

€ 13.160

TRIUMPH DAYTONA 955i

Mit der Überarbeitung in 2002 gewann die Daytona 955i an Performance und ist seitdem leichter fahrbar.



Die aktuelle Daytona fällt leichter in Kurven als das Urmodell und glänzt mit guter Zielgenauigkeit.

Bereits für 2002 erhielt das Supersport-Flaggschiff von Triumph, die Daytona, ein neues Gesicht. Eine bessere Aerodynamik, Fahrwerksmodifikationen, Diätmaßnahmen sowie ein erstärkter Motor sollten den Triple noch besser machen. Ebenfalls mit an Bord ist seitdem ein geregelter Katalysator samt Sekundärluftsystem.

Das Herzstück der Daytona, der Dreizylinder-Reihenmotor, erhielt gegenüber der Vorgängerin eine ganze Reihe von Änderungen, die die Britin wieder näher an die zwei- und vierzylindrige Konkurrenz bringen sollten. Das beginnt beim Ventiltrieb: Je ein Millimeter größere Einlassventile, ein Millimeter kleinere Auslassventile, engere Ventilwinkel, dünnere Ventilschäfte und unter die Tassenstößel verlegte Einstellschims ermöglichen besseren Gasdurchsatz und gesteigerte Drehzahlfestigkeit. Hinzu kommen modifizierte Kanäle, leichtere Pleuelstangen, neue Schmiedekolben mit Kühlung des Kolbenbodens per Spritzdüsen und eine von 11,2 auf 12,0 erhöhte Verdichtung. Zudem verringern schmalere Kurbelwellengleitlager den Reibungswiderstand. Die Lichtmaschine, vormals hinter dem Zylinder-

bankett platziert und per Zahnräder angetrieben, wanderte auf den linken Kurbelwellenstumpf. Das Kurbelwellengehäuse wird im fertigungsgenaueren Druckgussverfahren hergestellt. Das alles spart nicht nur Gewicht, sondern bringt auch noch Leistung: 149 PS bei 10.600/min drückt

Die Daytona hat seit 2002 etwas an Eigenständigkeit eingebüßt, ist aber besser fahrbar.

der Triple jetzt ab, immerhin 21 Pferdestärken mehr als in der Vorgängerin. Die Fahrleistungen sprechen für sich: 3,1 Sekunden von null auf 100 km/h und 266 km/h Topspeed.

Leichtbau auch beim Fahrwerk. Weggefallen für 2003 ist die Zweiarmschwinge, die ein Schlag ins Gesicht aller Union

Jack-treuen Einarmfanatiker war. Fürs aktuelle Modelljahr gibt es also wieder die wartungsfreundliche Single-Version. Das Fahrwerk besitzt eine sportliche Geometrie und einen handlingfreundlichen 180er-Hinterradreifen auf einer 5,5-Zoll-Felge. Die Diät setzt sich über Verkleidungsteile und den Freiflächenscheinwerfer fort, die gemeinsam 1,2 Kilogramm einsparen. Neu gestaltet wurde auch das leichtere Rahmenheck mit Sitzbank. Unterm Strich haben die Triumph-Techniker zehn Kilogramm Gewicht abgespeckt, was sich in besseren Fahrleistungen und verbessertem Handling niederschlägt. Die Daytona fällt gegenüber ihrer Vorgängerin wesentlich leichter in Kurven und glänzt mit hoher Zielgenauigkeit. Für sportliche Freuden sorgt auch

die Nissin-Bremsanlage vorn, die heftig in die 320er-Scheiben beißt.

Auch wenn das neue Outfit etwas von der Eigenständigkeit des Vorgängermodells eingebüßt haben mag, so sind ergonomisch eindeutig Vorteile zu verbuchen. Selbst der Beifahrer sitzt im Vergleich zu anderen Supersportlern bequemer, ohne dass der Soziusplatz gleich zur Couch ausartet. Für längere Touren ist das hintere Polster in luftiger Höhe mit dem relativ engen Beinwinkel nur wenig geeignet. Ansonsten findet sich ausstattungsmäßig alles, was zu einem Supersportmotorrad dazu gehört. Die Instrumentierung vertraut auf einen großen weißen analogen Drehzahlmesser und ein leichtes Digitalinstrument, das alle wichtigen Informationen bereit hält. □

Hubraum	955 cm ³	G-KAT
Leistung/Drehzahl	147 PS (108 kW)/10.600/min	
Maximales Drehm./Drehzahl	100 Nm/8400/min	
Motor	3-Zylinder, Reihenmotor, flüssigkeitsgekühlt, dohc, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzanlage	
Kraftübertragung	6 Gänge, Kette	
Abgasreinigung	SLS, G-Kat	
Höchstgeschwindigkeit	262 km/h	
Tankinhalt	21 l	
Gewicht/Zuladung	210/200 kg	
Rahmen	Leichtmetall-Rundprofil-Brückenrahmen	
Federweg vorn/hinten	120/140 mm	
Sitzhöhe	815 mm	
Leistungsvariante	98 PS (72 kW)	
Farben	Schwarz, Rot, Gelb	



Die 955i ab Modelljahr 2002 ist mit einer aerodynamischen Verkleidung und anderem Heck ausgestattet. In 2003 kehrte man zurück zur Einarmschwinge.

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozius	Langstrecke
●●●●●	●●●●●	●●●●○	●●●●●	●○○○○	●●●●○