Fahrbericht Triumph Daytona 675: Faszinierend unvernünftig

Von Jens Riedel

Das Digitalinstrument links zeigt den fünften Gang und 100 km/h an, die Nadel des analogen Drehzahlmessers rechts daneben steht bereits auf der 6000. Das klingt auf den ersten Blick gar nicht gut – ist es aber. Denn in diesem Fall reicht die Skala noch 8500 Touren weiter, ehe deren Farbe von Weiß auf Rot wechselt. Die Triumph Daytona mischte vor sieben Jahren die Supersport-Mittelklasse auf und darf seit diesem Jahr mit ihrem neuen Motor bei kleinerem Hub und größerer Bohrung noch einmal 500 Umdrehungen in der Minute (U/min) höher drehen als ohnehin schon.

Der Auspuff wanderte zugunsten der Zentralisierung der Massen nach unten, die Leistung stieg um drei PS und das Drehmoment um zwei Newtonmeter, der Radstand schrumpfte. Wer entfesselt am Gasgriff dreht und im ersten Gang im oberen Drehzahlbereich einmal gespürt hat, wie es ihn förmlich nach hinten zieht und sich an den Lenker geklammert hat, erliegt der Faszination der wilden Daytona.

Sie fesselt ihren Fahrer, der vor allem eines sucht: eine möglichst lange Gerade, um die Potenz des Leistungsgewichts von 0,51 kW pro Kilogramm auszukosten. Doch wohin mit so viel purer Dynamik? Auf der Landstraße läuft der Triple-Pilot permanent Gefahr, sich um seinen Führerschein zu bringen, und die Autobahn bleibt nicht nur wegen des ergonomischen Diktats des Daytona, sondern auch wegen des allgemeinen Verkehrs in aller Regel nur ein kurzes Vergnügen.

Es ist wirklich nicht leicht, sich und die Daytona im Zaum zu halten. Die Lösung: Man vergisst auf der Landstraße mindestens die beiden oberen Gänge, sieht die vierte Getriebestufe als Overdrive an und lässt es so weit und oft es geht krachen. Unnachahmlich ist der Klang des Dreizylinders. Mit seinem bärigen Brüllen taugt der Triple allemal zum Bürgerschreck. Auf der anderen Seite ist das charakteristische Pfeifen der drei Zylinder, das vor allem den Schiebebetrieb deutlich vernehmbar

begleitet.

Der recht homogen hochdrehende Dreizylinder zieht bei 6000 Touren noch einen Pfeil aus dem Köcher und greift bei 10 000 U/min nach. Bei über 12 000 Touren leuchtet in der Werkseinstellung das erste von sechs blauen Lichtlein auf, das zum nahenden Gangwechsel mahnt. Wer sich selbst ein wenig zähmen möchte, kann den Schaltblitz im Cockpit auch individuell seinem persönlichen Fahrstil konfigurieren. Die konditionierte Vernunft lässt den Fahrer schon bei 4000 U/min hochschalten – doch mit Vernunft hat die Daytona nichts zu tun. Sie ist ein äußerst fahraktives Motorrad mit beeindruckender Performance.

Kurven will sie mit etwas Nachdruck am Lenker und dem Druck der perfekt am Tank anliegenden Oberschenkel nehmen, unterstützt dafür umso mehr mit ihrem merklichen Aufstellmoment beim Wiederherausbeschleunigen den Kurs zurück auf die Gerade. Die Nissin-Stopper mit ABS verrichten ihre Arbeit mit beruhigender Souveränität und ohne allzu übertriebenen Biss. Auch mit der in puncto Rückmeldung etwas zurückhaltenden Fußbremse schließt man relativ rasch Freundschaft. Adrenalinstöße blieben uns auch beim etwas stärkeren Verzögern jedenfalls fremd. Die serienmäßigen Pirelli Diablo Supercorsa vermitteln ebenfalls auf fast jedem Belag ein beruhigendes Gefühl.

Lastwechsel quittiert der Triple mit kurzem Nicken der Daytona, an der Kette zeigt sie sich aber unbeeindruckt. Im heftigen Schiebebetrieb meldet sich schon ein-, zweimal eine Fehlzündung. Wer längere Etappen zurücklegen muss, dem bietet das erstaunlich lange Sitzkissen etwas Spielraum, die auf den Lenker gestützten Arme lassen sich zumindest kurzzeitig durch festeren Knieschluss, der das Gewicht auffängt, entlasten. Die schmale und niedrige Verkleidungsscheibe erfüllt ihre Aufgabe erstaunlich gut.

Im Fall der Daytona über ein zu kleines und kurzes Soziussitzpolster oder die harte (verstellbare) Federung zu lamentieren, käme einer Gotteslästerung gleich. Gleichwohl muss sich Triumph die deutlich zu kurzen Spiegelausleger vorwerfen lassen. Der Rückblick ist auch ohne die ständig ins Bild ragenden Ellenbogen arg begrenzt. Es ist einfach uncool, sie immer wieder kurz einzuziehen, um zu sehen, ob man nicht eventuell doch einmal Platz auf der linken Spur machen muss. Aber das kommt zum Glück ja nur sehr selten vor.

Wem die Haltung des sprichwörtlichen Affen auf dem Schleifstein auf Dauer aber doch zu unbequem ist, für den hat Triumph zum Glück eine passende Alternative im Programm. Als Street Triple im Streetfighterdress ohne Seitenverkleidung, geradem Lenker und aufrechterer Sitzposition bleibt die fesselnde Faszination des

unvergleichlichen Dreizylinders trotz etwas weniger Leistung voll und ganz erhalten. (ampnet/jri)

Daten Triumph Daytona 675

Motor: Reihen-3-Zylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, 675 ccm
Leistung: 94 kW / 128 PS bei 12 500 U/min
Max. Drehmoment: 74 Nm bei 11 900 U/min
Getriebe: 6 Gänge
Höchstgeschwindigkeit: 258 km/h
Gewicht (vollgetankt): 184 kg
Sitzhöhe: 820 mm
Tankinhalt: 17,4 Liter
Bereifung: 120/70 ZR 17 (vorne), 180/55 ZR 17 (hinten)
Preis: 12 340 Euro

Bilder zum Artikel:

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.

Triumph Daytona 675.