

# Tage des Donners

Thunderbird – Donnervogel – heißt der Zuwachs von Triumph unter den Cruisern. Seine Besonderheiten: ein eigenständiges Design und vor allem ein Motor, der sich wohltuend vom V2-Einerlei in dieser Klasse abhebt.

Bisher klappte in der Chopper- und Cruiser-Palette von Triumph ein Riesenschloß. Hier die Speedmaster und America mit dem 865 cm<sup>3</sup> großen Zweizylinder, dort die Cruiser-Übermutter Rocket III mit drei Zylindern und 2,2 Litern. Und dazwischen gähnende Leere auf einem Markt, den Harley-Davidson beherrscht, flankiert von einigen wenigen Modellen von Yamaha, Kawa-

saki und Suzuki. Doch das soll sich noch in diesem Sommer ändern, wenn die neue Thunderbird bei den Triumph-Händlern eintrifft. Mit diesem Donnervogel muss sich die Konkurrenz, ob japanisch oder amerikanisch, zukünftig auseinandersetzen. Und die T-Bird zeigt sich für eine solche Auseinandersetzung gut gerüstet. Ihr Herz schlägt im Gegensatz zum V2-orien-

tierten Wettbewerb in Gestalt eines Reihenweizylinders. Sein ungewöhnlicher Hubzapfenversatz von 270 Grad sorgt allerdings dafür, dass zumindest der Klangteppich V2-ähnlich bleibt, man will die potenzielle Kundschaft nicht mit einem klassenunüblichen Motor, der auch noch völlig anders klingt, abschrecken. Doch Reihen-Twin hin, V2-Sound her, wer einmal mit der Thunderbird gefahren ist, wird sich darum nicht mehr scheren. Denn das, was die Entwickler aus diesem komplett neuen Motor gerade an Drehmoment herausholen, ist aller Ehren wert. Stichwort Drehmoment:

Ganze 2750 Mal rotiert die Kurbelwelle pro Minute, wenn das maximale Drehmoment von 146 Nm ansteht, herausgeholt aus 1,6 Litern Hubraum. Dabei fasziniert noch nicht einmal die Menge des Drehmoments, vielmehr ist es die Art und Weise, wie es der Twin zur Verfügung stellt. Den meisten Spaß bereitet der Twin im Bereich zwischen 2000 und 4000 Umdrehungen, hier ist das Abreiten der mächtigen Drehmomentwoge das pure Vergnügen. Doch schon bei Leerlaufdrehzahl stehen um die 120 Nm zur Verfügung, und dieses Niveau hält die Thunderbird bis 5000/min. Es ist also innerhalb dieser



Die Satteltaschen aus echtem Leder fassen jeweils rund 20 Liter – genug Stauraum für ein verlängertes Wochenende zu zweit.



Windschilde hält der Triumph-Händler in drei verschiedenen Größen bereit, jedes mit Schnellverschlüssen für eine flotte Demontage.



Die Sozia freut sich über eine bequeme Rückenstütze, und für den Gepäckträger gibt es passende Ledertaschen mit vier oder acht Litern Inhalt.

Spanne völlig egal, wann und wo man Gas gibt, es schiebt das Motorrad mit Macht nach vorn, da gibt's kein Halten. Zudem vibriert der Zweizylinder hier kaum, sondern verbreitet ein sanftes Pulsieren in Sitzbank und Lenker. Erst oberhalb von 5000/min kapitulieren die beiden Ausgleichswellen vor den Vibrationen, die dann ein störendes Ausmaß annehmen. Doch solche Drehzahlhöhen sind dem Wesen des Cruisens so fremd wie untertouriges Dahinbummeln einer Supersport-600er.

Apropos untertourig: Das Triebwerk hat auch nichts dagegen, im sechsten Gang aus niedrigsten Drehzahlen herauszubeschleunigen. Da ruckelt nichts, da verschluckt sich nichts, da gibt es einfach nur Druck von unten. Großen

Anteil an dieser einwandfreien Benzinverwertung hat die neue Einspritzanlage, die mit Computerhilfe jederzeit die richtige Spritmenge zur Verfügung stellt. Schaltvorgänge lassen sich auf ein Minimum reduzie-

## Selbst im sechsten Gang schiebt der Thunderbird-Motor von unten heftig an

ren, dabei setzen weder die Kupplung der Hand noch der Ganghebel dem Fuß nennenswerten Widerstand entgegen.

In der Fahrwerkstechnik setzt man in Hinckley auf bewährte Zutaten. Der unten offene Doppelschleifen-Rohrrahmen nimmt den Motor als tragendes Element auf, den Kontakt zur Fahrbahn stellen eine

konventionelle Teleskopgabel und eine Schwinge mit zwei Federbeinen her. Den Federelementen gemeinsam ist eine recht weiche, komfortbetonte Abstimmung, die aber nicht zu Lasten der Fahrstabilität geht.

Die T-Bird fährt sich für einen Cruiser überraschend handlich, ist dabei in Kurven präzise und zielgenau.

Bei dieser fahrdynamischen Auslegung fällt die mangelnde Schräglagenfreiheit in Form früh raspelnder Rasten umso unangenehmer auf. Pluspunkte sammelt der Donnervogel dagegen durch sein optionales ABS, das trotz der recht groben Regelung sehr wirkungsvoll arbeitet. Da kann der Fahrer nach Herzenslust zulangen und

-treten, und das muss er auch angesichts der hohen Bedienkräfte, vor allem vorn.

Für den touristischen Einsatz bringt die neue Triumph einige gute Ansätze mit, wie einen großen 22-Liter-Tank, eine hohe Zuladekapazität, einen wartungsarmen Zahnriemen zum Hinterrad und den schon erwähnten Fahrkomfort. Gut, der Fahrersitz ist auf Dauer etwas hart, und ein Beifahrer sieht sich auf dem kleinen Kissen eher unbequem untergebracht. Doch im üppigen Zubehörangebot finden sich Sitze, Rückenstützen, Trittbretter, Taschen, Gepäckträger, verschiedene Windschutzscheiben und vieles mehr, was aus der Thunderbird ein vollwertiges Reisemotorrad der Light-Tourer-Klasse macht.

Jürgen Schons



Fotos: Triumph



Das LCD-Display für Kilometerstände, Reichweite und Uhrzeit wird vom Lenker aus bedient. Die Kombination aus mph- und km/h-Skalen verwirrt.

## Triumph Thunderbird

**Motor:**  
Leistung 63 kW (85 PS) bei 4850/min, max. Drehmoment 146 Nm bei 2750/min, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, Hubraum 1597 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 103,8 x 94,3 mm, Verdichtung 9,7 : 1, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, Nassumpfschmierung, Einspritzanlage, G-Kat, E-Starter, Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

**Fahrwerk:**  
unten offener Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, v. 47-mm-Telegabel, h. Stahl-Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Federbasis fünf-

fach einstellbar, Federweg v./h. 120/95 mm, LM-Gussräder, v./h. 3.50 x 19/6.00 x 17, Reifen v./h. 120/70 R19/200/50 R17, v. 310-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsattel, h. Einzelscheibe 310 mm mit Doppelkolben-Schwimmsattel, ABS optional (600 Euro)

**Maße und Gewichte:**  
Radstand 1615 mm, Lenkwinkel 58,8 Grad, Nachlauf 151 mm, Sitzhöhe 700 mm, Gewicht fahrfertig 339 kg, Zuladung 241 kg, Tank 22,0 l

**Preis:**  
13.740 Euro zzgl. Nk.

**Garantie:**  
zwei Jahre Gewährleistung