

Working-Class Hero

Nein, wir hören keine Gene-Vincent-Platten, sind keine illegalen Straßenrennen gefahren und haben auch keine Scooter-Fahrer vermöbelt. Trotzdem haben wir uns unsterblich in Triumphs Café-Racer verliebt.

Für alle, mit deren Selbstbewusstsein es nicht so weit her ist: Der Preis dafür, jederzeit im Mittelpunkt eines vor Verzückung kreischenden Volksauflaufs zu stehen, beträgt exakt 8.600 Euro. Ein ziemlicher Schlag ins Gesicht, wenn du gerade einen sechsstelligen Betrag für deine Custom-Harley über die Theke geschoben hast und du plötzlich mutterseelenallein am Biker-Treff stehst, weil alle ein billiges Serienmotorrad bestaunen. Und es ist nicht nur am Biker-Treff so – die Thruxton lässt Frauenherzen schmelzen, Ahnungslosen wie gestandenen Fahrern die Augen aufleuchten wie ein Weihnachtsstern und Rentner von ihren wilden Jahren träumen. Das Beste aber: Die Thruxton fährt so, wie ein Motorrad fahren sollte, nämlich verdammt gut. Womit sie jedem Eisen aus irgendeiner Custom-Bude erst recht eine Menge voraushat.



Beim ersten Aufsitzen will man das vielleicht noch nicht so recht glauben – lang spannt einen die Thruxton über den Tank, lässt die Hände nach tief montierten Lenkstummeln fignern und die Knie beugen, dass die Gelenke knacken. Entspannt ist anders, aber Triumph hat sich sehr um Authentizität bemüht, und wer schon mal am Londoner Ace Cafe gesehen hat, wie sich sechzigjährige Herren auf ihren Original-Café-Racern zusammenfallen, um dann furchtbar am Quirl zu drehen, wird sich nicht mehr beschweren wollen. Der ursprünglichen Bestimmung

eines Café-Racers, nämlich bei illegalen Straßenrennen in der Innenstadt die Pole Position einzufahren, sollte man heutzutage selbst als unverbesserlicher Rebell besser nicht mehr nachgehen, und obwohl diese Triumph nach einem berühmten Racetrack benannt ist, wird man sich auch nicht gleich beim nächsten Renntraining einschreiben wollen. Also Landstraße, und schnell, sehr

Geometrie – steilerer Lenkkopf, verkürzter Nachlauf und Radstand sowie 18- statt 19-Zoll-Vorderrad – weniger Anteil haben als die einfache Tatsache, dass man hier auf fahrradähnlichen Reifendimensionen rollt. Einen 130er-Heckpneu stellt man nun mal einfacher ins Eck als einen 190er, und da sich bei den Gummimischungen seit 1960 nun wirklich viel getan hat, muss man sich um plötzlichen Haftungsauschluss nicht sorgen.

Konzeptbedingt ist das Fahrwerk sehr oldfashioned ausgefallen, worüber man aber nicht traurig sein muss. Gabel und Federbeine wurde eine ordentliche Grundhärte mit auf den Weg gegeben, die zwar kurze, harte Fahrhahnabsätze ungefiltert in die Knochen schießt, auf welligen Bergsträßchen aber für mehr Stabilität sorgt als bei manchem voll einstellbaren Eisen, das uns auf denselben Strecken fast aus dem Sattel gehauen hat. Wir sprechen von Landstraßen – dass Doppelschleifenrahmen und Stahlschwinge heute keine Eintrittskarte mehr zum Racetrack sind, wurde ja bereits gesagt.

Nicht nur deshalb reicht auch die einzelne 320er-Scheibe im Vorderrad – sie verzögert die 223 Kilos britischen Stahls so vehement und dabei wunderbar dosierbar, dass eine zweite Scheibe in Hinckley zu Recht nicht zur Debatte stand.

Natürlich könnte man jetzt einfach behaupten, dass die Thruxton halt zu wenig Druck habe, was aber so nicht stimmt. Dem Café-Racer-Gedanken verpflichtet, hat Triumph den Zweizylinder ja schon selbst getunt. 865 Kubik statt der 790 einer Bonneville, dazu schärfere Nocken und Megafone, die natürlich nur im Rahmen des Erlaubten tröten dürfen, sollen für 70 PS gegenüber den 61 einer Bonnie sorgen. Fünf davon tauchten

schnell werden jegliche Bedenken zerstreut.

Um den Druck von den Handgelenken zu nehmen ist man ja förmlich genötigt, den Hahn ordentlich zu spannen, und trotz der extremen Sitzposition ist die Thruxton auch im Reich der Spitzkehren und ganz engen Kurven zu Hause. Anders als moderne Sportler, auf denen man in solchen Fällen ja herumturnen muss wie ein Zirkusakrobat, winkelt die Thruxton schon unter laschem Händedruck sauber ab, bis die Rasten kratzen. Daran dürfte die gegenüber der normalen Bonneville radikalisierte



Lang ausgestreckte Schönheit mit chequered-flag-Streifen und polierter Nabe. Eine echte Stil-Ikone.

TEST
THRUXTON 900

bei unserem Prüfstandslauf aber nicht auf, und durch eine größere Bohrung wird aus dem kurzhubigen Parallel-Twin noch lange kein Langhuber. Von daher hat das Tuning zwar zu höherem Drehmoment, aber natürlich nicht zu einer Charakteränderung geführt.

Der ausgleichswellenberuhigte Twin steigt mit ordentlich Schmalz ein, streicht dann aber direkt wieder die Segel und will gewirbelt werden, um seine Leistung zu entfalten. Bis 6000/min ein sanft pulsierendes, lineares Anschieben, dann geht nochmal ein Ruck durch die Doppelschleife, und die Thruxton schnalzt selbst im letzten Gang zornig bis in den roten Bereich.

Zusammen mit dem Triumph-typischen völligen Verzicht auf Lastwechselreaktionen ist es ein homogenes, keineswegs langsames Fahren, und wahrscheinlich hätten die ton-up-boys damals ihre Schmalzlocke für einen solchen Motor gegeben, während wir uns ein bisschen mehr stampfende Vibrationen wünschen.

Aber vielleicht würden wir umso lauter schreien, wenn sie uns serviert würden, denn Rebellen sind wir ja alle keine mehr. Nur noch im Thruxton-Sattel, denn selten war ein Aufstand gegen die Leistungsgesellschaft so erfolgreich.

Text: Christoph Driesen

Fotos: T. Kohlmeier, C. Guldnering

Technische Daten Thruxton 900

Motor: Leistung 51kW (70 PS) bei 7250/min, max. Drehmoment 72 Nm bei 5750/min, luftgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, Hubraum 865 cm³, Bohrung x Hub 90 x 68 mm, Verdichtung 10,2 : 1, je vier Ventile, über zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Nass-Sumpfschmierung, Gleichdruckvergaser, d = 36 mm, unregelter Katalysator, Sekundärluftsystem, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 324 W, Batterie 12 V/10 Ah
Kraftübertragung: Fünfgang-Getriebe, mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, X-Ring-Kette
Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahl, vorn 41-mm-Telegabel, Federbasis einstellbar, hinten Zweiarmschwinge aus Stahl

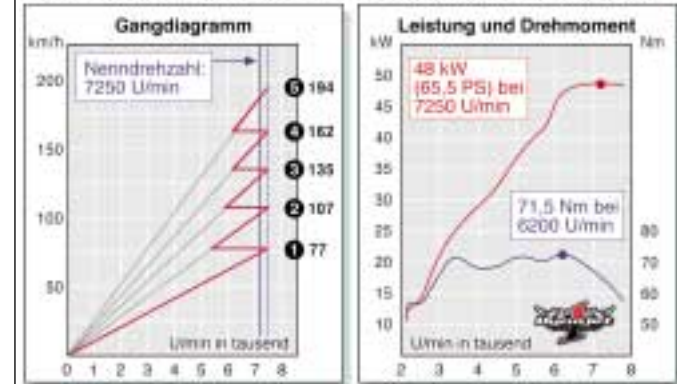
mit zwei Federbeinen, Federbasis einstellbar, Federweg v./h. 120/105 mm, Speichenräder, vorn 2.50 x 18, hinten 3.50 x 17, Reifen vorn Metzeler ME 33 Laser 110/90-18, hinten ME Z2, 130/80 R 17, vorn 320-mm-Scheibenbremse mit Doppelkolbensattel, hinten 255-mm-Scheibenbremse mit Doppelkolbensattel
Gewicht: voll getankt 223 kg, zulässiges Gesamtgewicht 430 kg, Zuladung 207 kg
Tankinhalt: 16 l
Kosten: Preis 8.600 Euro inkl. Nk.
Steuer: 64,40 Euro (für 1 Jahr)
Wartung/Garantie: Grundinspektion bei 800 km, dann alle 10.000 km/zwei Jahre ohne km-Begrenzung

Okay, mit den »roaring sixties« hat der Sound aus den Megafonen nichts zu tun. Schön sind sie trotzdem.

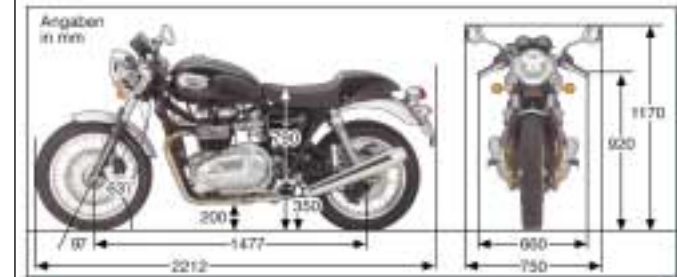


Messwerte Triumph Thruxton 900

Alle Messungen mit 2D Data Recording
Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand der Firma: Dino-Motorradtechnik, Tel. 024 02 (9 19 45)

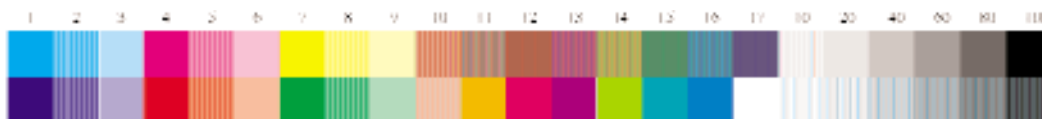


Höchstgeschwindigkeit solo:	193 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h solo:	5,1 sec
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang):	9,6 sec
Tachoabweichung:	5%
Testverbrauch:	6,4 l / 100 km (Super)
Reichweite:	350 km



Fazit

Ein wunderschönes Motorrad, dazu eine tadellos funktionierende Fahrmaschine und mit 8.600 Euro noch nicht mal teuer. So überzeugend wie die Thruxton hat den Retro-Gedanken bisher noch keine rübergebracht.



bei unserem Prüfstandslauf aber nicht auf, und durch eine größere Bohrung wird aus dem kurzhubigen Parallel-Twin noch lange kein Langhuber. Von daher hat das Tuning zwar zu höherem Drehmoment, aber natürlich nicht zu einer Charakteränderung geführt.

Der ausgleichswellenberuhigte Twin steigt mit ordentlich Schmalz ein, streicht dann aber direkt wieder die Segel und will gewirbelt werden, um seine Leistung zu entfalten. Bis 6000/min ein sanft pulsierendes, lineares Anschieben, dann geht nochmal ein Ruck durch die Doppelschleife, und die Thruxton schnalzt selbst im letzten Gang zornig bis in den roten Bereich.

Zusammen mit dem Triumph-typischen völligen Verzicht auf Lastwechselreaktionen ist es ein homogenes, keineswegs langsames Fahren, und wahrscheinlich hätten die ton-up-boys damals ihre Schmalzlocke für einen solchen Motor gegeben, während wir uns ein bisschen mehr stampfende Vibrationen wünschen.

Aber vielleicht würden wir umso lauter schreien, wenn sie uns serviert würden, denn Rebellensind wir ja alle keine mehr. Nur noch im Thruxton-Sattel, denn selten war ein Aufstand gegen die Leistungsgesellschaft so erfolgreich.

Text: Christoph Driesen

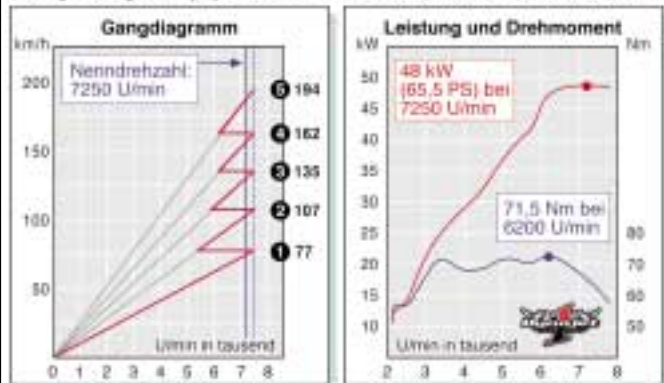
Fotos: T. Kohlmeier, C. Gildenring

Okay, mit den »roaring sixties« hat der Sound aus den Megafonen nichts zu tun. Schön sind sie trotzdem.

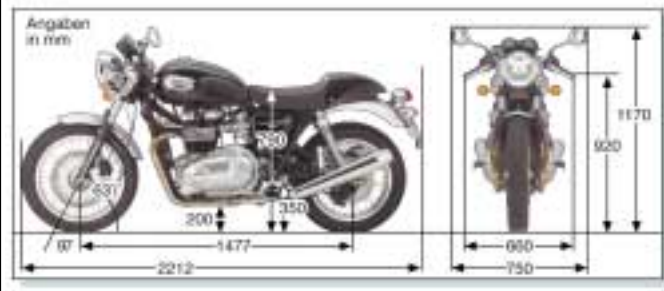


Messwerte Triumph Thruxton 900

Alle Messungen mit 2D Data Recording
Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand der Firma Dino-Motorradtechnik, Tel. 0 24 02 / 9 19 45



Höchstgeschwindigkeit solo:	193 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h solo:	5,1 sec
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang):	9,6 sec
Tachoabweichung:	5%
Testverbrauch:	6,4 l / 100 km (Super)
Reichweite:	350 km



Technische Daten Triumph Thruxton 900

Motor: Leistung 51kW (70 PS) bei 7250/min, max. Drehmoment 72 Nm bei 5750/min, luftgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, Hubraum 865 cm³, Bohrung x Hub 90 x 68 mm, Verdichtung 10,2 : 1, je vier Ventile, über zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Nass-Sumpfschmierung, Gleichdruckvergaser, d = 36 mm, unregelter Katalysator, Sekundärluftsystem, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 324 W, Batterie 12 V/10 Ah

Kraftübertragung: Fünfgang-Getriebe, mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, X-Ring-Kette

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahl, vorn 41-mm-Telegabel, Federbasis einstellbar, hinten Zweiarmschwinge aus Stahl

mit zwei Federbeinen, Federbasis einstellbar, Federweg v./h. 120/105 mm, Speichenräder, vorn 2.50 x 18, hinten 3.50 x 17, Reifen vorn Metzeler ME 33 Laser 110/90-18, hinten ME Z2, 130/80 R 17, vorn 320-mm-Scheibenbremse mit Doppelkolbensattel, hinten 255-mm-Scheibenbremse mit Doppelkolbensattel

Gewicht: voll getankt 223 kg, zulässiges Gesamtgewicht 430 kg, Zuladung 207 kg

Tankinhalt: 16 l

Kosten: Preis 8.600 Euro inkl. Nk. Steuer: 64,40 Euro (für 1 Jahr)

Wartung/Garantie: Grundinspektion bei 800 km, dann alle 10.000 km/zwei Jahre ohne km-Begrenzung

Fazit

Ein wunderschönes Motorrad, dazu eine tadellos funktionierende Fahrmaschine und mit 8.600 Euro noch nicht mal teuer. So überzeugend wie die Thruxton hat den Retro-Gedanken bisher noch keine rübergebracht.

