
Praxistest Triumph Street Triple R: Nicht nur für wilde Reiter

Von Jens Riedel, cen

Welchen Stellenwert die Street Triple bei Triumph genießt, zeigt sich auch daran, dass für Motorradeinsteiger eigens eine A2-Version namens S mit kleinerem Hubraum im Programm geführt wird. Für alle anderen beginnt die Streetfighter-Welt mit der Street Triple R, 765 Kubikzentimetern Hubraum und 118 PS. Und das für etwas über 10.000 Euro.

Nach wie vor setzen der aggressive Insektenblick der Doppelscheinwerfer und der Dreizylinder-Motor ein Statement. So gefährlich wie sie dreinblickt fährt sich die Britin zum Glück nicht. Im Gegenteil: Es ist erstaunlich, wie gut beherrschbar sich die Maschine im unteren Drehzahlbereich gibt. Der Dreizylinder läuft sich rasch warm und drückt ab 3500 Touren vehement nach vorn. 1000 Umdrehungen später setzt er dann auch schon einen Punch nach. Bis 6000 Touren läuft der Motor relativ weich. Erst in der zweiten Hälfte des Drehzahlbandes wird die Mechanik etwas spürbarer.

Bei 7000 Umdrehungen pfeffert der Triple dann noch einmal nach, schließlich liegt die Maximalleistung erst bei 12.000 Umdrehungen in der Minute an. Doch die braucht es im Alltag und auch auf der Autobahn grundsätzlich eigentlich nie. Der Motor hat auch im unteren und mittleren Bereich stets genug Dampf auf den drei Kesseln. Wer sich nicht zur Wilden Reiter GmbH zählt, der benötigt selten über 8000 Touren. Dann zeigt der Tacho im letzten Gang knapp 160 km/h an. Die Gangwechsel vollziehen sich kurz, knackig und präzise.

Beim Fahren faucht der Triple aus dumpfer Kehle. Das Handling ist spielerisch, die Lenkung lässt sich punktgenau führen. Nur beim Bremsen in Schräglage zeigt sich ein deutliches Aufstellmoment, das vor allem im Heckbereich spürbar wird. Lastwechselreaktionen sind der Triumph ansonsten aber eher fremd. Der gut 30 Zentimeter lange Sitz bietet Fahrern unterschiedlicher Statur ausreichend Positionierungsmöglichkeiten. Das Flyscreen hält den Fahrtwind erstaunlich effektiv vom Oberkörper fern, so dass auf der Autobahn dauerhaft durchaus etwas mehr drin ist als nur die bei Nakde Bikes eher übliche Richtgeschwindigkeit. Zwar wird der Fahrer ergonomisch etwas nach vorn positioniert, aber nicht in eine übertrieben sportliche Haltung gezwungen. Die Speed-Fraktion darf sich unter anderem an Laptimer, Quickshifter und einstellbarem Schaltblitz erfreuen.

Triumph spendiert der Street Triple R nicht nur den Schaltassistenten für kupplungsfreie Gangwechsel, sondern auch die vier Fahrmodi Rain, Road, Sport und Rider. Die drei Standardstufen unterscheiden sich vornehmlich durch die Spontanität der Gasannahme. Die Bremsen sind nicht die feinfühligsten. Vorne nehmen die jeweils vier Kolben die beiden Scheiben zwar ohne großes Zaudern unmissverständlich in die Zange, hinten bedarf es aber schon eines deutlichen Kraftaufwands, um spürbare Verzögerungswerte zu erzielen. Dafür verwöhnt die Street Triple R mit einem unerwarteten Federungskomfort bei ausreichend straffer Dämpfung. Zudem gefällt die Maschine durch ihr einfaches Bedienkonzept auch beim Durchzappen des Bordcomputers. Umständliches Suchen in tieferen Untermenüs sind nicht ihre Sache. Die Fahrmodi lassen sich ganz einfach per Knopfdruck wechseln.

Triumph lockt bei der Street Triple nicht nur mit dem Styling und dem tollen Triebwerk, sondern auch mit einem attraktiven Preis. Der Testverbrauch von 5,6 Litern auf 100 Kilometer gibt ebenfalls keinen Anlass zur Klage. (Jens Riedel/cen)

Daten Triumph Street Triple R

Antrieb: R3, 765 ccm, 6-Gang-Getriebe, Quickshifter, Kette
Leistung: 87 kW / 118 PS bei 12.000 U/min.
Max Drehmoment: 77 Nm bei 9400 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Tankinhalt: 17,4 Liter
Sitzhöhe: 825 mm
Gewicht (fahrbereit): 187 kg
Normverbrauch: 5,1 l/100 km
CO2-Emissionen: 119 g/km
Testverbrauch: 5,6 l/100 km
Preis: 10.095 Euro (+ NK)

Bilder zum Artikel



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



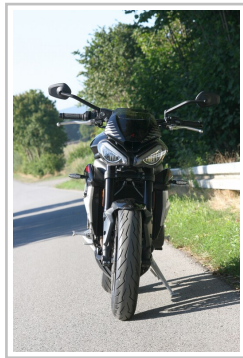
Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



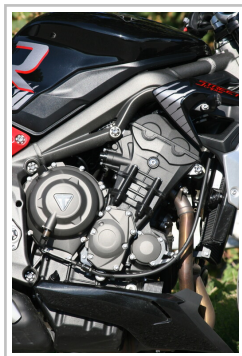
Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Street Triple R.

Foto: Autoren-Union Mobilität
