

---

## Schlank und rank ins neue Jahr

Von Ralf Bielefeldt

Schlank und rank ins neue Jahr – mit diesem Vorsatz startet die Triumph Tiger 900 in die Saison 2024. Die Briten stellen künftig drei Modellvarianten ins Regal: das Basismodell Tiger 900 GT, die hochwertiger ausgestattete GT Pro und on top die kernige Rally Pro mit echten Offroad-Ambitionen. Die Preise beginnen bei 13.595 Euro.

„Mehr Leistung, mehr Fähigkeiten, mehr Komfort für die Reise und ein aggressiver Auftritt“, so preist Steve Sargent, Chief Product Officer von Triumph, die neue Tiger 900 an. Motorenseitig sind alle drei Tiger gleich bestückt: Der überarbeitete Dreizylinder leistet jetzt 108 PS bei 9500 Umdrehungen in der Minute, dazu 90 Newtonmeter bei 6850 U/min. Das sind 13 PS und drei Nm mehr als beim Vorgängermodell. Neben der Performance (plus 13 Prozent) wurde auch die Effizienz gesteigert: Bis zu neun Prozent weniger Sprit rauscht jetzt durch die Einspritzung. Dabei hängt der überarbeitete Triple herrlich direkt am Gas und begeistert mit breitem Drehzahlband. Übersichtliche 4,7 Liter je 100 Kilometer beträgt der offizielle Verbrauch des 888-ccm-Motors.

Die Tiger bleibt ein Paradebeispiel für die Sinnhaftigkeit von Dreizylindermotoren: druckvolle Beschleunigung im unteren Drehzahlbereich, hohe Elastizität bei hohen Touren – ein gelungener Mix aus Zwei- und Vierzylinder. Die Art und Weise, wie das bei der Tiger 900 geschieht, ist ein Paradebeispiel für die Sinnhaftigkeit von Dreizylindermotoren: druckvolle Beschleunigung im unteren Drehzahlbereich, hohe Elastizität bei hohen Touren – ein gelungener Mix aus Zwei- und Vierzylinder. Schaltfaule können bequem im vierten, fünften oder sechsten Gang um Kurven juckeln oder durch die Stadt zuckeln.

Lieber auf der Straße fahren oder bevorzugt querfeldein abbiegen – diese Grundsatzentscheidung sollten Tiger-Enthusiasten vor dem Kauf fällen. Wer Asphalt bevorzugt, kann guten Gewissens zur Tiger 900 GT Pro greifen. Sie ist das zugänglichere Bike.

Einlenkverhalten und Spurtreue der Tiger sind tadellos. Schnelle und selbst technische Kurven nimmt sie mit Bravour. Es geht fulminant geradeaus, die Sitzposition ist exzellent, alle Bedienelemente befinden sich gefühlt dort, wo sie hingehören. Die vorderen Blinker fungieren ab sofort als permanente Begrenzungsleuchten. Das verbessert die Sichtbarkeit des Bikes.

Das neue TFT-Display stammt von der großen Schwester Tiger 1200. Der Sieben-Zoll-Bildschirm ist beim Fahren an Schlichtheit und Übersichtlichkeit kaum zu toppen. Einen absolut perfekten Job macht auch der Schaltassistent, den Triumph den Pro-Modellen serienmäßig einpflanzt. Gangwechsel ohne Kupplung funktionieren damit ab circa 2000 Touren ganz famos; das bekommt längst nicht jeder Hersteller so geschmeidig hin.  
(aum)

---

## Bilder zum Artikel



Triumph Tiger 900.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 900 Rally Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 900 GT Pro und Rally Pro (rechts).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 900 GT Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---