TRIUMPH
SIX MON

Six Monkeys

TRIUMPH Daytona 1050

Unter der Bezeichnung Daytona laufen bei Triumph seit einigen Jahren nur noch die 675er vom Band. Superbikes mit dem 1050er Dreizylinder sollen nun In Deutschland gebaut werden. Als EXKLUSIVE KLEINSERIE

TEXT: MAIK SCHWARZ
FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE

Keine Fotomontage: Sie ist echt, die Daytona 1050. Und MO hat die Allererste ausprobiert

Vor drei Jahren konnte man bei den Triumph-Händlern noch fabrikneue Superbikes kaufen. Großzügig aufgerundet war die Daytona 955i eine Tausender, auch wenn ihr auf nominell 147 PS hochgezüchteter Dreizylinder gegen die zumindest auf dem Leistungsprüfstand enteilende Vierzylinder-Konkurrenz längst keinen Stich mehr machte. Dann verschwand die 955er aus dem Angebot. Bis heute ist sie nicht ersetzt worden. Zwar stünde ein modernes 1050er Triebwerk zur Verfügung, doch das kommt nur bei den Modellen Speed Triple, Tiger und Sprint ST zum Einsatz. Offenbar scheuen die Entscheider in Hinckley den enormen Entwicklungsaufwand für eine Sportvariante. Denn Aussicht auf kommerziellen Erfolg hätte eine Daytona 1050 nur dann, wenn ihre Eckdaten zumindest annähernd konkurrenzfähig wären. Angesichts der derzeitigen Vierzylinder-Messlatte von rund 180 PS, die demnächst von der BMW S 1000 RR auch noch krass nach oben verschoben wird, wäre ein entsprechendes Dreizylinder-Projekt also ein an schiere Unmöglichkeit grenzendes Wagnis. Wir erinnern uns: Schon einmal hat Großbritannien Lehrgeld bezahlen müssen, nach erfolglosen Angriffen im Feld der 600er. Dort hatte Triumph sich sogar mit Vierzylindern vergaloppiert, was obendrein die Markenidentität gefährdete. Mit der Daytona 675 sind die Briten inzwischen wieder in der Spur und bekommen anhaltenden Applaus dafür. Großartig ist

Hat man so noch nicht gesehen: eine „große“ Daytona mit aktuellen Komponenten

Superbike für Männer: Aktuelle Japan-Tausender wirken im Handling-Vergleich wie 250er Zweitakter

die 675er wirklich, aber nicht groß. Unter stattlichen Herren wirkt sie proportional unsouverän, dazu trillert sie eine Oktave zu hoch.

Wer sich gerne auf einem 1050er Kaliber bücken möchte, der wird ab

Nur eine einzige Six Monkeys-Triumph Daytona 1050 gibt es bis jetzt. Weitere sollen folgen

Wenn schon Stummel, dann gleich schöne: Lenker von BKG, Griffe und Hebeleien von Rizoma

sofort bei Six Monkeys in Freudenberg fündig. Geschäftsführer Steffen Hoffmann, selbst seit zehn Jahren begeisterter Fahrer britischer Dreizylindermaschinen, hat seine Vorstellungen von einer Daytona 1050 realisiert und möchte nun andere daran teilhaben lassen. Er plant eine Kleinserie. Die bislang einzige komplett aufgebaute Six Monkeys-Daytona 1050 hat er uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Schon im Stand, auf dem Redaktionshof, überzeugt sie im allerwichtigsten Punkt: Sie sieht super aus. Und sie wirkt authentisch. Weniger gut informierte Passanten halten sie für ein Serienmodell. Damit hat Steffen Hoffmann sein wesentliches Ziel schon erreicht. Auf exotische Details wie Magnesiumräder, Wave-Bremsscheiben, güldene Gabelrohre oder ein Einzelsitzer-Heck mit dünnem Moosgummipolster hat er bewusst verzichtet. Schließlich soll die Daytona 1050 kein extremes, ultraexklusives Showbike sein. Trotzdem: Ihr Wert beziehungsweise Preis von zirka 22 000 Euro dürfte die meisten Interessenten zunächst einmal abschrecken.

Corporate Identity dank Gesichtsverpflanzung: Verkleidungsoberteil von der Triumph Daytona 675

Im Kolbenstil: aluverkleideter Ausgleichsbehälter von Rizoma

Kooperation: Six Monkeys vertraut auf BOS-Auspuffanlagen

Wir rechnen nach: Basis ist die aktuelle Triumph Speed Triple, Listenpreis 11 740 Euro. Hinzu kommen 1500 Euro für das Verkleidungsoberteil der 675er Daytona samt Scheinwerfern, Rückspiegeln und Instrumentenhalter. Weitere 1500 Euro berechnet Hoffmann für die ergänzenden Six Monkeys-Carbonteile an den Flanken, am Heck und am Hinterrad samt Haltern aus Aluminium und Edelstahl. Für 500 Euro kommt neben dem dunklen Carbon und der Grundfarbe – in diesem Fall Weiß – eine dritte Farbe ins Spiel. Hier: Blaumetallic.

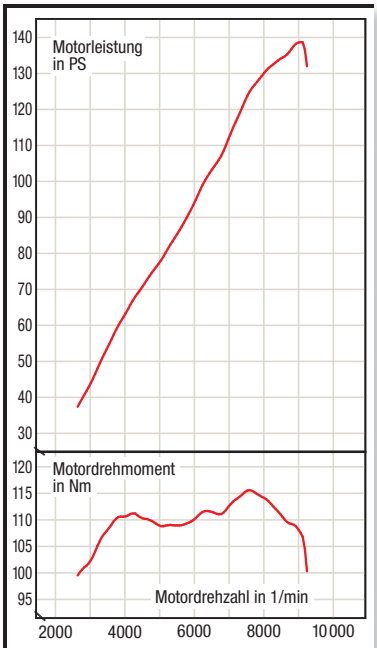
Fahrwerks-Spezialist Wilbers steuert für 1400 Euro Gabelfedern, einen Lenkungsdämpfer und ein voll einstellbares Federbein bei. Von BOS kommen die beiden Endschalldämpfer mit Carbonhülle und e-Prüfzeichen für zusammen etwa 900 Euro. Auf 700 Euro summieren sich die feinen Leichtmetall-Accessoires von Rizoma. Weitere 1000 Euro stecken in Reifen, diversen Kleinteilen und in wesentlichen Komponenten – den Lenkstummeln von BKG. Leistungssteigernde Modifikationen an der Airbox, die passende Motorabstimmung und die abschließende TÜV-Abnahme belaufen sich auf zirka 2700 Euro.

Durchaus sparen könnte man sich zwei der Kostenposten: die „Spezialbereifung“, Typ Dunlop Qualifier RR, und den Wilbers-Lenkungsdämpfer. Beides macht das Fahrwerk unnötig unkomfortabel und störrischer, als es von seinen Speed Triple-Genen her ist. Der nicht zu unterschätzende Effekt der tief angeschellten Lenkstummel genügt völlig, um aus einem mühelos zu dirigierenden Roadster ein anspruchsvolles Bückeisen zu machen. Fahrer und Schwerpunkt werden von den Stummeln gen Vorderrad gezwungen. Verstärkt wird dieser Effekt durch einige gesparte Kilos am Heck, denn die Teile von BOS nehmen nicht nur die Geräuschvorschriften etwas leichter, sie wiegen auch deutlich weniger als das originale Doppelrohr der Speed Triple. Alles in allem sind es 222 Kilogramm vollgetankt und somit drei Kilo weniger als bei der unverkleideten Ausgangsbasis. In Verbindung mit der überaus durchzugstarken Motorperformance (siehe Prüfstandsdiagramm) ergibt sich ein Dynamikpotenzial, das in der gängigen Landstraßenpraxis, also im vierstelligen Drehzahlbereich, sicherlich nicht von Blades oder Gixxern übertrumpft wird.

Fünfstellige Drehzahlen sind mit dem 1050er Triple nicht so ohne weiteres drin. Mit verkürztem Kolbenhub, etwa als 955er Neuauflage, wäre das freilich anders. Insider sagen, das Thema sei bei Triumph keineswegs vom Tisch. Stoff zum Träumen. Stoff zum Anfassen gibt’s schon jetzt bei Six Monkeys. □

Mit tief angeschellten Lenkstummeln wird das Roadster-Fahrwerk anspruchsvoller

AUF DEM PRÜFSTAND



Six Monkeys-Triumph Daytona 1050: max. 139 PS (102 kW) bei 9100/min max. 116 Nm bei 7600/min

Den Eingriffen an der Airbox sowie der entsprechend modifizierten Einspritz-Software ist es zu verdanken, dass dieser 1050er Triple so außerordentlich gut im Futter steht. Denn die Ausgangsmessung lag laut Steffen Hoffmann knapp unter 130 PS. Nach den Six Monkeys-Tuningmaßnahmen sind es nun fast 140 PS bei gut 9000/min sowie enorm bullige 116 Nm bei 7600/min. Überzeugend ist die fulminante Art und Weise, wie die Kurven sich ihren Maximalwerten nähern – mit über 100 Nm Drehmoment bereits ab 3000/min. Und TÜV-tauglich. Als Zusatzoption sind spezielle Tuning-Nockenwellen geplant.

Der Mann hinter den sechs Affen: Steffen Hoffmann aus Freudenberg

TECHNISCHE DATEN: SIX MONKEYS-TRIUMPH DAYTONA 1050

Preis: zirka 22 000 Euro (Kleinserie geplant)

Leistung: mindestens 132 PS (97 kW) bei 9250/min, max. Drehmoment mindestens 105 Nm bei 7500/min

Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 79,0 x 71,4 mm, Hubraum 1050 ccm, Verdichtung 12,0. Elektronische Benzineinspritzung mit modifizierter Airbox und angepasster Motorsteuerung, G-Kat. Zwei Endschalldämpfer mit Carbonhülle von BOS. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn einstellbare Upside down-Telegabel mit Wilbers-Federn, ∅ 45 mm, Federweg 120 mm. Wilbers-Lenkungsdämpfer. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit einstellbarem Wilbers-Federbein, Federweg 140 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, ∅ 320 mm, Scheibenbremse hinten, ∅ 220 mm. Radstand 1430 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad. Sitzhöhe 820 mm. Tankinhalt 18 Liter. Gewicht vollgetankt 222 kg, zulässiges Gesamtgewicht 402 kg

Kontakt: Six Monkeys, dtp Hoffmann GmbH, Hommeswiese 116, 57258 Freudenberg, Telefon (02734) 43720, Internet sixmonkeys.de