

---

## Fahrbericht Triumph Speed Triple 1200 RR: Café Racer für Gentlemen Rider

Von Ralf Bielefeldt, cen

Seit dreieinhalb Jahrzehnten steht Stuart Wood in Diensten des britischen Motorradherstellers Triumph. Er hat die miesen Zeiten mitgemacht, als die Motorradschmiede Ende der Achtziger bankrott war, den Neuanfang in den Neunzigern unter Retter John Bloor und das Großfeuer 2002, das fast die gesamten Produktionsanlagen in Hinckley zerstörte. Und er hat die guten Zeiten erlebt, die mit dem Wiederaufbau und der zusätzlichen Fertigung in Thailand begannen und bis heute andauern. Er ist für gewöhnlich ein eher ruhiger Typ, der besonnen und akribisch Fragen beantwortet. Doch diesmal ist es anders. Da sprudelt der Mittfünfziger geradezu vor Begeisterung. „Wir hoffen, dass sie lange Zeit einmalig bleibt in ihrer Ausrichtung“, sagt der Chefindgenieur mit glänzenden Augen. Die Rede ist von der Speed Triple 1200 RR.

Die neue Triumph sticht genau in die Lücke zwischen Hyper Naked Bike und Superbike. Mit kernigen 180 PS und amtlichen 125 Newtonmetern Drehmoment empfiehlt sie sich bereits auf dem Papier für ambitionierte Ausritte auf der Landstraße und für die Jagd nach Rundenzeiten auf der Rennstrecke. Kultivierte Attacke lautet die Devise. Der erste Fahreindruck: Die Speed Triple 1200 RR ist ein Bike für den Gentleman Rider. Eine Fahrmaschine für Connaissseure; Fahrer und Fahrerinnen, die beim Automobil vermutlich zu einem Gran Turismo greifen würden. Aston Martin statt McLaren. Auf dicke Hose machen sollen die anderen.

Dazu passt auch der Sound der Speedy RR: 98 db(A) Standgeräusch lassen am grundsätzlichen Temperament keine Zweifel, sonore 81 dB(A) Fahrgeräusch besänftigen aber selbst eingefleischte Fahrlärmverdämmer. Die Gehörgänge der Person hinterm Lenker erreicht die Brit-Triple-Symphonie als wohlklingender Mix aus Ansaugeräusch und Endtopfblubbern. Daran ändern auch hohe Geschwindigkeiten wenig. Ein Genuss. Wie der Fahrkomfort.

In der Speed Triple 1200 RR trifft der große Triumph-Triple erstmals auf das viel gelobte, elektronisch verstellbare Fahrwerk Öhlins Smart EC 2.0. Die semi-aktive Federung ist bekannt aus Superbikes wie Ducati Panigale V4 S und Aprilia Tuono V4 1100 Factory. Mit der Doppel-R harmoniert das „mitdenkende“ und vielfach einstellbare Fahrwerk perfekt. Die ebenfalls serienmäßige „Inertial Measurement Unit“ (IMU) orchestriert als elektronischer Zampano die zahlreichen Fahrassistenten, die per Joystick in der linken, hinterleuchteten Lenkerarmatur angesteuert werden können. Schräglage, Querbeschleunigung, Roll- und Gierrate des Motorrads – all das fließt ein ins Ansprechverhalten und Zusammenspiel der Assistenzsysteme wie optimiertes Kurven-ABS und optimierte, abschaltbare Kurven-Traktionskontrolle. Mit an Bord sind außerdem Wheelie Control, Tempomat und fünf Fahrmodi (Regen, Straße, Sport, Track und individuell). Dazu ist serienmäßig ein „Blipper“ an Bord für kupplungsfreies Rauf- und Runterschalten der sechs sauber abgestuften Gänge.

Bei 11.500 Touren beginnt der rote Bereich auf dem Fünf-Zoll-TFT-Farbdisplay. Der große Triple will gedreht werden, keine Frage, dann zeigt er so richtig, was in ihm steckt. 245 km/h Spitze gibt Triumph offiziell an. Der Schaltassistent macht seine Sache hervorragend: Die Gangwechsel erfolgen präzise, geschmeidig und ohne Zugkraftunterbrechung. Genau so soll das sein. Gleiches gilt für die Bremsen. Vorn greifen Brembo-Stylema-Monobloc-Bremssättel in zwei schwimmend gelagerte 320-Millimeter-Bremsscheiben, hinten unterstützt eine 220-mm-Bremsscheibe mit Brembo-Doppelkolbenschwimmsattel. Eine fein dosierbare Hochleistungsbremse, die ihren Namen verdient.

---

Souveräne Leistung, moderate Sitzhöhe (830 mm), kultivierter Radstand (1439 mm), keine 200 Kilogramm schwer (Fahrgewicht 199 kg): Triumph verspricht sich von der „Triple powered Perfection“ der 1200 RR mit Recht einiges. Die aktuelle 1200 RS orderten innerhalb eines halben Jahres 3900 Kunden – mehr als doppelt so viele wie von der Vorgängergeneration in einem Jahr. Die 1200 RR – „der „Café Racer des 21. Jahrhunderts“ (O-Ton Triumph) – dürfte den Hype weiter befeuern.

Während der Fokus bei der 2021 gestarteten Speed Triple 1200 RS klar auf der Landstraße liegt, richtet sich die RR an Motorradbegeisterte, die auch mal standesgemäß auf die „Renne“ wollen, denen konventionelle Superbikes als Alltagsgefährten aber zu radikal sind.

Die Verarbeitung ist Triumph-typisch akribisch. Carbon-Ausleger halten die formvollendete, scheinbar schwebende Frontverkleidung. Stilvoll und charakterstark sitzt in der Mitte ein Voll-LED-Rundscheinwerfer – ein bewusster Optikbruch zur RS mit dem typischen Speedy-Doppelscheinwerfer im Insektenlook. Die Doppel-RR aus Hinckley verströmt dagegen den Look von (optional) leicht verkleideten Modern-Classic-Racern wie Triumph Thruxton RS und der seligen BMW R Nine T Racer. Aber auf subtile, moderne Art. Die Scheibe ist flach und kurz. Und durchaus wirksam, sobald man dahinter abtaucht. Die Sitzposition ist für eine Sportmaschine vergleichsweise entspannt: Die Fußrasten hat Triumph im Vergleich zum RS-Schwestermodell um 26 Millimeter nach hinten und 15 mm nach oben versetzt. Die Lenkerstummel sitzen 50 mm weiter vorn und 135 mm tiefer.

Die Markteinführung soll im Januar 2022 erfolgen. Zwei Farbkombinationen hat Triumph zum Start für die vernetzte Speed Triple 1200 RR angemischt: das betörend funkelnde Red Hopper/Storm Grey sowie Crystal White/Storm Grey mit goldenen Details. Beide Varianten werden serienmäßig mit ruckzuck entfernbare Soziussitzabdeckung geliefert. Die Preise für Stuarts jüngstes Baby starten bei 20.400 Euro. (aum/rfb)

#### Daten Triumph Speed Triple 1200 RR

Antrieb: R3, 1160 ccm, flüssigkeitsgekühlt, 6 Gänge, Kette  
Leistung: 132 kW / 180 PS bei 10.750 U/min  
Max. Drehmoment: 125 Nm bei 9.000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h  
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.  
Tankinhalt: 15,5 Liter  
Sitzhöhe: 830 mm  
Gewicht: 199 kg  
Normverbrauch: 6,3 l/100 km  
CO2-Emissionen: 144 g/km  
Bereifung: 120/70 ZR 17(v.), 190/55 ZR 17 (h.)  
Preis: 20.400 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---



Triumph Speed Triple 1200 RR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---