

TRIUMPH SPEED FOUR

€ 8750

Durch den Großbrand in Hinckley verzögerte sich die Auslieferung der Speed Four in 2002, doch jetzt ist sie da – und wie!



Ansatzlos kann man die Speed Four abwinkeln, sie fährt sich wie das sprichwörtliche Fahrrad.

Da hat man in Hinckley einen ganz heißen Feger auf die Räder gestellt. Als Konkurrenz zu Hornet, Fazer & Co. tritt die Miniaturausgabe der Speed Triple, die Speed Four, an. Gemeinsamkeiten mit der großen Schwester zeigen sich beim Doppelrundscheinwerfer und der serienmäßigen Flyscreen (bei Triple Zubehör). Der Name deutet aber schon an, dass es sich bei der Motorisierung um einen (schnellen) Vierzylinder handelt.

Der wiederum entstammt der TT 600, die zu ihrer Markteinführung mit Schwächen bei der Motorabstimmung zu kämpfen hatte. Das ist nicht nur in der TT mittlerweile behoben, in der Speed Four hat Triumph noch einen anderen Weg gefunden, jegliches Drehmomentloch zum Teufel zu jagen. In der Spitzenleistung um zehn PS beschnitten, legt die Nackte vor allem im mittleren Drehzahlbereich noch ein Pfund drauf. Erst bei 11.000/min trennen sich die Wege der beiden 600er, darunter hat die Speed Four jederzeit die Nase vorn. Der flüssigkeitsgekühlte Vierzylinder beschleunigt die Maschine in knapp 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h, Spitze rennt sie gute 235 km/h.

Beim Durchzug zeigt sich, dass 600er-Reihenvierler heute keineswegs mehr Handfutter für die Big Bike-Landstraßenmeute sind. Trotz Saugrohreinspritzung hat Triumph nur einen unregelmäßigen Katalysator verbaut, der aber die derzeit gültigen Grenzwerte locker unterbietet. Erfreulich auch, dass

Die Speed Four ist der Landstraßenfeger schlechthin. Fahrwerk, Bremsen, Motor – alles passt.

der Vierzylinder beim Übergang vom Schiebe- in den Lastbetrieb keinerlei Ruckeln zeigt, wie man es von vielen Einspritzmotoren her kennt. Die Chokeautomatik ist aber auf zu viel Drehzahl programmiert, bei Kaltstarts jubelt das Aggregat gleich rauf auf 3000/min. Das Sechsganggetriebe ist zwar

nicht wie Butter zu schalten, doch mit etwas Nachdruck rasten die Gänge sauber ein.

Auch das Fahrwerk stammt von der TT. Eine gute Wahl, wie man weiß. Denn dieses Chassis gehört zu den Besten im 600er-Bereich. Ansatzlos und flink kann man die Triumph abwinkeln, ohne dabei auch nur eine Hundertstelsekunde über den akkuratesten Einlenkpunkt nachdenken zu müssen. Die Speed Four fährt sich wie das sprichwörtliche Fahrrad. Auf Bodenebenheiten bewähren sich die in alle Richtungen einstellbaren Federelemente, die saugenden Fahrbahnkontakt vermitteln. Egal, ob wild geflicktes Asphaltband oder tiefe Bodenwellen, die Four bügelt alles glatt. Dazu passt die leicht nach vorn gebeugte Sitzposition, die viel Feedback vom Vorderrad auf-

greift. Was man bei unterschätzter Geschwindigkeit von der Doppelscheibe mit Vierkolbensätteln vorn fordern darf, ist wirklich beeindruckend. Wie bei allen sportlichen Triumphs ist diese Kombination fast unschlagbar, zumindest auf konventionellem Wege ohne ABS. Dabei wirkt sich positiv aus, dass Triumph auf eine kopflastige Gewichtsverteilung verzichtet hat und beim harten Bremsen das Hinterrad erst spät hochkommt. Da gibt es genügend Negativbeispiele im Sportsektor.

Okay, zur Ausstattung. Die Speed Four ist ein Naked Bike und kann daher nur mit einer kleinen Flyscreen dienen. Die Armaturen sind übersichtlich und komplett. Wer will, kann im Triumph-Zubehör Bug- und Kühlerverkleidung dazu kaufen. □

Parallelen zur Speed Triple zeigen sich beim Doppelrundscheinwerfer, die kleine Flyscreen gibt's bei der Four serienmäßig.



Hubraum	600 cm ³	
Leistung/Drehzahl	98 PS (72 kW)/11.750/min	
Maximales Drehm./Drehzahl	68 Nm/10.500/min	
Motor	4-Zylinder, Reihenmotor, flüssigkeitsgekühlt, dohc, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzanlage	
Kraftübertragung	6 Gänge, Kette	
Abgasreinigung	SLS, U-Kat	
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h	
Tankinhalt	18 l	
Gewicht/Zuladung	206/179 kg	
Rahmen	Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen	
Federweg vorn/hinten	120/120 mm	
Sitzhöhe	810 mm	
Leistungsvariante	keine	
Farben	Schwarz, Grün-Metallic, Orange	

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