



LICENCE



Brandgefährlich, extrem günstig, angriffslustig – doch Triumphs neue Street Triple taugt keineswegs nur für verschärfte Fahrweise.

TO THRILL



Es zeichnet die Street Triple aus, dass sie zwar knurrt und faucht wie ein gereizter Löwe, aber zugleich ganz leicht und entspannt zu fahren ist

Von Rolf Henniges; Fotos: Jörg Künstle

Ein sonnendurchtränkter Morgen in Italien. Im Schatten einer Palme lehnt ein Motorrad lässig auf seinem Seitenständer. Wenn es könnte, würde es rauchen. Und sich Fahrer wie James Dean oder Doro Pesch aussuchen. Der breite Lenker eingeschlagen, die beiden Scheinwerfer wie weit aufgerissene Augen. Die neue Street Triple sieht ihrer 1050 Kubik großen Schwester auf den ersten Blick zum Verwechseln ähnlich. Vor allem von vorn und hinten. Von der Seite betrachtet fällt jedoch sofort die Schwinge ins Auge. Während die Speed Triple mit einem Einarm-Pendant aufwartet, führt und federt die Street Triple ihr Hinterrad über die konventionelle Aluminium-Schwinge der Daytona 675. Überhaupt haben die Briten viel von ihrem Supersportler übernommen: Rahmen, Räder, Tank und Motor sind nahezu identisch.

Gleiches gilt für das Fauchen des Triple. Es signalisiert schon im Stand Angriffslust. Wie das klingt? Versuchen Sie mal, einem Löwen das Fressen wegzunehmen. Jeder Gasstoß per Einspritzung in die drei 225 cm³ großen Zylinder wird mit genau diesem bösen, knurrigen Fauchen beantwortet. Aufsitzen. Nanu? Das Arrangement von 800 Millimeter Sitzhöhe, bequemer Bank, schmaler Taille, dicht am Fahrer positioniertem Lenker und Fußrasten, die einen entspannten Kniewinkel ermöglichen, fühlt sich an, als wäre die Triple der Inbegriff des optimalen Fahrerschulkrads. Trotzdem glaubt der Fahrer spontan, er trüge Drei-Tage-Bart und hätte die oberen Knöpfe der Lederjacke offen.

Gang rein – ohne Krachen. Kupplung raus – leichtgängig, bestens dosierbar. Erste Meter durch die Ortschaft. Jetzt wird es glaubhaft, was die Briten als Gewicht angeben: 167 Kilogramm trocken. Mit allen

Betriebsstoffen – der Tank fasst 17,4 Liter – dürften das rund 190 Kilogramm sein. Die lassen sich unglaublich spielerisch um Hindernisse zirkeln. Und das trotz der nicht gerade als hyperhandlich verschrienen Dunlop Sportmax Qualifier-Bereifung. Ein kurzes Lenkerzucken nur, und die Street Triple schlägt neue Wege ein. Wie herrlich leicht. Einziges Manko: Der Lenkeinschlag könnte größer sein.

Zehn Minuten später: Das Ortsschild zoomt aus den Spiegeln, vor dem Vorderrad erstreckt sich ein Bergmassiv. Kurzer Stopp. Tiefes Durchatmen. Handschuhe zurechtrücken, Helmverschluss nochmals überprüfen, Lederkombi glatt streifen. Whroaaaap, erster Gang. Verdammt, das Vorderrad wird leicht. Whroaaaap, Zweiter. Es ist schier unglaublich. Vor zehn Jahren hätten sich die Fahrer von 600er-Supersportlern zusammengerottet und dich in die Geschlossene eingewiesen,



Triple-Cockpit: Alles, was man wissen muss, übersichtlich präsentiert



Triple-Bremse: einfache Bauart, überzeugender Biss

wärest du ihnen mit folgender Story gekommen: Ab 2000/min geht's ordentlich vorwärts. Kein Verschlucken. Kein Zucken. Ab 4000/min spannt der Triple seine Muskeln, schiebt unbändig an, und zwischen 6000 und 13000 Touren findet die Gier einfach kein Ende. Dieser Motor ist berauschend, er hat die Licence to thrill.

Dreht so willig, so gierig, als würde flüssiger Zorn statt Öl zirkulieren. Faucht so bestialisch, dass man sich permanent als Löwenbändiger fühlt. Und er geht brutal zur Sache, drückt 106 PS bei 11700/min. Ebenso glaubhaft, weil fühlbar, ist folgende Aussage von Triumph: Zwischen

4000 und 12000 Umdrehungen liegen immer mehr als 60 Newtonmeter Drehmoment an. Gegenüber der Daytona wurde das Profil der Nockenwellen zugunsten eines besseren Drehmomentverlaufs im mittleren Drehzahlbereich verändert.

Kurve. Einlenken, durchwirbeln, aufrichten. Kurze Gerade. Forsches Einkuppeln – warum haben die Briten ihr Baby nicht Wheelie-Triple genannt? Das hätte besser gepasst. Nächste Kurve, anbremsen. Klappt punktgenau. Die beiden Doppelkolben-Schwimmsättel von Nissin sind zwar einfacher aufgebaut als die Festsättel des Schwestermodells, beeindrucken aber

Der 675er muss sich nicht hinter einer Verkleidung verstecken – hinter anderen Motoren sowieso nicht





Das Heck wirkt im Verhältnis zur Speed Triple harmonischer



Trotz günstigen Preises prunkt die Triple mit einem Edelstahl-Auspuff

ebenfalls mit sehr guter Dosierbarkeit und exaktem Druckpunkt. Gas wieder auf – Löwenbändiger. Auf der Passhöhe wandelt sich der Gourmetasphalt nicht nur in Orangenhaut, sondern wartet auch mit fiesem Bodenwellen auf. Dort macht sich das komfortabel abgestimmte Fahrwerk beliebt, das die meisten Unebenheiten herausfiltert. Im Gegensatz zur Speed Triple lässt sich nur die Federvorspannung hinten einstellen. Die Fahrwerksauslegung ist ein gelungener Kompromiss aus weichem Ansprechen und komfortablem Dämpfen. Bei harten Bremsungen geht die Gabel jedoch auf Block, und das Federbein gerät im Zweipersonenbetrieb auf schlechtem Untergrund ebenfalls an seine Grenzen. Pause. Der Auspuff tickert, über dem Dreizylinder flimmert es.

7350 Euro plus 250 Euro Nebenkosten verlangt Triumph für die Street Triple. Bei den heutigen Preisen fast schon ein Dumpingangebot. Abstriche in der Verarbeitungsqualität muss der Kunde dafür nicht hinnehmen. Der Auspuff ist komplett aus Edelstahl, die Tankaufkleber sind mit Klarlack überzogen, die Bremsanlage leistet sich Stahlflexleitungen. Der Reifenluftdruck kann über gekröpfte Ventile easy kontrolliert werden, die Informationen des

Cockpits lassen nahezu keine Wünsche offen. Und unter der Sitzbank ist sogar ein kleines Staufach. Gepäck lässt sich allerdings nur im Tankrucksack unterbringen, ABS wird gar nicht erst angeboten. Zumindest in Deutschland wird dies ein Manko sein. Aber, um noch einmal bei Doro und James Dean anzuknüpfen: ABS an einem Motorrad wie der Street Triple wäre so, als wenn ein Samurai einen Bodyguard einstellen würde.

Es sind die letzten Kurven dieses Tages. Seidenweich biegt die Triple ein, lässt sich selbst auf der Bremse noch harmonisch umlegen und hängt präzise am Gas. Pfeilt spielerisch wie kaum ein anderes Bike von Kehre zu Kehre. Anfänger werden entspannt und ohne Angst fahren und Könnner ihre helle Freude haben. Motor wie auch Bremsen ermöglichen extreme Hatz, realisieren jedwede Spielvariante: Wheels, Stoppies, Drifts – die Triple macht es einem leicht. Ab August 2007 wird sie bei den Händlern stehen. Man muss kein Macho sein, um dieses Bike zu mögen. Auch Frauen werden es als Alternative entdecken. Denn mehr zweirädrige Egozentrik, oder nennen wir es Charakter, gibt es derzeit nur bei Harley. Aber dort nicht einmal halb so dynamisch. ■

TRIUMPH STREET TRIPLE

DATEN

■ **Motor:** wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 44 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 402 W, Batterie 12 V/7 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadaupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 74,0 x 52,3 mm
Hubraum 675 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,7:1

Nennleistung 78,0 kW (106 PS) bei 11700/min
Max. Drehmoment 68 Nm bei 9200/min

■ **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 308 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1395 mm, Lenkkopfwinkel 65,7 Grad, Nachlauf 95 mm, Federweg v/h 120/126 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trockengewicht 167 kg, Tankinhalt 17,4 Liter.

Garantie zwei Jahre
Farben Grün, Weiß, Schwarz
Leistungsvariante 25 kW (34 PS), 72 kW (98 PS)
Preis inkl. Nebenkosten 7600 Euro