

## TECHNIK

**Motor:** Flüssiggekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 1197 cm<sup>3</sup>, Leistung 72 kW (97 PS) bei 6750/min, max. Drehmoment 112 Nm bei 4950/min, Sechsgang-Getriebe, O-Ring-Kette, Elektrostarter.

**Fahrwerk:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit Hilfsrahmen, vorne Upside-down-Gabel, hinten LM-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Federwege 120/120 mm.

**Bremsen:** Zwei Vierkolben-Festsättel mit 310-mm-Bremsscheiben vorn, Doppelkolben-Schwimmsattel mit 255-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v./S., Pedal h.

### Bereifung:

Vorn:..... 120/70 ZR 17 auf Drahtspeichenrad  
Hinten:.. 160/60 ZR 15 auf Drahtspeichenrad

### Beiwagen:

Karosserie:.....Watsonian Meteor auf  
Mueller-Fahrwerk  
Fahrwerk:..... Stahl-Rundrohrrahmen,  
Zweipunktanschluss  
Radführung:.....gezogene Schwinge  
Bereifung:..... 125 R 15 auf Drahtspeichenrad  
Federbein:.....Bilstein GV mit externer  
Federverstellung  
Federweg:.....75 mm  
Scheibenbremse:..220 mm, Zweikolbensattel  
Sitzbreite:.....43 cm  
Fußraumlänge:.....110 cm  
Heckraumvolumen:.....ca. 50 l

### Abmessungen Gespann:

Radstand:.....1415 mm  
Spurbreite:.....1265 mm  
Vorlauf:.....340 mm  
Vorspur:.....38 mm  
Nachlauf VR:.....92 mm

### Gewichte:

Leergewicht vollgetankt:.....307 kg  
Zul. Gesamtgewicht:.....532 kg

Tankinhalt:.....14,5 l  
Mittlerer Kraftstoffverbrauch:.....ca. 5 l/100km

Höchstgeschwindigkeit:.....ca. 180 km/h

Preise:.....Komplettumbau  
mit Adler ab 9748 Euro,  
mit Meteor ab 11.248 Euro,  
jeweils plus TÜV-Gebühren.

**Hersteller:** Mueller, 24398 Brodersby,  
Tel. 04644 893, www.mueller-gespanne.de



Harmonisch: Triumph und Meteor würden auch starr verschraubt eine gute Figur abgeben.

ist ein ausgesprochen gelungenes Motorrad. Und es braucht nicht viel Phantasie, sie sich als Zugpferd für ein starres Retro-Gespann vorzustellen – zum Beispiel mit Nachlaufverkürzung für die USD, einem langlebigen Pkw-Reifen im Heck und einem hübschen leichten Boot wie dem Watsonian Meteor, der schon wegen seiner Herkunft bestens zur Triumph passt.

Aber für ein Schwenker-Gespann taugt die Thruxton nur, wenn sie ein versierter Fahrer pilotiert. Dass Ungeübte mit ihr kaum glücklich werden dürften, liegt am Zusammenspiel mehrerer Faktoren. Zunächst bringt die Maschine eine radikale Fahrwerkgeometrie mit: Radstand und Nachlauf sind denkbar knapp bemessen. Weiterhin reagiert sie höchst spontan auf jeden Dreh am Gasgriff, und dies bei munteren 97 PS.

Bauartbedingt neigen die Zugmaschinen von Schwenkern immer dazu, sich beim Gasgeben nach links zu stemmen und beim Gaswegnehmen in Richtung Boot zu nicken. Diese Effekte treten umso stärker zutage, je bissiger der Motor am Gas hängt und je williger die Maschine Schräglagenwechsel vollzieht.

Eine Rolle spielt zudem, inwieweit der Fahrer als Dämpfer des Systems fungiert. Mit dem ohnehin schmalen Lenker der Thruxton, der auf Kundenwunsch durch ein noch sportlicheres Pendant ersetzt wurde, hat man nur mit sanftem Bedienen des Gasgriffs Chancen, bei Lastwechseln Ruhe in dieses Gespann zu bringen. Aber wofür brauche ich dann noch eine 1200er Thruxton zum Schwenkern?

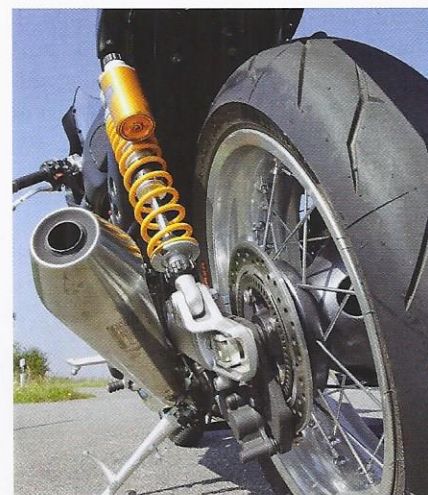
Eine Vergleichsfahrt mit dem Mueller-Testgespann auf Basis der BMW F 800

GS offenbart den Unterschied drastisch. Diese Kombination lässt sich selbst für Neulinge stressfrei und genüsslich pilotieren, während die Thruxton ständig volle Aufmerksamkeit fordert.

So können wir potenziellen Schwenker-Käufern nur raten, die Zugmaschine nicht primär nach dem Geschmack, sondern vor allem nach den eigenen Fahrkünsten zu wählen. Abgesehen davon sollte man ein feines Ohr für die Ratschläge der namhaften Schwenker-Hersteller haben. Die können schon sehr gut einschätzen, womit Frau/Mann am besten fährt. Und wenn am Ende statt der Thruxton die gemäßigttere T120 den Meteor zieht, dürfte das den Spaß nicht schmälern. Eher ganz im Gegenteil! ■

Axel Koenigsbeck

ak@motorrad-gespanne.de



Voll einstellbar: Die Thruxton R unterscheidet sich vom Basismodell durch hochwertigere Federelemente.