6,9	2	41	7	8/0	22	21	65	17/04
	11. KTM 950 Adventure	12,9	10	5,5	5	41	7	6/2	14	18	54	25/06
	12. Ducati 999	8,7	18	6,7	2	38	8	9/2	11	10	49	16/05
	13. Ducati 999	14,6	6	6,4	3	56	2	11/0	20	9	40	26/05

¹ Ohne Wertverlust und Benzinkosten; ² Durchschnittsverbrauch über 50 000 km; ³ laut DAT-Bewertung; ⁴ außerplanmäßige Werkstattbesuche; ⁵ bewertet: Maßhaltigkeit, Verschleißbild, Ersatzteilbedarf; * Nachbestellungen unter Telefon 07 11/1 82-12 29

Die Wertungstabelle gibt einen Überblick der MOTORRAD-Dauertestmaschinen der letzten Jahre. 100 Punkte können maximal eingefahren werden, aufgeteilt in fünf Abschnitte. Zu den Kosten pro Kilometer zählen Ausgaben für Inspektion, Ersatz- und Verschleißteile, etwa Reifen und Kettensätze. Grundlage für die Bewertung des Benzinverbrauchs ist der durchschnittliche Verbrauch über die gesamten 50 000 Kilometer. Der Wertverlust basiert auf einer DAT-Schätzung am Ende des Dauertests.

Bewertet wird die Relation zum Listenpreis bei Beginn des Tests. Außerordentliche Werkstattbesuche führen zu einem Abzug von jeweils einem Punkt. Pannen, bei denen das Motorrad nicht weiterfahren konnte, werden mit fünf Punkten Abzug bestraft. Beim technischen Zustand fließen die Verschleißmaße sowie der optische Zustand der Einzelteile ein. Moderater Wertverlust, tolerierbare Kosten, geringe Ausfälle und toller Zustand nach Dauertestende sichern der Sprint ST den ersten Platz.