



Triumph Speed Triple R 2016 - Fahrbericht

Immer wieder unverkennbar gut!

[Alle 30 Bilder ansehen](#)

Seit über 20 Jahren gehört die Speed Triple mit ihrer charakteristischen Front zu Triumph wie die lila Kuh zu Milka. In den letzten Jahren war es allerdings etwas stiller um sie geworden bzw. traten andere Power-Nakeds stärker ins Rampenlicht. Nun ist es aber wieder soweit, Triumph rüstet ihr Aushängeschild neu aus und macht sie fit für die bevorstehende EURO4 Generation.

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)
3. [Bildergalerie](#)
4. [Fahrzit](#)

Als auf der der EICMA das erste Licht auf **Speed Triple** fiel, waren wir etwas skeptisch ob sie der harten Konkurrenz standhalten werden könne. Waren doch recht wenige Infos bekannt und auf den ersten Blick fand man an ihr nicht allzu viel Neues auf das man gespannt sein konnte. Nun stand der erste Rollout im Hinterland Calafats und auf dem Circuit de Calafat auf dem Programm. Zeit um die Karten auf den Tisch zu legen.

Brennendste Frage, wie schafft es [Triumph](#) der bevorstehenden EURO4 Norm in Kombination mit einem von der Basis her 10 Jahre alten Motor gerecht zu werden? Nun, in dem die englischen Ingenieure 104 Teile am Triebwerk anpackten und im Detail verbesserten. Unter Anderem gestalteten sie die Kolben und Kurbelwelle sowie Brennräume neu, modifizierten den kompletten Zylinderkopf und verbauten eine neue ECU. So stehen am Ende satte 140 PS mit starken 112 NM auf dem Tableau. Und dabei haben es die Jungs geschafft, den Leistungszuwachs über das komplette Leistungsband zu verteilen und gerade zwischen 4.000 und 7.000 Umdrehungen ordentlich drauf zu satteln. Gesteuert wird das Ganze über „ride-by-wire“ mit 5 unterschiedlichen Fahrmodi. Für die optimale Kraftübertragung sorgen eine mehrstufig einstellbare Traktionskontrolle und eine neue Anti-Hopping-Kupplung.



[Alle Bilder ansehen](#)

Triumph Speed Triple R 2016 – warum 140 Pferde locker reichen

Sicher werden die Ersten bei den 140 PS bereits hängen geblieben sein. Bewegen wir uns doch bei den Power-Nakeds aktuell zwischen 160 und 180 PS, siehe [BMW S1000R](#) und [KTM 1290 Super Duke](#). Sicher verliert man am Stammtisch jedes Quartett mit dieser Zahl, auf der Strecke, insbesondere bei einer sportlichen Landpartie oder auf einem engeren Kurs wie dem in Calafat, lehrt einem die **Speed Triple**, dass 140 PS vollkommen ausreichend sind um einem Angst und Bange werden zu lassen, wenn man ihr gerade im Track-Modus freien Lauf lässt.

Das 1050-Kubik-Aggregat geht feinfühlig und punktgenau ans Gas, man fühlt sich quasi direkt ans Gasgriffkabel angedockt. Die Laufkultur ist dabei extrem geschmeidig, kein Ruckeln, kein Lastwechsel, in jeder Lage ein satter Vortrieb, keine unkontrollierten Leistungssprünge – einfach nur schön. Laufruhe wie ein Reihenvier, dazu kerniger, niemals aufdringlicher aber sehr

markanter 3-Zylinder Sound. Hier haben die Ingenieure wirklich tolle Arbeit geleistet. Der Soundgenuss, wird glücklicherweise nicht durch die serienmäßigen Endtöpfe in irgendeiner Weise kastriert. So wurde zur Vorgängerin in Summe 303g pro Seite eingespart und der Durchfluss um über 70% erhöht - was eine unverwechselbare und volumenstarke Klangkulisse erzeugt. Wem das nicht genug ist, wird im [Triumph](#)-Zubehör bei Arrow bereits heute fündig.

Triumph Speed Triple R Press Launch - On Board Calafat 2016



Speed Triple R 2016 - Die Elektronik hält Einzug

Zurück zu den Fahrmodi: Hier stehen 5 sehr individuelle Modi Rain, Road, Sport, Track und Rider mit 3 Mappings zur Verfügung. Gerade im letzteren lässt sich die Speedy sehr individuell und puristisch bewegen. In allen Modi steht die volle Leistung zur Verfügung und es wird „nur“ das Ansprechverhalten verändert. Dies geschieht direkt spürbar, wenn man während der Fahrt den Modus am gut erreichbaren Bedienknopf links verändert, Gas weg nimmt und mit der Kupplung bestätigt. Sehr intelligent ist, dass der Modus Track und Rider, bei dem unter Umständen die Helferlein deaktiviert sein können, nach einem erneuten Start wieder zurückspringt auf Sport. Dies verhindert sicher den ein oder anderen unerwarteten Leistungseinsatz. Auch ABS-seitig überzeugt die Engländerin auf ganzer Linie. War doch das alte ABS schon recht ordentlich aber gefühlt nicht präzise genug, so hat die Neue in Kombination mit den Brembo Monoblocks eine Bremsanlage, die feinfühler und präziser nicht zu bedienen sein könnten. Gerade auf dem Racetrack bewiesen die Stopper, dass sie alles fest im Griff haben.



[Alle Bilder ansehen](#)

Überhaupt arbeitet die Elektronik dezent im Hintergrund und gibt dem Fahrer die Chance Grenzbereiche zu erleben. So regelt das ABS im Track-Modus extrem spät, dann aber mit einer Genauigkeit und Unaufgeregtheit, dass man Runde um Runde später und tiefer in die Kurven hineinbremsst. Ein elektronisches Bauteil vermisst man allerdings schnell, gerade auf der Rennstrecke: den Quickshifter. Obwohl er State of the Art sein sollte, verzichten die Engländer selbst bei der „R“ auf ihn und bieten das kleine Bauteil nur im Original Zubehör-Shop an. Schade [Triumph](#), denn bei 14.650 Euro für die Speed Triple R wäre der Quickshifter sicher noch drin gewesen und einer R würdig! Die Standard Speedy kostet übrigens 12.950 Euro.

Speed Triple R 2106 - Fahrwerk und Geometrie

Zur Präzision leisten das Fahrwerk und die Geometrie hierbei sicher ihren Anteil. So sind bei der R edle Öhlins Federelemente verbaut. Die S wartet mit Showa-Elementen auf. Hinten arbeitet bei der **Speed Triple R** ein TTX36 und vorne steht sie auf mächtigen 43mm NIX30 Upside Down Rohren. Kontakt zum Boden wird werkseitig mit Pirelli Diablo Supercorsa hergestellt – einem Slick für die Straße. Sehr positiven Einfluss hat die gefühlt bessere Positionierung des Piloten. Er sitzt direkter über der Vorderhand, was die Wheelie-Neigung spürbar reduziert. Der Tank wurde insgesamt flacher und ergonomischer geformt, dies führt zu einem direkteren Knieschluss und erhöht das Gefühl für das Bike. Dazu hat man das Sitzpolster um 20 mm verschlankt um besseren Stand zu bieten. Gerade auf welligen Straßen im bergigen Hinterland Calafats, ist man mit der Speedie derart souverän, komfortabel aber doch sportlich straff und schnell unterwegs – Wahnsinn, Respekt!



[Alle Bilder ansehen](#)

Optisch war die Speed oder auch [Street Triple](#) schon immer sehr eigenständig. Und wurde beim Wechsel von Rund auf Elypische Scheinwerfer zuerst der Weltuntergang herbeigeschworen, so hat man es wieder geschafft, die Front so zu verändern, dass man die **Speed Triple** auch 2016 schon von weitem erkennt. Die Designer verpassten ihr neben den klassischen Doppelaugen ein LED-Tagfahrlicht, welches einfach nur cool und auffallend daher kommt. Insgesamt wurde die Frontpartie kompakter und etwas tiefer verbaut, was zu einem sportlicheren Erscheinungsbild führt. Des Weiteren ist die Silhouette deutlich schlanker und filigraner geworden, was gepaart mit der edlen Sitzbank der R, rotem Rahmen und den Carbon-Teilen in Verbindung mit der Matt Graphite Lackierung super harmonisiert. Alternativ und ohne Aufpreis, ist die **Speed Triple R** auch in Crystal White erhältlich.

Nettes Gimmick sind die beiden an den Lenkerenden angebrachten kurzen Spiegel. Fand ich diese Art der Verbauung bis heute hässlich, so werde ich nun langsam zum Fan, da die Sicht nach hinten fantastisch ist. Ab diesem Modelljahr gibt es die **1050 Speed Triple** als „S“ Variante, was der Version ohne zusätzliche Kennung des Vormodells gleich kommt. Hier stehen zwei Farben mit Diablo Red und Phantom Black zur Auswahl.

Jetzt weiterlesen - Triumph Speed Triple R 2016 - Fahrbericht:

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)
3. [Bildergalerie](#)
4. [Fahrzeit](#)

Gefällt mir Teilen 446 Personen gefällt das. Sei der/die Erste deiner Freunde.

Suche nach Testberichten

Stichworte...
Marke...
Modell...
Kategorie...
Suche

Neue Motorräder in der Community

