
Praxistest Triumph Speed Twin: Euro 5 bringt mehr als nur drei PS mehr

Von Torsten Thimm, cen

Wohl niemand beherrscht die eigene Vergangenheit beim Thema Retro-Bike so perfekt wie Triumph. Bestes Beispiele hierfür sind die Thruxton und die 900er-Modelle. Und auch die Speed Twin 1200 darf dazu zählen, auch wenn sie auf einige spielerische Andeutungen an die historischen Vorbilder verzichtet. Sie gibt eher den unpräzisen Roadster, wird vom Hersteller aber klar als „Modern Classic“ eingestuft. Zum neuen Modelljahr nutzt Triumph die Euro-5-Umstellung für ein durchdachtes Facelift daraus, wie man es von bereits von den anderen Modellen her kennt.

Die wichtigsten Punkte der Neuerungen betreffen den Motor und das Fahrwerk. Durch die Optimierung (weniger Reibung an den Kontaktflächen und leichtere Kurbelwelle) konnten die Ingenieure drei PS mehr Leistung generieren. Damit drückt der Twin nun volle 100 PS bei 7250 Umdrehungen in der Minute und 112 Newtonmeter Drehmoment bei 4250 Touren auf den Asphalt. Der Druck kommt nun schon runde 700 Umdrehungen früher als beim alten Modell. Im Fahrbetrieb fällt der Unterschied zum 2020er-Modell dadurch auf, dass der Motor mit 270 Grad Zündversatz spürbar leichter, ja freier durch das Drehzahlband marschiert und selbst bei schaltfauler Fahrweise so richtig Laune macht.

In Sachen Fahrwerk bekam die Speedy eine nicht einstellbare 43er-USD-Gabel von Marzocchi verpasst, die die bisherige 41er-Telegabel ersetzt. Optisch, weil natürlich sehr massiv, eine Bereicherung, wenn man auf die geduckte Pit-Bullartige-Optik steht. Außerdem fallen die klassischen Faltenbälge weg. Fahrtechnisch gerade auf engen Straßen und in Kurven mit unruhigem Asphalt hat man allerdings das Gefühl, dass man durch die sportliche Abstimmung mehr am Lenker arbeiten muss, um eine saubere Linie zu finden als bei der Vorgängerin. Unter Umständen wäre eine voll einstellbare Telegabel ein anderer Lösungsweg gewesen und die bessere Wahl im Gesamtkonzept.

Bei den ABS unterstützten Bremsen hingegen hat Triumph alles richtig gemacht. Größere Scheiben (320 Millimeter) an nun zwölf statt sieben Speichenfelgen und die bereits aus anderen Modellen bekannten Brembo-M50-Sätteln heben das Bremsgefühl auf gut dosierbares und standfestes neues Niveau. Das gute Gefühl setzt sich durch die leichtgängige und drehzahlunterstützte Kupplung sowie die abschaltbare Traktionskontrolle fort. Es gibt eine Wegfahrsperrung und eine USB-Ladebuchse unterm Sitz sowie ein paar stilistische Änderungen dazu. Zu erwähnen wäre hier die komplett aus Edelstahl gefertigte Auspuffanlage mit schwarzen Endkappen, Scheinwerferhalterungen aus anodisiertem Alu und auch die neu gestalteten grafischen Elemente am Tank.

Zuerst einmal fällt die entspannte Sitzposition auf. Zudem hat man das Gefühl nie wirklich in einem falschen Gang unterwegs zu sein. Untermalt vom bassigen Sound der beiden Endschalldämpfer schiebt der Twin ohne störende Vibrationen oder Lastwechsel aus jeder Lage herzhaft an. Das bringt Emotionen unter den Helm. Die drei Fahrmodi (Rain, Road, Sport) passen perfekt zu ihren Bezeichnungen. Rain nimmt den Druck auf nassen Fahrbahnen spürbar raus und arbeitet beim Dreh am Gasgriff geschmeidig. Road ist der Alleskönner im Trio, und Sport lässt es bei Bedarf krachen, aber immer souverän wie ein echter Gentleman eben. Damit lässt es sich sowohl gemütlich in der Stadt dahingleiten wie auch auf der Hausstrecke Kurven jagen, wenn man möchte. Dabei gönnt sich die Speed Twin bis zu fünf Liter Benzin, was in Verbindung mit dem 14,5 Liter fassenden Tank für eine ordentliche Reichweite sorgt.

Das modifizierte Fahrwerk macht all das gnadenlos mit, jedoch unter den bereits erwähnten Einschränkungen der Handlichkeit. Ein tatsächlich spürbarer Vorteil gegenüber

der alten Telegabel ist die höhere Stabilität beim An- bzw. Einbremsen, wozu aber auch die sauber dosierbare Bremse beiträgt. Das dabei leicht spürbare Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage könnte an der Gabel aber auch an der sehr sportlichen Bereifung (Metzeler Racetec RR) der Speed Twin liegen.

Der Sitz ist leider etwas zu soft ausgelegt worden. Auf den ersten Metern wirkt das bequem, auf Dauer gesehen aber eher ein wenig so, als sei die Sitzbank durchgesessen. Abhilfe könnte hier der Sattler des Vertrauens bringen oder aber auch eine der wählbaren Sitzbänke im Zubehörprogramm von Triumph.

Wunderschön dagegen sind die beiden Rundinstrumente vorm Lenker. Die erstrahlen nicht nur chromglänzend im Sonnenlicht, nein die beiden klassischen Uhren machen jede Tour zum reinen Vergnügen, zaubern doch jedem Liebhaber analoger Zeiger ein Lächeln ins Gesicht. Dabei fehlt es im Cockpit der Speed Twin an nichts. Tankanzeige, Tripzähler, Uhr und der gewählte Fahr-Modi sind auf zwei Displays verteilt, der Rest ist analog. Auch die beiden einstellbaren und radial befestigten Handhebel für Bremse und Kupplung fallen ins Auge. Die sind wie auch der Schalt-, der Fußbremshebel und auch der Seitenständer aus massivem Aluminium hergestellt und wirken sehr wertig. Die Bedienelemente an den Lenkerenden sind selbsterklärend, überschaubar und logisch angeordnet. Einzig der Bremsflüssigkeitsbehälter („Pipitopf“) stört das Bild und sorgt für eine gewisse Disharmonie am konischen geformten Lenker. Aber auch hier bietet Triumph, wie übrigens auch bei den Spiegeln, hübscheren Ersatz im Zubehör an.

Das kurze Heck mit den klassisch in der Federvorspannung einstellbaren Federbeinen überzeugt optisch ebenfalls. Moderne LED-Technik hinten rundet den Look ab und wird beim Tagfahrlicht und den Blinkern auch vorne mit übernommen. Damit entsteht eine weitere Symbiose zwischen Modern und Classic die Begriffe, die dieses Motorrad prägen.

Fazit: Wer es klassisch schön mag und dazu noch gerne flott unterwegs ist, der kommt an der Triumph Speed Twin 1200 kaum vorbei. Dabei geht die kurze Feierabendrunde ebenso wie die größere Urlaubsreise. Insgesamt hat Triumph mit dem 2021er-Modell eine gelungene Modellpflege geschafft. Mit besseren Bremsen und mehr Performance rund um den Motor lässt sie sich nach der erfolgten Modellpflege durchweg feiner fahren. Und das zu einem moderat um nur 300 Euro angehobenen Einstiegspreis von 12.550 Euro zuzüglich Nebenkosten. (aum/tt)

Daten Triumph Speed Twin

Antrieb: Reihen-Zweizylinder, 1200 ccm, 6 Gänge, Kette
Leistung: 74 kW / 100 PS bei 7250 U/min
Max. Drehmoment: 112 Nm bei 4250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: k. A.
Beschleunigung 0–100 km/h: k. A.
Tankinhalt: 14,5 Liter
Sitzhöhe: 809 mm
Gewicht: 216 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 5,1 l/100 km
CO₂-Emissionen: 116 g/km
Bereifung: 120/70 ZR17 (v.) / 160/60 ZR17 (h.)
Preis: 12.550 Euro (+ NK)

Bilder zum Artikel



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm



Triumph Speed Twin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Torsten Thimm
