

---

## Praxistest Triumph Rocket 3: The Boss

Von Jens Riedel, cen

Boss Hoss – da fällt den meisten Menschen hierzulande wohl die gleichnamige Band aus Berlin ein. Motorradfahrer denken dabei vielleicht auch an die dicken Maschinen mit Chevy-V8-Motor und unglaublichen 445 PS. Wenn es um den größten Motorradmotor im Serienbau geht, hat allerdings Triumph den Trumpf in der Hand.

167 PS klingen nicht unbedingt nach wahnsinnig viel für ein großes Motorrad, aber 221 Newtonmeter Drehmoment bietet kein anderes Modell. Vor allem ist da aber der Hubraum. 2,5 Liter gibt es ebenfalls sonst nirgendwo von der Stange – und das auch noch auf „nur“ drei Zylindern verteilt. Hier ist die Rocket 3 eindeutig der Boss im Ring. Und der große Motorblock mit seinen artig symmetrisch aufgereihten Krümmern ist schön anzusehen. Dazu kommt ein dumpfer Klang aus tiefer Kehle mit autoähnlicher Tonlage. Vor allem aber blubbert der längs in Fahrtrichtung eingebaute Reihen-Dreier im Schiebetrieb als gäbe es kein morgen mehr und hört sich tatsächlich fast wie ein amerikanischer V8 an. Da muss dann auch ein Normverbrauch von sieben Litern ins Kalkül gezogen werden, den wir allerdings laut Bordcomputer um gut einen halben Liter unterboten haben.

Trotz des üppigen Radstands von 1,68 Meter und des fetten Hinterreifens gibt sich die Rakete dank stark ausgeprägtem Einlenkverhalten erstaunlich kurvenfreudig und schräglagenwillig. Da küsst die Stiefelferse auch gerne mal den Asphalt. Der Quickshifter samt Blipper stellen nicht nur die dynamische Fraktion zufrieden, sondern darf auch als willkommenes Komfortfeature für lässiges Cruisen gelten. Hüben wie drüben darf sich der Fahrer auf früh ansprechende, fein dosierbare und fest zupackende Bremsen verlassen, die ebenfalls zum entspannten Umgang mit der mächtigen Maschine beitragen.

Die 2,67 Meter lange und 355 Kilo schwere Fuhre ist bis zu 222 km/h schnell. Vier Fahrmodi, darunter ein individuell konfigurierbarer, stehen zur Verfügung. Bei 3000 Umdrehungen in der Minute erreicht die Rocket im letzten Gang die Autobahnrichtgeschwindigkeit, einen Tausender weiter stehen dann schon 170 km/h auf dem Tacho. Die Sissybar der etwas tourentauglicheren GT-Version ist da keineswegs Show, sondern angesichts der Urgewalt der Rocket durchaus angebracht. Das kleine Windschild arbeitet erstaunlich effektiv. Ebenfalls mit dabei ist ein unauffällig hinter der Lampenmaske integrierter USB-Anschluss.

Die Instrumentenanzeige bietet zwei verschiedene Grafiken. Bei beiden ist das sich schemenhaft im Hintergrund bewegende Zahnradsymbol hinter der Ganganzeige ein nettes Gimmick. Wir persönlich bevorzugten die digitalere Darstellungsform „Chronos“ (alternativ: „Quartz“ mit Rundtacho), die uns besser zum brachialen Charakter des Big-Block-Bikes zu passen scheint. Das Aufrufen und Durchscrollen der Untermenüs via Mini-Joystick funktioniert mühelos. Auch der Tempomat erweist sich dank Erreichen der Reset-Taste mit dem linken Zeigefinger als überaus bedienfreundlich. Er begeistert außerdem durch ordentlichen Durchzug, bis er wieder die eingestellte Geschwindigkeit erreicht.

Natürlich gibt sich auch die Rocket als Triumph zu erkennen. Die Britin geizt nicht mit Verzierungen in Form des aus dem Union Jack stilisierten Ts, einem Erkennungszeichen der Marke. Ein kleines Extraschmankerl ist die auf der Flanke zu sehende Schlange der serienmäßig aufgezogenen Cobra-Reifen des ebenfalls englischen Traditionsherstellers Avon. (cen/jri)

### Daten Triumph Rocket 3 GT

Antrieb: R3, 2458, flüssigkeitsgekühlt, Kardan, 6 Gänge  
Leistung: 123 kW / 167 PS bei 6000 U/min  
Max. Drehmoment: 221 Nm bei 4000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h  
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.  
Tankinhalt: 18 Liter

---

Sitzhöhe: 750 mm  
Gewicht: 294 kg (trocken)  
Normverbrauch: 7,0 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 158 g/km  
Testverbrauch: ca. 6,5 l  
Bereifung: 150/80 R17 (v.), 240/50 R 16 (h.)  
Preis: 25.445 Euro (+NK)

---

## Bilder zum Artikel



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---





Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

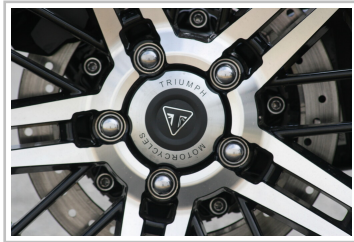
Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Rocket 3 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---