



Bissig: Der Zweizylinder-Motor reagiert sehr spontan und erfordert damit im Schwenkerbetrieb eine ruhige Gashand.

Gekonnter Mix: Trotz klassischer Anmutung ist die Thruxton ein modernes Motorrad.

Mit den aktuellen Modellen lässt sich die im Oldtimergeschmack verhaftete Klientel keinesfalls mehr bedienen. Und so ging Triumph konsequent den Weg, die eigene Vergangenheit zukunftsfähig zu machen. Was den Briten zweifellos hervorragend gelungen ist. Die Thruxton 1200 trifft – anders als ihre beschauliche Vorgängerin – voll den Nerv ihres Fahrers.

Ihr Chassis entspricht prinzipiell dem der Bonneville T120. Doch 17-Zoll-Räder, andere Feder Elemente und ein um 21 Kilo (R-Modell: 24 Kilo) niedrigeres Gewicht verleihen der Thruxton einen eigenständigen Charakter. Dazu kommt, dass der neue 1200er-Motor vom Typ „HP“ 17 PS mehr als der „HT“-Twin der T120 leis-

tet. HT steht für „High Torque“, HP für „High Power“. Woraus man allerdings nicht schließen darf, dass letzterer unterherum auch nur ansatzweise schwächelt.

Ganz im Gegenteil: Der Achtventiler hängt per Ride-by-wire extrem spontan am Gas und marschiert schon bei niedrigen Drehzahlen entschlossen los. Sogar noch im sechsten Gang – auch neu im Retro-Segment – reicht die Kraft zum nindertourigen Flanieren.

Mit einem Hubzapfenversatz von 270 Grad und zwei Ausgleichswellen führt er sich dabei selbst gen Nennleistung manierlich auf. Ob das Fehlen der „Good Vibrations“ altgedienten Triumph-Liebhabern behagt, sei dahingestellt. Doch zum Trost: Langeweile kommt mit diesem

Motor trotz der genannten Kunstgriffe nicht auf. Und das alles gibt es mit Verbrauchswerten von unter fünf Litern.

Die 2000 Euro teurere Thruxton R, die im hier vorgestellten Schwenker zum Einsatz kommt, unterscheidet sich in der Leistung nicht von der Basis-Version, wohl aber in diversen Details. Dazu gehören die voll einstellbaren Dämpferelemente, vorne von Showa und im Heck von Öhlins. Bei den Pendanten von Kayaba lässt sich nur die Vorspannung der hinteren Federbeine justieren.

Verzögert wird die „R“ von radial angelenkten Brembo-Vierkolbenzangen mit schwimmend gelagerten Scheiben, während der Basis-Thruxton Zweikolbensättel von Nissin und starr verschraubte Scheiben genügen müssen. Dazu kommen geringfügige Unterschiede in der Lenkgeometrie sowie Pirelli-Reifen vom Typ „Diablo Rosso Corsa“ als Erstausrüstung der „R“. Bleibt zu erwähnen, dass Triumph darüber hinaus über 160 „stylische“ Zubehörteile und drei „Inspiration“-Kits anbietet.

Unabhängig davon machen es schon die Dämpfer und Bremsen empfehlenswert, als Basis für einen Gespannmbau die „R“ vorzuziehen. Dies gilt auch für starre Kombinationen, sofern das Konzept eine Integration der Bauteile vorsieht. Beim Schwenker ist dies ohnehin der Fall, da die Maschine bis auf den Zusatzrahmen unangetastet bleibt.

Womit wir beim zweiten Aspekt dieses Beitrags sind. Keine Frage, die Thruxton



Feinarbeit: Ein graziler Hilfsrahmen trägt die Kugelgelenke für den Anschluss des Beiwagens.



Veredelt: Radialbremszangen und schwimmend gelagerte Scheiben sind der Thruxton R vorbehalten.