
Praxistest Triumph Trident 660: Druckvoller Dreizylinder

Von Jens Riedel, cen

Yamaha macht es seit Jahren mit der MT-07 vor, Kawasaki mischt mit der Z650 mit, Aprilia zog mit der 660 nach und nun wirft Triumph die Trident mit in die Waagschale: Jedes vierte neue Motorrad in Deutschland war im vergangenen Jahr im Bereich zwischen 500 und 750 Kubikzentimeter Hubraum unterwegs und gehörte damit zum zweitgrößten Segment. Triumph positioniert sich hier nicht nur mit einer fast schon kämpferischen Preisansage, sondern als einziger auch mit einem Dreizylinder.

Mit der Trident – für drei Zylinder – wollte Triumph Ende der 1960er-Jahre der zunehmenden Übermacht der japanischen Hersteller etwas entgegensetzen. Das misslang, wie wir wissen. Der alte Name hat dennoch einen großen Klang und wurde daher auch bei der Wiederbelebung der Marke Anfang der 90er-Jahre wieder benutzt. Dann war lange Zeit Ruhe – und nun ist die Modellbezeichnung erneut da. Statt wie einst vor über 50 Jahren das Spitzenmodell darzustellen, ist die Trident von heute als Einstieg in die Markenwelt gedacht. Um diesen Status möglichst breit zu streuen, haben sich die Designer eher zurückgehalten.

Die neue 660er ist schnörkellos gestaltet, unterm Strich darf das Design als zeitlos eingestuft werden. Auf eine aggressive Insektenoptik verzichtet die Front, nicht aber auf ein kupiertes Heck mit an der Schwinge befestigtem separaten Kennzeichenträger. Dort sind auch noch die Blinker montiert. Ein mächtiger Sammeltopf mit extrem kurzem Ausgang, der noch vor dem Hinterrad endet, bildet den Kern der Abgasanlage. Lediglich der etwas breiter bauende Kühler will in unseren Augen nicht so ganz zur übrigen optischen Linie passen. Bei unserer Testmaschine in Crystal White mit roten und schwarzen Zierstreifen waren die Blenden zudem noch silber abgesetzt, was den Kühler noch einmal extra betont. Warum da nicht die roten der Farbvariante Silver Ice Diablo Red oder schlicht schwarze genommen wurden, erschließt sich uns nicht.

Doch darauf kommt es ja nun wirklich nicht an. Erst recht nicht, weil der 660 Kubikzentimeter große Motor überzeugt, bei dem es sich um ein stark modifiziertes Triebwerk der Triple S handelt, die als reines A2-Modell im Programm geführt wird. Der 81 PS starke Dreizylinder arbeitet mit beeindruckendem Druck. 90 Prozent des Spitzendrehmoments von 64 Newtonmetern bei 6250 Umdrehungen in der Minute sollen über „den größten Teil des Drehzahlbereichs“ anliegen. Das mag man gerne glauben, denn der Triple entwickelt seine Leistung nicht nur äußerst linear, sondern erweist sich auch als überaus elastisch.

Die Trident lässt sich schaltfaul bewegen und ab 50 km/h das meiste im sechsten Gang erledigen – auch 40 km/h im fünften oder Tempo 30 im vierten mit jeweils knapp über 2000 Umdrehungen in der Minute steckt der Motor klaglos weg, ohne an der Kette zu zerren. Jubilieren darf der Motor bis 10.500 Umdrehungen, und erreicht auch erst kurz vorher seine Maximalleistung. Das kleine Flyscreen entlastet zwar den Oberkörper, sorgte in unserem Fall allerdings auf der Autobahn für entsprechenden Druck auf den Nacken.

Das Getriebe schaltet – bei langem nach oben geführten Gestänge – weich und sauber, die Gänge liegen schon dicht beieinander, und die Bremsen arbeiten vorne wie hinten feinfühlig. So lässt sich die Trident wunderbar mit der Fußbremse dirigieren. Die Kupplung erfordert nur wenig Kraft, der Hebel ist allerdings nicht einstellbar. Und auch das Fahrwerk kann bis auf die Verstellung der Federvorspannung am Hinterrad mit keinerlei Justierung aufwarten. Das darf angesichts des Preises aber auch nicht erwartet werden. Die Werkseinstellung ist eher straff. Dafür kippt das Vorderrad beim Einlenken umso

williger ab. Für unseren Geschmack sogar beinahe schon ein wenig zu leichtfüßig. Der Lenkeinschlag dürfte vorn dennoch einen Hauch größer ausfallen. Ohnehin zählt das Rangieren nicht zu den Stärken der Dreizylinder-Maschine. Im Stand fehlt es zum Schieben an einer Griffmöglichkeit für die rechte Hand, die schließlich der Trident schließlich an schmalen Hintern greift. Das schmale und kurze Heck erschwert zudem die Gepäckmitnahme.

Die Trident offeriert die beiden Fahrprogramme „Road“ und „Rain“, deren Unterschiede auf der Landstraße subjektiv eher marginal ausfallen, die sich aber noch in den Parametern ABS und Traktionskontrolle dem persönlichen Geschmack anpassen lassen. Eher ungewöhnlich ist, dass der aktive Modus nicht permanent im Display angezeigt wird, sondern im Menü aufgerufen werden muss (los geht es aber immer im Normalbetrieb). Andererseits bietet Triumph diverse Einstellmöglichkeiten für die Technik, die man der Trident auf Anhieb gar nicht zugetraut hätte. Ein nettes Gimmick ist außerdem die Ganganzeige, die horizontal „durchscrollt“.

Wie Mini pflegt auch Triumph den Union Jack, der sich an vielen Stellen des Motorrads als Ausschnitt in Form eines T präsentiert. Das rot hervorstechende und dreifach gestrichelte „E“ mit verlängertem Unterstrich im Trident-Schriftzug auf dem Tank stünde hingegen sicher auch einem Elektromotorrad gut zu Gesicht – daran arbeiten die Briten ja bereits.

Fazit: Die Trident bereichert die beliebte und umkämpfte Mittelklasse. Das Design polarisiert nicht, so dass breite Käuferschichten angesprochen werden. Mit konkurrenzfähigen 7645 Euro ist sie zudem einen ganzen Tausender günstiger als die Street Triple S, die ausschließlich für den A2-Einsteiger erhältlich ist, während die Trident die 48-PS-Einstufung optional bietet. Dem Erfolg dürfte daher nichts im Wege stehen. (ampnet/jri)

Daten Triumph Trident 660

Motor: R3, 660 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 60 kW / 81 PS bei 10.250 U/min
Max. Drehmoment: 64 Nm bei 6250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 14 Liter
Sitzhöhe: 805 mm
Gewicht: 189 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 4,6 l/100 km
CO₂-Emissionen: 107 g/km
Bereifung: 120/70 R17 (v.), 180/55 R17 (h.)
Preis: 7645 Euro (plus NK)

Bilder zum Artikel



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tom Beelte



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tom Beelte



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tom Beelte



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tom Beelte



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tom Beelte



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tom Beelte



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tom Beelte



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



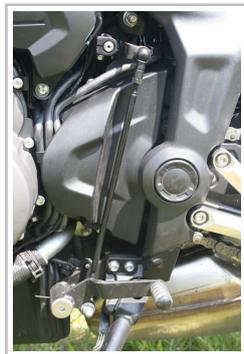
Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



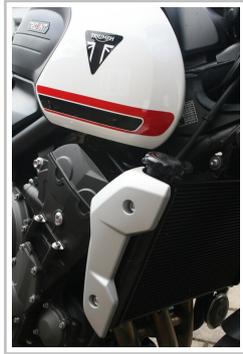
Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident: Der Schriftzug auf dem Tank stünde auch einem Elektromotorrad gut.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident: Warum ist die Kühlerblende in Silber und nicht weiß, schwarz oder rot?

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Triumph Trident.

Foto: Auto-Medienportal.Net
