

---

## Fahrbericht Triumph Street Cup: Café Racer für den Alltag

Von Jens Riedel, cen

Mit der Thruxton war Triumph 2004 Vorreiter für Café Racer aus Großserienfertigung. Das damals stärkste Modell des Classic-Programms der Briten wanderte vor zwei Jahren in die neue Bonneville-Modellpalette mit dem 1,2-Liter-Motor. Ihren Platz in der 900-Kubik-Klasse hat sie in diesem Jahr wiederbekommen – als Street Cup. Die geriet mindestens genauso schön wie die Vorgängerin, zeigt aber eine bessere Alltagseignung.

Stylish muss man die Street Cup schon nennen: Mit ihrer kontrastreichen Zwei-Farben-Lackierung, der kleinen Lampenmaske und dem Sitzbankhocker sowie dem formschönen M-Lenker und dem Alcantara-Polster mit Ziernähten. Obwohl die Street Cup ein Anderthalbsitzer mit Bürzel ist, haben die Briten für die sportlichen Ambitionen glücklicherweise die hinteren Fußrasten drangelassen. Gegenüber der Street Twin geändert wurde die Hinterradaufhängung. Bei unverändertem Federweg sorgen die längeren Federbeine für ein höher liegendes Heck und einen steileren Lenkkopfwinkel.

Die Modellbezeichnung passt: Die 900er giert als Leichtgewicht mit ihren 200 Kilo Trockenmasse nach Kurven und Schräglage, wenngleich ihr leichtes Aufstellmoment hin und wieder etwas Aufmerksamkeit fordert. Die bei Triumph gewohnt rasch öffnende und schließende Kupplung trägt ebenso zum Fahrgenuss bei, wie das präzise arbeitende Fünf-Gang-Getriebe mit angenehm kurzen Schaltwegen. Auch die Hinterradbremse spricht erfreulich früh an, geizt allerdings mit Feedback. Dafür spricht die ebenfalls ordentlich zupackende vordere Scheibe umso feinfühlicher an.

Angesichts des Vintage-Anspruchs bedarf es wahrlich nicht mehr als die heutzutage eher bescheiden klingenden 41 kW / 55 PS. Nach kurzem Hämmern trommelt der mit 270 Grad Hubzapfenversatz arbeitende Twin ab etwas über 2000 Touren mit dumpfem Beat und linear zunehmender Schlagzahl los. Der Antrieb gehört nicht zu den aller drehfreudigsten Motoren, wer sich lang macht, kommt dennoch recht schnell auf 160 km/h bei etwas unter 5500 Umdrehungen in der Minute. Der Wohlfühlbereich des Café Racers liegt zwischen 3000 und 5000 U/min, der rote Bereich beginnt bei 7000 Touren.

Die Ergonomie fällt besser aus als es auf den ersten Blick den Anschein hat. Die Knie rücken den Zylinderköpfen allerdings recht nahe. Der kunstvoll ausgeführte Lenker liegt gut in der Hand und der Sitz lässt jede Menge Platz für die optimale Haltung. So lassen sich auch längere Autobahnetappen auf der Street Cup relativ relaxt abreiten, zumal das kleine Flyscreen durchaus Entlastung mit sich bringt und der Zweizylinder mit 4650 U/min bei Tempo 140 angenehm rund läuft. Die werkseitig montierten Phantom Sportscomp von Pirelli sind leider nicht der Weisheit letzter Schluss und schwächeln bei Nässe ein wenig (eine Traktionskontrolle ist bei der Street Cup serienmäßig an Bord). Vor allem vorne kann der Pneu aber auch auf trockenem Asphalt eine leichte Nervosität nicht immer ganz ablegen und einem hin und wieder einen kleinen Strich durch die Ideallinie machen.

Den Informations hunger stillen zwei klassisch gezeichnete und edelstahlumrandete Rundinstrumente mit digitalen Inlets für die Tankanzeige (links) und den Bordcomputer inklusive Ganganzeige und Restreichweite (rechts). Lenkerendenspiegel beweisen nicht nur an Café Racern wie der Triumph, dass sie mehr Sicht bieten als die herkömmliche Lösung. Nicht nur im Cockpit fällt der Blick auf das einfallsreich erdachte Marken -„T“, das wie aus dem Union Jack herausgeschnitten erscheint. Schwarz lackierte „Bullet“-Blinker und Zierstriche sowie die Felgenbänder sind weitere Feinheiten. Wem das noch nicht genug ist, der findet bei Triumph weit über 100 Zubehörteile für den individuellen Anstrich.

---

Fazit: Die Triumph Street Cup paart den Café-Racer-Geist mit viel Drehmoment und ausreichender Alltagstauglichkeit bei moderatem Realverbrauch von rund 4,4 Litern auf 100 Kilometer. Dank Drosseloption können auch A2-Führerscheinbesitzer mit ihr glücklich werden. (ampnet/jri)

#### Daten Triumph Street Cup

Motor: Zweizylinder, Reihenmotor, 900 ccm, flüssigkeitsgekühlt  
Leistung: 41 kW / 55 PS bei 5900 U/min  
Max. Drehmoment: 80 Nm bei 3230 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 162 km/h  
Beschleunigung 0 - 100 km/h: ca. 5 Sek.  
Getriebe: fünf Gänge  
Antrieb: Kette  
Tankinhalt: 12 Liter  
Sitzhöhe: 780 mm  
Gewicht: 200 kg (trocken)  
Normverbrauch: 3,7 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 87 mg/km  
Bereifung: 100/90-18 (vorne), 150/70 R17 (hinten)  
Preis: 10 950 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Triumph

---



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Triumph

---



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Triumph

---



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Triumph

---



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Street Cup.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Triumph