
Fahrbericht Triumph Tiger Sport 660: Stadt, Land, Schluss

Von Ralf Blelefeldt, cen

Trident 660 heißt der aktuelle Verkaufsschlager von Triumph. Mehr als 15.000 Einheiten haben die Briten seit der Markteinführung Anfang 2021 bereits verkauft. Das macht die kleinste Drei-Zylinder-Maschine der Marke zur Nummer eins im Portfolio. Und bescherte Triumph im Geschäftsjahr 2020/21 einen Allzeit-Rekord. Samt Stammplatz in den deutschen Verkaufscharts. Jetzt legt der Hersteller aus Hinckley nach: Im Januar 2022 startet die Tiger Sport 660.

Anders als die Großenduros Tiger 900 und Tiger 1200 hat die 660er mit Ausflügen ins Gelände nichts am Hut. „Die Heimat der Tiger Sport 660 ist ganz klar die Straße“, erklärt Steve Sargent, oberster Produktentwickler von Triumph Motorcycles. „No offroad“, lautet die klare Ansage. Wie die direkten Wettbewerber Yamaha Tracer 7 und Kawasaki Versys 650 sieht die Triumph Tiger Sport 660 nach Abenteuer aus und schmückt sich wie ein SUV mit robusten Insignien. Wie die vierrädrigen Pendants will sie aber nur auf der Straße spielen. Matsch und Staub dienen bestenfalls als Kulisse für Selfies.

Den Namenszusatz Sport unterstreicht, was die kleine Tiger im Schilde führt: Fahrspaß haben. Ihr druckvoller Dreizylinder schiebt bereits früh richtig an – und ist der stärkste Motor im Segment. Mehr als 90 Prozent des maximalen Drehmoments von 64 Newtonmetern liegen schon ab 3600 Touren an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt offiziell 197 km/h. Der Weg an die 200er-Marke ist eine Freude: mächtig Bumms untenrum, sattes Ausdrehen obenrum – Landstraße und Autobahn machen mächtig Spaß mit der sprintstarken Tiger 660. Gute Nachricht für Schaltfaule: Der Triple hängt schön geschmeidig am elektronischen Gasgriff. Wer nicht permanent auf letzter Rille durch die Landschaft düsen will, kann kurvenreiche Strecken locker auch im 4, 5. oder 6. Gang durchheilen, ohne Ruckeln oder Einschlafgefahr beim Beschleunigen.

Das sauber aufgeteilte Multifunktionsinstrument verzichtet auf einen roten Bereich. Bei 11.000 Touren hört die weiße Skala auf. Zwei TFT-Displays dienen als Infoscreen. Im oberen, halbkreisförmigen werden Drehzahl, Geschwindigkeit und Tankstand angezeigt, im quadratischen darunter erscheinen Infos zu Fahrmodus, Verbrauch, Konnektivität und derlei mehr. Über das optionale „My Triumph“-Konnektivitätssystem lässt sich das Smartphone koppeln. Das ermöglicht unter anderem Pfeil-Navigation sowie Interaktionen mit Telefon und Musik. Hinzu kommt die von Triumph etablierte Steuerung einer gekoppelten Go-Pro-Kamera über die Bedientasten links am Lenker. Mehr Vernetzung bietet in diesem Segment kein Wettbewerber, Bluetooth eingeschlossen.

Auch die beiden Fahrmodi Road und Rain darf Triumph als Alleinstellungsmerkmal in der Adventure-Mittelklasse verbuchen. Unterscheidungsmerkmal zwischen den Programmen Straße und Regen ist das Ansprechverhalten: Gasannahme, Traktionskontrolle, ABS – im Rain-Modus sind die Sinne des Bikes geschärft(er), die Leistung aber wird nicht reduziert. In schnell gefahrenen kurvigen Abschnitten empfiehlt es sich, auch bei gutem Wetter ruhig einmal auf Rain zu wechseln, um die Unterschiede plakativ zu erfahren. Gleiches gilt für die Vorspannung des Monoshock-Federbeins. Wie die nicht einstellbare 41-Millimeter-Frontgabel stammt es von Showa. 30 „Klicks“ (Stufen) stehen für die individuelle Härteabstimmung per Handrad zur Verfügung. So fünf bis zehn Umdrehungen mehr dürfen es im Vergleich zur Werkseinstellung (null) problemlos sein, bringt der Fahrer rund 85 Kilogramm oder mehr auf die Waage. Straffer gefedert, hält das Hinterrad stoisch die Spur.

Die anspruchsvolle Passage im Hinterland von Faro mutet mit ihren nahezu

achterbahnartigen Windungen an wie eine Naturteststrecke für Reifen, Fahrwerk und ABS. Bei trockenem Asphalt sind die Mini-Steilkurven ein Traum, so die Magenwände des Piloten mitspielen, und das ideale Terrain für die agile Tiger Sport 660. Die Fahrposition ist gattungsbedingt ausgezeichnet: breiter Lenker, bequeme Sitzbank, entspannter Kniewinkel. Aufrecht und locker sitzt man auf der 83,5 Zentimeter hohen Sitzbank; bester Blick über oder durch das transparenten Windschild garantiert. Knapp zehn Zentimeter lässt es sich mit einer Hand stufenweise nach oben oder unten bewegen.

Mancher Kollege im Testtross beklagte relativ laute Windgeräusche am Helm. Ohrstöpsel (und möglicherweise auch ein anderer Helm) schaffen Abhilfe. Auf höchster Stufe kann der Fahrer bei Bedarf gänzlich hinter dem Windschild abtauchen. Der 17,2-Liter-Tank ragt allerdings recht hoch auf. Schönes Detail: Den filigranen schwarzen Metalldeckel schmückt ein gestanztes Triumph-Emblem. Überhaupt: die Verarbeitung. Triumph gehört in dieser Disziplin seit Jahren zu den führenden Herstellern. Nichts baumelt oder hängt unmotiviert in der Gegend herum, die Kabellage verläuft weitgehend unsichtbar in den Tiefen des Bodyworks.

Rund 40 Zubehörteile wie Griffheizung (dreistufig) und Schaltassistent gibt es gegen Aufpreis. Erstere ist empfehlenswert, den Blipper für kupplungsfreies Rauf- und Runterschalten kann man sich sparen bei der Tiger Sport 660. Die drehmomentunterstützte Anti-Hopping-Kupplung ist leichtgängig, die sechs Gänge rasten präzise ein, der Abstand zwischen Kupplungshebel und Lenker lässt sich individuell einstellen. Alles bestens. Das gilt auch für die Bremsanlage. 310-mm-Doppelscheibe vorn, 255-mm-Bremsscheibe hinten, beides von Nissin – mehr braucht es nicht, um die 206 Kilo schwere Tiger Sport 660 verlässlich zum Stehen zu bringen.

Langstreckenfahrer und Pendler können in den Seitenkoffern 57 Liter Gepäck verstauen, das optionale Topcase schluckt weitere 47 Liter. Die maximale Zuladung beträgt 223 Kilo. Das sollte für eine große Reise zu zweit langen. 380 Kilometer Reichweite verspricht Triumph auf Basis des offiziellen Durchschnittsverbrauchs von 4,5 Litern je 100 Kilometer. Wir lagen mit 5,3 Litern erwartungsgemäß leicht darüber.

Drei Farbkombinationen hat Triumph zum Start im Programm: blau, grau und das aufpreispflichtige Korosi Red mit silbergrauer Tankgrafik (plus 100 Euro), das unsere Testmaschinen trugen. Voll-LED-Beleuchtung und selbstabschaltende Blinker mit Komfortfunktion (wie im Auto – kurz berühren, dreimal blinken) gibt es serienmäßig. Die Preise des Stadt-Land-Schluss-Abenteurers starten bei 8700 Euro. Den Fluss überlässt die 660er den großen Tigern. (aum/rfb)

Daten Triumph Tiger Sport 660

Motor: R3, 660 ccm, flüssigkeitsgekühlt, Kette, 6 Gänge
Leistung: 60 kW / 81 PS bei 10.250 U/min
Max. Drehmoment: 64 Nm bei 6.250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Tankinhalt: 17,2 Liter
Sitzhöhe: 835 mm
Gewicht: 206 kg
Normverbrauch: 4,5 l/100 km
CO2-Emissionen: 107 g/km
Bereifung: 120/70 R 17(v.), 180/55 R 17 (h.)
Preis: 8700 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660 mit Zubehör.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660 mit Zubehör.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger Sport 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph
