



WUNSCH & WIRKLICHKEIT

Seit Triumph die Daytona 675 auf den Markt warf und die Supersportwelt aufmischte, träumen Fans von einem adäquaten Dreizylinder-Superbike. Nun ist es endlich so weit – dank der Tuning-Schmiede Six Monkeys.

■ TEXT: SEBASTIAN LANG
■ FOTOS: KÜNSTLE



Das verschwenderische Drehmomentangebot der 1050 macht Einrad-Einlagen zum Kinderspiel.

Das Wilbers-Federbein funktioniert auf der Landstraße top.



Statt Lenkerböcken trägt die Gabelbrücke nun den Ausgleichsbehälter.

Beim Rangieren steht die Bremspumpe an dem Verkleidungshalter an.



Schick und sonor: Die BOS-Endtöpfe überzeugen optisch und akustisch.



Kommt sie oder kommt sie nicht? Seit dem glanzlosen Ausklingen der Triumph Daytona 955i und dem zeitgleichen Aufschlagen der 675 im Jahr 2006 ranken sich Gerüchte um ein neues Superbike von Triumph. Könnte der neue sportliche Dreizylinder an dem Niveau der kleinen Supersport-Schwester anknüpfen, würde er das Tausenderfeld ordentlich aufwühlen.

Doch vielleicht gerade aufgrund der hohen Erwartungen kommen auf Anfrage nur nebulöse Informationen von der Insel herüber. „Die Entwicklungskosten eines Superbikes sind immens und lassen sich nur durch gute Verkaufszahlen refinanzieren. In diesem Marktsegment einen Flop zu landen, kann sich deshalb besonders verheerend auf das Unternehmen auswirken. Wir beobachten ständig weltweit alle Marktsegmente und Entwicklungen. Sofern wir für ein Triumph-Superbike gute Chancen im Markt sehen, ist die Entwicklung eines solchen Fahrzeugs nicht ausgeschlossen“, so das offizielle Statement des deutschen Triumph-Pressesprechers Uli Bonsels. Abwarten und Tee trinken statt konkreter Fakten.

Angesichts solch trüber Aussichten fasste sich Triumph-Tuner Steffen Hoffmann von Six Monkeys (www.sixmonkeys.de) ein Herz, nahm eine aktuelle Speed Triple und begann in Eigenregie an einer Daytona 1050 zu tüfteln.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Kohlefaser-Seitenverkleidungen und die Front einer Daytona 675 fusionieren mit der nackten Speedy zu einem attraktiven Superbike. Statt Rohrlenker gibt's mit Rizoma-Griffen bestückte Stummel, Federbein und Gabelfedern stammen von Wilbers und sollen der Daytona 1050 ein knackiges Fahrwerk bescheren.

Schmucke BOS-Carbondöpfe unterstreichen den sportlichen Gesamteindruck der umfunktionierten Speed Triple und entlocken, unterstützt von einer umgebauten Airbox und entsprechenden Mappingänderungen, dem Motor die eine oder andere zusätzliche britische Pferdestärke. Auf dem Prüfstand drückt die Six Monkeys Daytona 134 PS und 107 Nm – etwa gleichviel wie die letzte PS-Test-Speedy, deren Pferde sehr gut im Futter standen.

Ein idealer Antrieb für die Landstraße. Dort fühlt sich die Six Monkeys sichtlich

wohl, brummt mit kräftigem, sonorem Drilling-Sound bereits ab 3500/min druckvoll aus den Kurven und beschleunigt linear Richtung Drehzahlbegrenzer. Die Gasannahme ist butterweich, selbst das sonst etwas rustikale Getriebe lässt sich erstaunlich kraftlos bedienen. Easy-going mit viel Spaßpotenzial und ordentlich Druck im Kessel.

Das Fahrwerk kann ebenfalls voll überzeugen. Für einen bösen Supersportler auf der Jagd nach Zehntelsekunden etwas zu weich, passt es auf kleinen Nebensträßchen perfekt, spricht butterweich an und filtert auch üble Stöße gutmütig weg. Selbst bei sportlicher Gangart lässt sich die Daytona nicht aus der Ruhe bringen und vermittelt vor allem in langgezogenen Bögen eine unbeirrbar souveräne. Die montierten Dunlop Qualifier RR unterstützen den stabilen Eindruck, liefern ordentliches Feedback und stellen die Maschine bei Bodenwellen oder Bremsmanövern in Schräglage kaum auf.

Sobald die Nebensträßchen winkelig werden, fühlt sich die 221 Kilogramm schwere Supersportlerin nicht allzu wohl. Nur mühsam folgt sie den Wünschen des

Piloten, verlangt vor allem beim Umlegen von einer auf die andere Seite eine starke Fahrerhand. Dazu störte bei der Testfahrt ein seltsames Fahrverhalten bei Geradeausfahrt. Auf leichte Lenkkorrekturen reagierte die Six Monkeys erst nach großem Kraftaufwand, um dann ganz plötzlich in Schräglage zu kippen. Ursachenforschung in der PS-Werkstatt förderte ein defektes Lenkkopflager zutage. Inwieweit dieses Problem auch für das eher träge Handling in größeren Schräglagen und bei Richtungswechseln verantwortlich ist, konnte mangels eines intakten Lenkkopflagers nicht abschließend geklärt werden.

Völlig problemlos arbeitet die Bremsanlage der Daytona, die abgesehen von einem schicken Rizoma-Bremshebel gegenüber der Serie unverändert blieb. Mit sattem Biss und gut kontrollierbar lässt sich die große Triumph vor engen Kehren gnadenlos zusammenstauchen.

Ebenfalls sportlich und unproblematisch: die Ergonomie. Serienmäßig hohe Fußrasten, dazu Stummellenker, die die Pilotenhände 175 Millimeter weiter nach unten bitten als auf einer Speed Triple. Die Sitzposition wuchs infolge des Wilbers-

Federbeins auf stattliche 860 Millimeter und verlangt von kleineren Piloten den einen oder anderen Zehenspitzenanzug.

Im Stadtverkehr fallen noch zwei weitere Besonderheiten auf: Zum einen springt der Kühler der Triumph sehr früh an und läuft bei hohen Temperaturen beim Ampel-Hopping fast durchgehend, zum zweiten stößt beim Lenkeinschlag nach links die Bremspumpe am Verkleidungshalter an.

Six Monkeys treffen mit ihrer Daytona nicht unbedingt die Triumph-Fans, die ungeduldig auf ein konkurrenzfähiges 180-PS-Superbike warten, erfreuen aber Freunde exklusiver sportlicher Landstraßenmotorräder. Die etwas abgespeckten Kundenmotorräder, die ohne Airbox-Umbau, mit Serienmapping und Serienreifen angeboten werden, sollen ab Oktober erhältlich sein und knapp unter 20 000 Euro kosten.

FAZIT:

Die Daytona 1050 zeigt, wie eine schöne, sportliche und drehmomentstarke große Triumph aussehen könnte. Sie zeigt aber auch, dass sich auf Basis des Speed Triple-Motors kein reinrassiges Superbike aufbauen lässt.

PS-DATEN

SIX MONKEYS TRIUMPH DAYTONA 1050

Antrieb: Dreizylinder-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder, 97 kW (132 PS) bei 9250/min*, 105 Nm bei 7500/min*, 1050 cm³, Bohrung/Hub 79,0/71,4 mm, Verdichtungsverhältnis 12,0:1, Zünd-/Einspritzanlage, 46-mm-Drosselklappen, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe,

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel: 66,5 Grad, Nachlauf: 84 mm, Radstand: 1429 mm. Upside-down-Gabel, Ø Gabelinnenrohr: 45 mm, einstellbar in Federbasis, Zug- und Druckstufe, Zentralfederbein mit Umlenkung, einstellbar in Federbasis, Zug- und Druckstufe

Räder und Bremsen: Leichtmetall-Gussräder, 3.50 x 17"/5.50 x 17", Reifen vorn: 120/70 ZR 17, hinten: 180/55 ZR 17. Bereifung: Dunlop Qualifier RR. 320-mm-Doppelscheibenbremse Vierkolben-Festsätteln vorn, 220-mm-Einzelscheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel hinten

Maße und Gewicht: Länge/Breite/Höhe 2130/780/1260 mm, Sitz/Lenkerhöhe 860/825 mm, Lenkerbreite 680 mm, 221 kg vollgetankt, v/h 50%/50%

Hinterradleistung im letzten Gang: 91 kW (123 PS) bei 241 km/h

Fahrleistungen: Beschleunigung 0–100/150/200 km/h 3,2 s/6,1 s/10,8 s, Durchzug 50–100/100–150 km/h 4,6 s/4,8 s

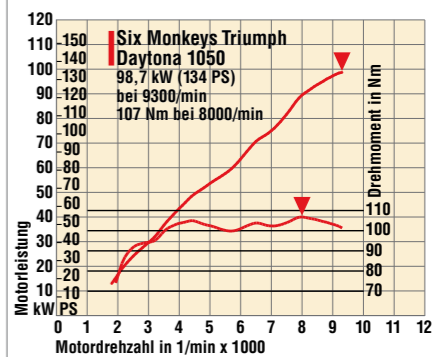
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h*

Verbrauch: Kraftstoffart: Super bleifrei. Durchschnittsverbrauch: 7,2 Liter/100 km, Tankinhalt 18 Liter, Reichweite: 250 km

Preis Testmotorrad: 22 000 Euro

Tuningmassnahmen: Verkleidungsoberteil, Scheinwerfer und Spiegel von Triumph Daytona 675, Carbon-Verkleidungsseitentteile, Sitzbank- und Hinterradabdeckung von Six Monkeys, Brems- und Kupplungshebel, Lenkergriffe, Blinker und Ausgleichsbehälter von Rizoma, Federbein, Gabelfedern von Wilbers, Carbon-Endtöpfe von BOS, Airbox und Mapping geändert, Umbereifung auf Dunlop Qualifier RR

LEISTUNGSDIAGRAMM**



Vor allem die Drehmomentkurve der Six Monkeys Daytona erfreut das Pilotenherz: ab 3500/min stehen konstant über 100 Nm parat. Die Leistungskurve verläuft vorbildlich linear, hat aber bei Begrenzerdrehzahl noch nicht ihren Zenit erreicht. Hier ginge eventuell noch mehr. Insgesamt unterscheiden sich die Leistungswerte der über Endtöpfe, Mapping und Airbox getunten 1050 nur wenig von der letzten PS-Test Speedy, die mit 135 PS sehr gut im Futter stand.

* Werkstattdaten ** Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150