

---

## Fahrbericht Triumph Speed Triple 1200 RS: Krönung der Brit-Bikes

Von Ralf Bielefeldt

Triumph hat sein Vorzeige-Dreizylinder-Bike komplett neu aufgestellt. 30 PS mehr Leistung, 10 Kilogramm weniger Gewicht, dazu neue Technologien und ein komplett neues Fahrwerk. Schon die Eckdaten der neuen Speed Triple 1200 RS versprechen so einiges. So fährt sich der nackte 180-PS-Renner.

Allein der Name klingt nach so viel mehr als bislang: Speed Triple 1200 RS. Beim Vorgänger war vom Hubraum nie die Rede. Triumph hat das Dreizylinder-Bike mit der jüngsten Generation in allen Belangen auf ein neues Niveau gehoben – nicht nur, was den längeren Namen betrifft.

Mehr Leistung (plus 30 PS), mehr Drehmoment (plus 8 Nm), mehr Dynamik, mehr Technologie, mehr Fortschritt – und ja, natürlich auch mehr Geld (plus 1350 Euro). Vor uns steht ein brandneues Motorrad. „Die beste Speed Triple aller Zeiten, eine Revolution in Sachen Agilität, Handling und Präzision“, verspricht Triumph. Und schon nach den ersten Metern auf der – für ein sportliches Motorrad – erstaunlich kommoden Sitzbank ist man geneigt, den Briten diese vollmundige Ansage zu glauben.

Die neue Speed Triple hat zehn Kilogramm abgespeckt und entfacht gleichzeitig 20 Prozent mehr Power – 180 PS statt vormals 150 PS. Selbst Laien können daraus schlussfolgern: Die geht jetzt besser. Und zwar richtig. Souverän wie ein Gran Turismo beschleunigt die fahrfertig 198 Kilogramm schwere Speed Triple in jedem Gang mit der Grandezza eines Acht- bis Zwölfzylinders. Bricht man das herunter auf drei Zylinder und zwei Räder, stellt sich hoffentlich eine ungefähre Ahnung ein, was passiert, wenn man den elektronischen Ride-by-Wire-Gashahn aufreißt bei der neuen Vorzeige-Triumph und das Maximal-Drehmoment von 125 Nm in Richtung Hinterrad jagt.

Die neue „Speedy“ geht wie Sau. Immer. Aus dem Drehzahlkeller, oberhalb von 5000 Touren. Und dann noch mal ab 9000 U/min, dem maximalen Drehmoment, wenn eh keiner mehr den Drehzahlmesser im Auge hat, weil er verzweifelt versucht, die verschwimmende Umgebung im Auge zu behalten. Der neue „Triumph Shift Assist Quickshifter“ für kupplungsloses Hoch- und Runterschalten seziiert die sechs Gänge wie ein Gefäßchirurg, höchst präzise und butterweich rasten sie ein, rauf wie runter. So müssen halbautomatisierte Gangwechsel funktionieren.

Die technische Ausstattung der neuen Triumph Speed Triple 1200 RS lässt keine Wünsche offen: Mehrscheiben-Anti-Hopping-Ölbaddkupplung, komplett neues, voll einstellbares Öhlins-Fahrwerk für messerscharfes Handling, massenzentriertes Chassis, Racetec-RR-Reifen von Metzeler, Brembo-Stylema-Bremsen, dazu Voll-LED-Beleuchtung, komplett schlüsselloses Startsystem, fünf Fahrmodi einschließlich verbessertem Trackmodus, optimiertes Kurven-ABS und zuschaltbare Kurven-Traktionskontrolle mit 6-Achsen-Sensoreinheit (IMU). Noch Fragen?

Zum Cockpit vielleicht. Denn das neu designte 5-Zoll-TFT-Instrument mit Smartphone-Anbindung für smarte Turn-by-Turn-Navigation setzt scharfe Augen voraus. Triumph setzt bei der Routenführung wie gehabt auf dezente Hinweise. Weitsichtige ohne Gleitsichtbrille sind verloren, alle anderen sollten sich problemlos mit den kleinen Pfeilsymbolen zurechtfinden. Gleiches gilt für die Steuerung der GoPro-Action-Cam über die gut platzierten Bedienelemente der Speed Triple 1200 RS.

Den Lenker haben die Triumph-Mannen um Cheftechniker Stuart Wood um 13 Millimeter

---

verbreitert. Das soll eine dominantere und fokussiertere Fahrposition ermöglichen. Und damit für ein (noch) besseres Gefühl und mehr Kontrolle auf der uneingeschränkt rennstreckentauglichen Speed Triple 1200 RS sorgen. Glauben wir gern, zumal auch die Fußrasten auf die verbesserte Ergonomie einzahlen. Man sitzt einfach gut auf der neuen Speedy – als 1,80-Meter-Mann und auch größer, versichern ausgewachsenere Kollegen. Die Schräglagenfreiheit wurde gegenüber dem Vorgängermodell noch einmal leicht verbessert. Gleiches gilt für die Kontur und Konstruktion der Sitzbank.

Bleibt die Optik: Lieben oder hassen, so richtig viel dazwischen gibt es nicht. Die Scheinwerfereinheit wirkt nach wie vor wie der böse Blick eines Wespen-Aliens. Kann man mögen, muss man nicht. Generationen von Speedy-Jüngern schwören darauf, insoweit lassen wir die extrovertierte Front einfach mal so stehen. Charakteristisch ist sie allemal. Und das LED-Tagfahrlicht, Chapeau, prägt sich ein und sorgt für gute Sichtbarkeit. Mission erfüllt.

Zwei markante neue Farb- und Grafikschemata bietet Triumph zur Auswahl an: „Sapphire Black“ mit roten und silbernen Grafiken oder „Matt Silver Ice“ mit schwarzen, silbernen und gelben Grafiken. Für die standesgemäße Personalisierung bieten die Briten 35 Original-Zubehörteile an, inklusive Optionen zur Verbesserung von Stil und Details, Technik, Gepäck, Schutz und Pflege. Lässig und wertig sind die gefrästen Komponenten wie Sportlenkerendspiegel, vordere und hintere Bremsflüssigkeitsbehälter, Aluminium-Hinterachscover und derlei mehr.

Serviceintervalle von 16.000 Kilometern und volle vier Jahre Garantie deckeln die Unterhaltskosten. Das macht den Preis von 17.500 Euro plus Liefernebenkosten zu einem fairen Angebot. Ähnlich gelagerte Wettbewerbsbikes wie die Ducati Streetfighter V4 kosten locker 2500 Euro mehr. (aum/rbi)

#### Daten Triumph Speed Triple 1200 RS

Motor: Dreizylinder-Viertaktmotor, 1160 ccm, flüssigkeitsgekühlt  
Leistung: 180 PS (132 kW) bei 10.750 U/min  
Max. Drehmoment: 125 Nm bei 9000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 248 km/h  
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.  
Getriebe: sechs Gänge  
Antrieb: Kette  
Tankinhalt: 15,5 Liter  
Sitzhöhe: 830 mm  
Gewicht: 198 kg (fahrbereit)  
Normverbrauch: 5,6 l/100 km  
CO2-Emissionen: 130 g/km  
Testverbrauch: 5,9 l  
Reifen: 120/70 ZR17 / 190/55 ZR17 (h.)  
Preis: 17.500 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Speed Triple 1200 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---