

Triumph Street Cup

- Fahrbericht aus MOTORRAD 05/2017 -

Mit der Street Cup präsentiert Triumph die nun dritte Variante der Street Twin-Baureihe. Statt Holzfällerhemd wie beim Scrambler trägt die Street Cup allerdings Bikiniverkleidung, dazu Lenkerstummel und Einmannsitzbank – ein Café Racer also. Schaumschläger oder Sportgerät?

Die N 435, etwa 20 Minuten nordwestlich von Sevilla, ist ein Stück allerfeinster Gourmet-Asphalt. Begnadete Straßenbauer haben hier eine verwegene gewundene Teerschneise mitten ins Nirgendwo geschlagen, wie direkt aus den feuchten Träumen sportaffiner Kradler: fordernde Radien sämtlicher Couleur, nicht zu eng und nicht zu weit. Rauer, ultragrippiger Belag, meist fast topfeben und so gut wie immer warm und trocken. Kuppen, Senken, hängende und überhöhte Kurven. Wenig bis kein Verkehr. Hier kann man sich schwindelig fahren, wie in einer spanisch-rostbraunen Variante der Grünen Hölle. David Lopez, bei Triumph für die Fahrwerke zuständig und ein Mann des engagierten Strichs, tut gerade genau das. Winkelt gekonnt und tief ab, lässt den Pirelli schuffen, bittet dann jedes der 55 Pferde mit Nachdruck zum Tagwerk. Wir tun es ihm nach und zweckentfremden die neue Street Cup damit vielleicht schon ein bisschen.

Erste Erkenntnisse der beherzten Landstraßenpartie: Die Gentleman-sportslike-Ergonomie der Street Twin-Schwester mit dem kecken Bürzel taugt. Hoch verlegte Fußrasten bedeuten eine bemerkenswert gute Schräglagenfreiheit, viel besser als beim zeitgleich präsentierten Scrambler. Leicht vorderradorientiert logiert man, dank einer etwas seltsam anmutenden Lenkerkonstruktion aus Riser auf der Gabelbrücke und wild gebogenem Verbindungsrohr, welches am Ende Stummel aufnimmt. Der Lohn dieser Übung: Die Alltagstauglichkeit bleibt voll erhalten. Eine schicke Bikiniverkleidung schützt überraschend gut vor dem ärgsten Fahrtwind, und die Sitzbank in Alcantara-Optik gelang schön schmal und bequem. Bei der Cup handelt es sich eigentlich um einen Zweisitzer, die Soziusabdeckung gehört zum Lieferumfang. Retro-profilierte Pirelli Sportscomp schauen nicht nur chic aus, sondern

funktionieren auch ausgezeichnet. Wie die Street Twin rollt auch die Cup vorne auf 18 Zoll, das neutralere Lenkverhalten bietet allerdings die mit 19-Zöller ausgerüstete Scrambler. So lenkt der Café Racer zwar flink ein, wird mit zunehmender Schräglage aber etwas ungenau und stellt sich auf der Bremse auf.

Was für die Sitzposition gilt (sieht sportlich aus, ist aber eher für jeden Tag gemacht), gilt letztlich auch für das Chassis. Wie alle Street Twins verfügt auch die Baby-Thrupton über einfachste Federelemente, die transparent, wenngleich ein wenig straff arbeiten. Eher Pfeifenraucher als Sportsmann ist der wassergekühlte 900er-Zweizylinder, wurde er doch von Haus aus extrem auf Dampf bei niedrigsten Drehzahlen getrimmt. Üppige 80 Newtonmeter stellt er gefühlt kurz über Standgas bereit, schiebt damit bärig von ganz unten. Um am schnellen David dranzubleiben allerdings reicht das heute nicht, dafür müssen wir den Charakter-Twin mit 270 Grad Hubzapfenversatz auspressen. Das macht er zwar klaglos mit, aber sein Elan ebbt ab der Mitte des Drehzahlbereichs sehr ab. Wie beim Scrambler gilt auch hier: Neben dem schönen Drehmoment ganz unten und einem wunderbaren Sound ist das eigentliche Pfund dieses Motors sein angenehmer Lauf, sein stressfreies Wesen. Die vordere Einzelscheibenbremse tut genau das, was man von ihr verlangen kann: zuverlässig, sicher und ABS-unterstützt Geschwindigkeit abbauen.

Wir nehmen auch etwas Fahrt raus und bewundern beim Cuppuccino die tolle Verarbeitung. Auch an dieser Classic-Triumph stimmt einfach alles. Zeitlos elegante Linie, feines Finish. Edle Tankembleme, viel gebürstetes Aluminium, die schicken Analoguhren der Thrupton und handgemalte Tankverzierungen stellen klar, was dieses Motorrad eigentlich ist: ein schönes, voll alltagstaugliches, wertiges Neo-Retro-Café-Racerchen für Genießer, die es unkapriziös und stressfrei mögen.

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei Ausgleichswellen, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Rollenkipphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 1 x Ø 38 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 630 W, Batterie 12 V/10 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Fünfganggetriebe, X-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 2,412, Bohrung x Hub 84,6 x 80,0 mm, Hubraum 899 cm³, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Nennleistung 40,5 kW (55 PS) bei 5900/min, Max. Drehmoment 80 Nm bei 3230/min

Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahl, zwei Federbeine, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 255 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, ABS, Alu-Gussräder 2.75 x 18; 4.25 x 17, Reifen 100/90 H 18; 150/70 R 17

Maße und Gewichte

Radstand 1435 mm, Lenkkopfwinkel 65,7 Grad, Nachlauf 98 mm, Federweg vorn/hinten 120/120 mm, Sitzhöhe 780 mm, Trockengewicht 200 kg, Tankinhalt/Reserve 12,0 Liter

Garantie und Preis

Garantie vier Jahre
Farben Gelb/Grau, Schwarz/Grau
Preis 10500 Euro
Nebenkosten 450 Euro

MOTORRAD
www.motorradonline.de

Copyright: MOTORRAD,
Motor
Presse Stuttgart GmbH &
Co. KG