



Triumph Speed Twin 1200

...Als wäre es gestern gewesen, so gut erinnere ich mich an meine erste Fahrt mit der eigenen XJR. Doch jetzt, gerade mal 27 Jahre später, stellte ich fest, dass knappe 5 Zentner gefühlt genau in dem Maße immer schwerer werden, in dem die körperliche Leistungsfähigkeit im Laufe der Jahre nachlässt. Kurz: Es musste was Leichteres in die Scheune. Ich dachte an ein Naked Bike, gerne im Retro-Stil, wie ja zumindest die 1200er XJR auch schon war, aber leichter und handlicher.

Anfang 2023 sah ich im Internet irgendwo ein Bild einer Triumph Speed Twin 1200 und ich fragte mich, seit wann die Engländer so schöne und gleichzeitig moderne Mopeds bauen. Ich hatte das irgendwie nie auf dem Schirm. Klar, die alten BSA's und die Bonneville's und etliche andere sind schon hübsch anzuschauen, keine Frage, aber eine kurze Recherche zur Speed Twin brachte mich an den Punkt, dass die nicht nur gut aussieht (Geschmackssache, ich weiß), sondern sich viele Tester auch löblich über die Fahreigenschaften ausgelassen haben.

Die folgende Phase der versuchten Selbstüberzeugung kennt ihr wahrscheinlich auch: Nöö, lass mal, ist doch noch so teuer, in ein paar Jahren vielleicht, sooo schlecht ist die XJR auch nicht, fährst ja eh nicht mehr so viel.

Erfolglos.

Ich hab sie nicht mehr aus dem Kopf gekriegt, mal eine Probegefahren und das war der Kardinalfehler:

Im letzten Mai hab ich mir eine gekauft, mit 1.300 km auf der Uhr, ein Jahr alt. Die Speed Twin ist mit knapp unter 200 Kilo trocken (216 Kilo fahrbereit) deutlich leichter, damit ist sie auch in der Liga der starken Vintage-Naked eine der leichtesten. Check, Haken dran.

Die sonstige Aktenlage liest sich unaufregend für ein großvolumiges Moped: 101 PS bei 7250 U/Min, 112 Nm Drehmoment bei 4250 U/Min klingt nicht wirklich wenig und nicht wirklich viel. Andere fahren schneller, beschleunigen besser, haben doppelt soviel PS, und bei knapp über 7.000 Touren, wo bei der Speed Twin Schluß ist, fängt woanders der Spaß erst an. Das Fahrgefühl spricht eine andere Sprache. Wer ein handliches und wendiges Teil sucht, das schon im

Drehzahlkeller erfreulich viel Punch aus dem Handgelenk schüttelt, sollte die reine Aktenlage anhand des eigenen Popometers mal selbst validieren... Der Druck kommt nun schon runde 700 Umdrehungen früher als beim alten Modell, Schaltfaule relaxen hier wie auf Wolke 7 und man hat irgendwie das Gefühl, dass man mit diesem Motorrad gar nicht im falschen Gang unterwegs sein kann...

Ich glaube, ich hab schon erwähnt, dass ich die Triumph recht hübsch finde, aber die eigentliche Verbesserung steckt in den Details. Aus Richtung der 2016 vorgestellten Thruxton kommend, war die 2019 erstmals angebotene Speed Twin eine Art „Thruxton mit breitem Lenker“. Den Motor kannte man schon vorher von anderen „Modern Classic“ Modellen von Triumph, die Ähnlichkeiten mit den Motoren der 1200er Bonnie oder Thruxton ist kein Zufall, sondern Genetik. In den Folgejahren gab es dann eine Menge Detailverbesserungen: Es wurde die bewegte Masse im Motor um 2,5 Kg abgespeckt (was eine Menge ist und z.B. im Vergleich zur 1200 Bonnie mit ähnlichem Motor eine viel vitalere Motorcharakteristik bringt). Neue Kolben, höhere Verdichtung, überarbeitete Kanäle und optimierte Nockenwellenprofile wirken in dieselbe Richtung.





Der 270 Grad-Hubzapfenversatz des Achtventilers mit einer obenliegenden Nockenwelle sorgt bei erfreulich hoher Laufkultur für einen sonoren, bassigen, V2-ähnlichen Sound, den ich nie als laut empfunden habe. (Standgeräusch 93 dB.) An den ungefederten Massen im Fahrwerk haben die Entwickler 7,5 Kilo eingespart (davon 2,5 Kilo vorne und 1,7 Kilo hinten an den an den filigran wirkenden Alu-Druckgussfelgen mit 12 dünnen Speichen), auch das übersetzt sich 1:1 in ein sehr agiles Handling. Die Möhre fährt dennoch wie auf Schienen, wenn Möhren überhaupt auf Schienen fahren können. (Die Entwickler haben dafür den Radstand im Vergleich zur Thruxton leicht verlängert und die Gabel um ein Grad flacher gestellt.)

Dennoch gehen Schräglagenwechsel ultraschnell voran und der Kraftaufwand beim Umlegen ist recht gering,

wie ich beim Kurventraining auf der Kartbahn am Vogelsberg lernen durfte. Sie kippt nahezu ansatzlos in die Kurve und lässt sich mit leichter Hand auch durch wechselnde Kurvenradien führen. Die Vorderhand ist gefedert von einer eher straffen, nicht einstellbaren 43 mm Upside Down Gabel von Marzocchi, die viel Transparenz vom Vorderrad vermittelt. Es ist darunter eine recht bissige Brembo 320-mm-Doppelscheibenbremse mit radialen Brembo M50 4-Kolben-Monoblocksätteln verbaut, die aus Stahlflex-Leitungen gefüttert wird. Leute, das ist fein, ein leichtes Zweifingerstreicheln am Hebel staucht die Maschine gehörig zusammen, und auch der Druckpunkt passt. Die Bremsanlage von der XJR (von der Yamaha R1 übernommen) war an sich schon recht gut, aber die Speed Twin toppt alles, was ich jemals schon mal verzögert habe, spürbar. Die Niederquerschnittsbereifung (120/70 ZR17 und 160/60 ZR17) bringt in Kombination mit dieser Bremse natürlich ein deutliches Aufstellmoment bei grobmotorischem Bremsen in der Kurve. Auch der Motor zeigt beim Lastwechsel ein deutliches Bremsmoment, so ist in der Kurve eine vorausschauende Fahrweise und ein sauberer Strich gefragt. A propos Schlapfen, die serienmäßigen Metzler Racetec RR haben zumindest im Trockenen Grip ohne Ende, waren aber nach 3.000 km richtig am Ende, und da ich keine Hypersportgummis,



Triumph Speed Twin Armaturen (Fremdbild)

sondern gute Allrounder brauche, habe ich auf den Michelin Road 5 gewechselt, der unter allen Alltagsbedingungen genug Reserven bei längerer Laufleistung verspricht. Hinten werkelt eine 220 mm Doppelkolben-Schwimmsattel-Scheibenbremse unauffällig. Die Federbeine hinten sind „voll retro“ nur in der Vorspannung verstellbar – eine Reminiszenz an die Modellgeschichte, die erste Speed Twin wurde immerhin schon 1938 gebaut... Nicht wirklich high tech, aber das Hinterrad folgt brav dem Vorderrad und verhält sich unauffällig, was hier als Lob gewertet werden kann. Der klassische Stahl-Zentralrohrrahmen mit zwei Unterzügen und die Aluminium-Zweiarmschwinge bieten ausreichend Stabilität. Das Sechsgang-Getriebe schaltet geschmeidig und präzise, was auch durch die servo-unterstützte Kupplung beeinflusst wird. Quickshifter oder ähnliches findet man nicht, ist halt kein reiner Sportler, und so vermisse ich das nicht. So fröhlich, wie der Motor hochdreht, würde ich hier aber durchaus auch andere Meinungen zulassen.

Die Sitzhöhe sollte mit 809 mm bei den meisten Menschen kein Problem sein, ich kann mir aber vorstellen, dass der zum Sitz hin schmal werdende Tank, der mich ein wenig an eine Wespentaille erinnert, dem einen oder der anderen einen sauberen Knieschluss erschwert.

Optisch finden sich ganz viele klassische Elemente vergangener Engländer, Tank, Lampe, die beiden Zwei-in-zwei Auspuffe aus gebürstetem Edelstahl, die Sitzbanklinie, die typische, etwas an ein Herz erinnernde Form des Kurbelwellengehäuses, schon oft gesehen, trotzdem immer noch hübsch anzuschauen,

aber das heißt nicht, dass hier veraltete Technik werkelt. Es gibt seriemäßige Zutaten wie eine elektronische Drosselklappensteuerung (Ride-by-Wire), ABS sowie eine (für Wheelie- und Burn-out-Fetischist*innen) abschaltbare Traktionskontrolle (beides leider nicht schräglagenabhängig), drei Fahrmodi von Regen bis Sport, die sich aber nicht wirklich viel unterscheiden, LED-Beleuchtung in Blinkern und Rücklicht, auch beim Tagesfahrlicht, ein digital angereichertes Doppelinstrument mit Bordcomputer und eine USB-Ladebuchse. Der Antrieb wurde abgasmäßig auf Euro 5 Niveau angehoben, dass dafür Wasserkühlung (mit einem optisch gelungen integrierten Kühler), Einspritzung und ein (elegant verborgener) Kat nötig sind, liegt auf der Hand.

Der Verbrauch ist von Triumph mit 5,1 l/100 km angegeben und liegt bei mir zwischen moderaten 4 und 4,5 Litern beim Mitschwimmen auf der Landstraße. Er geht auch bei forscher Fahrweise nicht weit über die 5. Nur bei höherem Autobahntempo, besonders mit Gepäck, wird sie durstiger, aber die Autobahn ist eh keine artgerechte Haltung für dieses Krad... In der Praxis hole ich so 250 – 270 km aus dem relativ kleinen 14,5 Liter Tank. Langstreckentauglich. Die Zuladung ist mit 211 kg im Solobetrieb mehr als ausreichend für die große Tour, ob es mit Sozios / Sozias und Gepäck für den 2-Wochen-Urlaub reicht, müsst ihr nach einem Sprung auf die Waage selbst ermitteln. Wegen dem limitiertem Angebot an Unterbringungsmöglichkeiten für Gepäck – später noch dazu mehr – ist das „Fernreise-Schlachtschiff“ allerdings ohnehin nicht das Domizil der Speed Twin. Die nicht gerade üppig gepolsterte Sitzbank ist für längere Strecken noch ausreichend bequem, fordert aber regel-



mäßige Pausen ein, bevor der Tank leer ist und man wieder den voll retro designeten Monza-Deckel des Tropfentanks öffnen sollte. Den Rücksitz hab ich noch nicht ausprobiert, weder selbst noch mit anderen, allerdings schreiben andere Leute im Internet, dass er recht brauchbar sei.

Ein Doppelinstrument mit klassisch anmutenden Zeigern für Geschwindigkeit und Drehzahl zaubert LiebhaberInnen analoger Zeiger ein Lächeln ins Gesicht, zeigt jedoch auch zusätzliche nützliche Informationen auf zwei LED Displays, von der Reichweite und dem Tankinhalt über eine Ganganzeige, den eingestellten Fahrmodus bis hin zur Serviceanzeige. Die Navigation erfolgt über eine Scrolltaste am Lenker. Zwei Rudel kreisförmig angeordneter LED's weisen bei Bedarf in diversen Farben auf Blinker, Fernlicht, Leerlauf (wie früher ein grünes Neutral-Lämpchen) Störungen oder ähnliches hin. Auch der Eingriff der Traktionskontrolle wird ordnungsgemäß im Instrument gemeldet. Wobei man, wenn die Traktionskontrolle tatsächlich mal greift, die Augen besser nicht auf den Runduhren haben sollte.

All das verpackt Triumph in ein piekfein verarbeitetes Motorrad. Der Eindruck ist ein wertiger, und an vielen Stellen merkt man die Liebe zum Detail: Das Triumph-Logo in der Lampe zum Beispiel. Nicht zwingend, aber irgendwie doch ein kleiner Hingucker. Ein paar kleine Frästeile hier, etwas Chrom da, nicht dick aufgetragen. Dezent. Verstellbarer Lenker, verstellbare Handgriffe. Materialien wie in der guten alten Zeit: Gebürstetes Alu und Stahl anstelle von Plastik und Carbon. Manches auch eloxiert, wie die Lampenhalterung oder die Aluschwinge. Kein technischer Schnickschnack, sondern die Reduktion auf's Wesentliche. Motorradfahren pur.

Mit meinen 173 cm Größe passt alles sehr gut für mich, die Haltung ist deutlich sportlicher als auf der Bonnie und viel komfortabler als auf einem Rennhobel. Größere Menschen klagen allerdings öfters darüber, dass ihnen die Winkel zu eng werden und das Moped für sie nicht richtig passt... Bis ca. 140 km/h empfinde ich den Winddruck als ok, darüber wird es anstrengend, so dass mir die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 211 km/h ziemlich egal ist. Einmal ausprobiert, macht keinen Spaß... Über die Beschleunigungszeiten und Elastizität (z.B. von 60 km/h auf 120 oder sowas) hab ich seltsa-

merweise nirgends eine Angabe gefunden, dies scheint ein gut gehütetes Geheimnis zu sein. Ich würde sie aber ohne Zögern als „ausreichend kurz“ bezeichnen wollen. Das Ding geht ordentlich voran und gut is... Wenn wir bei gemeinsamen Touren mal die Mopeds getauscht haben, ist bislang noch keiner ohne ein ganz breites Grinsen unter dem Helm von der Speedy abgestiegen.

Triumph bietet eine volle, 4-jährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Um die zu bewahren, muss das Motorrad einmal im Jahr zur Inspektion, was mich knapp 300,00 € für Öl- und Filterwechsel und Durchsicht gekostet hat. Die Inspektionintervalle sind mit 16.000 km angenehm großzügig ausgelegt, allerdings besteht Triumph auf einem jährlichen Wiedersehen, so dass nur die VielfahrerInnen unter den Scheckheftpflegenden wirklich davon profitieren.

Sehr überrascht war ich, als ich die KFZ-Versicherung abgeschlossen habe: Die Triumph ist deutlich günstiger als die XJR, was ich nicht wirklich verstehe, aber wohlwollend zur Kenntnis nehme: Für die Haftpflicht zahle ich 40,51 € im Jahr und für die zusätzliche Vollkasko mit 150 € Selbstbeteiligung gerade mal 99,51 € im Jahr. Klar, Schadensfreiheitsklasse „ewig und 3 Tage“, aber trotzdem nicht viel. Alleine die Haftpflicht meiner 17 PS Kawa, mit der ich 1981 angefangen habe, war teurer... Naja, das war ja auch noch die Zeit, wo die Wampen gegen überhöhte Versicherungsprämien auf die Straße gegangen sind... Rückblickend muss ich anerkennen, dass wir das damals ziemlich gründlich und nachhaltig hingekriegt haben :-)

Ihr habt schon gemerkt, die Triumph gefällt mir so richtig gut. Ich würde mich zu der Aussage hinreißen lassen, dass für meinen Anspruch und meine Erwartung die Speed Twin das beste und in sich stimmigste Motorrad ist, das ich je gefahren habe. Jedoch gibt es auch ein paar Punkte, die mir nicht gefallen. Ich erwähne das, damit die Entwicklungsabteilung von Triumph weiß, was sie an zukünftigen Verbesserungen in die Modellpflege einfließen lassen kann:

Die außenliegenden Rückspiegel am Lenkerende sehen zwar cool aus, verschwenden aber die Hälfte ihrer Fläche mit einem Blick auf meine Unterarme. Klassische Rückspiegel mit ausreichend langen Auslegern sind uncooler, aber „rücksichtsvoller“.

Das Ausklappen des Seitenständers erfordert Übung, er ist ohne Hinschauen nur sehr fummelig zu bedienen. Der Hauptständer ist auf dem Altar der Gewichtsreduktion geopfert worden, was Ölkontrolle und die Pflege der (rechts liegenden) Kette erschwert. Wie soll ich das Moped genau senkrecht halten und gleichzeitig mit dem Auge knapp über dem Boden in das Ölstands-Guckloch reinäugen? Das geht nur zu zweit. Kettenpflege geht über den Seitenständer, aber halt nicht so toll...

Es gibt nur wenig Auswahl an Koffern und Trägersystemen, weshalb ich meine lieb gewonnenen Givi Träger (ein Geschenk u.a. von meiner lieben Frau Elke und der KW Mainz) von der XJR auf die Speedy umgeschweift habe und jetzt 90 Liter trocken unterbringen kann. (Ein vorheriger Versuch mit Satteltaschen ist einen grauenvollen Tod gestorben, als auf der Anfahrt zum Som-

mer treffen mit großem Gepäck in brütender Hitze ein Reifenpilot in der Tasche hochgegangen ist, diese zerfetzt und den Inhalt auf dem endlosen Highway verstreut hat. Eine in der Tasche befindliche, neue und teure DJI Drohne wurde vom Hersteller kostenlos ersetzt, was zwar großartig war, aber nun doch zu weit vom Thema wegführt. Das bei der Triumph serienmäßig nicht enthaltene und von mir nachgerüstete Bordwerkzeug ist bei der Aktion über 'n Jordan gegangen.) Da ich manchmal ohne Koffer fahren möchte, habe ich mir 4 Schleifen aus Zurrurt-Bändern fest an den Heckausleger des Rahmens montiert, der parallel zum Rücksitz direkt darunter verläuft, in die ich dann mit einem Handgriff Expander einhängen kann, um mein Gepäck auf dem Rücksitz zu vertäuen.

Was mich auch ein wenig stört, ist der aufgrund des geringen Lenkeinschlages doch recht große Wendekreis, der mich fast schon an so manche Ducati denken lässt. Die XJR zirkelt enger, und ich bin mehr als einmal beim langsamen Wenden auf engeren Straßen leicht nach außen gekippt, weil der Lenkansschlag den Kurvenradius früher limitiert als gewohnt. Hoffentlich zerkratze ich mir damit nicht eines Tages das handgemalte Tankdesign...

Aber all das ist Jammern auf hohem Niveau. Fazit: Nach 4.000 km bin ich sehr zufrieden. Bin gespannt, wie es weitergeht, aktuell teste ich bei diesem Dreckwetter erstmal die Winterschlaf-Tauglichkeit der Triumph.

Ich hoffe, ihr hattet soviel Spaß beim Lesen wie ich beim Fahren. Wir werden uns in der kommenden Saison sicher mal begegnen. Ich werde berichten. Bis dann Rad- und Rahmenbruch und immer eine Handbreit Asphalt unter dem Gummi. Wünscht:

Huhn, KW Mainz

