

Fahrbericht Triumph America: Nomen est omen

Von Jens Riedel

Das Baukastenprinzip von Triumph hat sich bewährt, verwirrt aber auch gerne schon einmal. „Tunderbird?“ fragt der motorradkundige Nachbar beim Anblick des gerade auf den Hof gerollten Cruisers. Naja, nicht ganz. „Das ist eine America.“ Eine andere Variante des Donnervogels? Nein, das auch nicht. Sie wirkt zwar auf den ersten Blick tatsächlich fast wie eine Thunderbird, hat aber nur etwas mehr als die Hälfte des Hubraums – und ist damit eigentlich eine Bonneville. Die wiederum sieht man ihr gar nicht an.

Keine Frage, die America ist mit ihrer weiß-blauen Lackierung (200 Euro Aufpreis) und dem vielen Chrom ein echter Hingucker und zieht auch die Blicke von Nicht-Motorradfahrern an. Mit ihrem Konzept und der Modellbezeichnung zielt sie vor allem auf den größten Einzelmarkt der Marke. Ganz im Sinne ihres Organspenders Bonneville liebt die America den klassischen Auftritt, auch wenn statt auf Speichen- auf schicke Zwölf-Speichen-Leichtmetall-Gussräder gesetzt wird. Der breite, weit nach hinten gestreckte und gekröpfte Lenker reicht dem Fahrer förmlich die Hand und sorgt für entspannte Arme. Nicht ganz so locker sind die Beine untergebracht. Für unseren Geschmack könnten die Fußrasten gerne noch eine halbe Schuhgröße weiter hinten angebracht sein, auch wenn Triumph vor zwei Jahren bei der Modellüberarbeitung in diesem Punkt schon nachgebessert hat. Die Instrumentierung beschränkt sich auf den Tacho mit Uhr, Gesamt- und zwei Tageskilometerzählern sowie insgesamt sieben Kontrollleuchten, von denen vier auf dem Tank untergebracht sind.

Uns gefielen besonders die mächtigen polierten Edelstahlblenden der Teleskopgabel. Warum der Tachohalter als einziges Teil im sonstigen Chromumfeld schwarz lackiert ist und dadurch etwas billig wirkt, bleibt ein Rätsel. Etwas übertrieben mit der Nostalgie haben es die Briten allerdings beim Tankdeckel: Er ist nicht abschließbar. Auch die Öffnung kann nicht überzeugen. Sie ist zu klein. Beim Nachfüllen des 19-Liter-Fasses muss feinfühlig mit der Zapfpistole hantiert werden, sonst spritzt das teure Nass schnell durch die Gegend oder – schlimmer noch – schwappt gleich über den halben Tank.

Der 865-Kubik-Reihen-Zweizylinder brabbelt unaufgeregt und unangestrengt vor sich hin, die Leistungsentfaltung bleibt stets berechenbar. Einen Hauch segmenttypischen V-Twin-Feeling versprüht die America dank des Hubzapfenversatzes von 270 Grad, wie ihn als einzige Bonneville auch die Scrambler hat. Gefahr, in Grenzbereiche vorzustößen, läuft der Triumph-Reiter nicht, denn spätestens bei Tempo 160 auf dem Tacho schiebt die Elektronik den 45 kW / 61 PS und weiterem Vortrieb einen deutlich spürbaren Riegel vor. In diese Geschwindigkeitsregionen muss man aber auch nicht vorstoßen und sich gnadenlos dem Fahrtwind aussetzen. Mit Richtgeschwindigkeit über die Autobahn fahren, lässt sich aber erstaunlich gut. So lange es nicht zu lange dauert: Der breite Sitz bietet eigentlich ausreichend Komfort, aber leider nur wenig Bewegungsfreiheit, was die Bequemlichkeit auf längeren Etappen einschränkt. Wer öfter auf Tour gehen möchte, sollte auf jeden Fall über eine Scheibe nachdenken. Doch für den langen Ritt auf dem deutschen Highway ist die America ohnehin nicht gebaut.

Die Domäne des bildhübschen Bikes ist gemütliches und genussvolles Dahingleiten auf der Landstraße. Am besten möglichst geradeaus (wie oft in Amerika), denn als klassischer Cruiser mit langem Radstand und niedriger Sitzhöhe sehnt sich die Britin nicht nach engen Kurven. Dort sträubt sich nicht nur das 16-Zoll-Vorderrad gegen die Richtungsänderung, sondern setzt auch schon einmal die – in weiser Voraussicht geschützte – Fußraste auf. Ums Eck geht's weniger mit Körpereinsatz als mit dem Spiel am Gas und etwas Druck auf den Lenker. Ab 70 km/h kann getrost der fünfte und letzte Gang eingelegt werden. Die Wege des Schalthebels sind schön kurz und die präzise einrastenden Getriebestufen melden sich mit einem wunderbaren „Klock“ zur Arbeit. Die Bremsen müssen zwar auf den Blockierverhinderer verzichten (die Bonneville lässt grüßen), beißen aber vorne wie hinten kräftig und druckgenau zu, wobei sich die Triumph heckseitig sehr neutral verhält. Apropos Heck: Die 96 Millimeter Federweg tragen zwar ihren Teil zum sicheren Handling bei, schlagen auf größerem Pflaster aber gerne einmal ins Kreuz.

Fazit: Wer entspanntes Motorradfahren, der findet in der Triumph America einen unkomplizierten Weggefährten, der auch optisch etwas hermacht. Die niedrige Sitzhöhe und die harmonische Leistungsentfaltung des Reihen-Twins in Verbindung mit den gut dosierbaren Bremsen sorgen für einen leichten Umgang mit dem immerhin 250 Kilogramm schweren Cruiser, der niemanden überfordert. Er lässt sich zudem mit dem umfangreichen Originalzubehör ganz nach dem persönlichen Geschmack noch weiter „amerikanisieren“. (ampnet/jri)
Daten Triumph America

Motor: 2-Zylinder-Reihenmotor, luftgekühlt, 865 ccm

Leistung: 45 kW / 61 PS bei 6800 U/min

Max. Drehmoment: 72 Nm bei 3300 U/min

Antrieb: Kette

Getriebe: 5 Gänge

Höchstgeschwindigkeit: 159 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k. A.

Gewicht (vollgetankt): 250 kg

Sitzhöhe: 690 mm

Tankinhalt: 19,3 Liter

Bereifung: 130/90 R 16 (vorne), 170/80 R 15 (hinten)

Preis: 9140 Euro (einfarbig)

Bilder zum Artikel:



Triumph America.



Triumph America.

Triumph America.



Triumph America.



Triumph America.
Triumph America.



Triumph America.

Triumph America.



Triumph America.
Triumph America.



Triumph America.



Triumph America.
Triumph America.



Triumph America.