SPEED TIGER

Mit dem 1050er Triple bestückt Triumph den Roadster Speed Triple, den Tourensportler Sprint ST und die Reisestelze Tiger. Ab Werk ist dieser Charaktermotor für über 130 PS gut. Doch die Tiger wird mit „nur“ 115 PS ausgeliefert. SIX MONKEYS holt nun alles raus – und noch mehr

Bereits ab Werk ist die Triumph Tiger eine der Stärksten auf Stelzen. Mit 115 PS hat sie schon von der Papierform her deutlichen Vorsprung vor BMW GS, Suzuki V-Strom und Honda Varadero. 17-Zoll-Gussräder mit den gängigen Onroad-Breitreifenformaten 120/70 vorn sowie 180/55 hinten und die gar nicht ganz so langen Federwege lassen die Schubladenbezeichnung „Reiseenduro“ indes nicht zu. Die Triumph Tiger 1050 ist ein sportliches Tourenmotorrad – oder treffender: ein tourentaugliches Sportmotorrad.

Allerdings ist genug bekanntlich nie genug. Zumal man ja weiß, dass der 1050er Dreizylindermotor das Werk in Hinckley am häufigsten mit nominell 132 PS verlässt – nämlich im Rahmen des Kult-Roadsters Speed Triple. Für leistungshungrige Tigerdompteure liegt es also nahe, das gedimmte Licht ihres hochgelegten Triples auf volle Flamme zu drehen. Wenn das so einfach wäre. Denn ein Großteil der flüchtigen Pferdestärken vergaloppiert sich in den Schaltkreisen der Motorsteuerung. Motortuning im Wandel der Zeit lässt sich auf die Erkenntnis mit den vier „E“ reduzieren: Elektronische Einspritzanlagen erfordern Experten. Und in diesem Fall verbergen die sich hinter der seltsamen Bezeichnung Six Monkeys. So heißt die Triumph-Tuning-Abteilung der Firma dtp Hoffmann. Geschäftsführer Steffen Hoffmann höchstpersönlich schürft in den britischen Drillingen nach Drehmoment und Leistung.

Bei der Überarbeitung der Airbox hat Hoffmann indes auf das Know how von Burkhard Stember (Triple Tuning) zurückgegriffen. Mit optimierten Ansaugwegen, speziellem Filterelement und damit mehr Durchsatz wird die Triumph Tiger auf der Einlassseite entkorkt. Ein in Kooperation mit BOS adaptierter Schalldämpfer macht den Auslass hör- und spürbar freier – wobei Katalysator, Lambdasonde und Sekundärluftsystem aktiv bleiben. Dazwischen wird per eigens programmierter Software mehr eingespritzt und 250/min höher gedreht, der Drehzahlbegrenzer wird von 9450 auf 9700/min hoch gesetzt. Wobei es Herrn Hoffmann keines-

Gedopte Raubkatze: Triumph Tiger von Six Monkeys. Bis auf das kurze, getönte MRA-Windschild zunächst unverdächtig

Federt die gesteigerte Motorperformance locker ab: das von Wilbers nachgerüstete Triumph-Fahrwerk

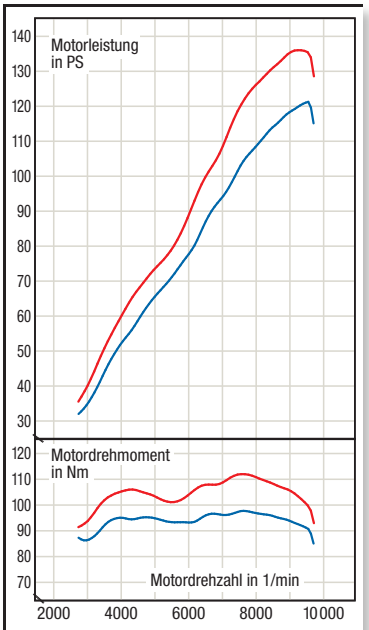
wegs darum geht, aus einem bulligen Durchzieher einen überspitzten Heuler zu machen. Im Gegenteil: Laut MO-Messung liegt die enorme Spitzenleistung der Six Monkeys-Triumph Tiger bei relativ moderatem Puls an: 136 PS bei 9200/min. Somit bleiben 500/min als Überdrehreserve. Auch der Drehmoment-Spitzenwert von 112 Nm liegt im etwa gleichen Drehzahlbereich an wie bei der als Referenz hergenommenen Original-

Six Monkeys hebt die Tiger auf Speed Triple-Niveau – und sogar darüber hinaus

messung: bei 7600/min. Über das gesamte Drehzahlband generiert der Six Monkeys-Kit mindestens zehn Prozent mehr Schub. Er hebt die Tiger auf das motorische Niveau der Speed Triple – und sogar darüber hinaus.

Selbst der bewusst gewählte Michelin Pilot Power-Reifen hat manchmal Mühe, all die freigesetzten Kräfte schlupflos auf die Straße zu bringen. Die direkte, aber stets gut kontrollierbare Gasannahme legt einem eine gewisse Verantwortung in die rechte Hand. Erst recht bei Nässe ist diese Packung nur routinierten Fahrern zu empfehlen. Zum gewaltigen und hier noch besser genutzten Schmackes-Potenzial der drei 350er Zylinder gesellt sich eine Gesamtuntersetzung, die gegenüber ähnlich starken Maschinen kürzer ausfällt. Denn im sechsten Gang wird ohnehin bei 225 km/h elektronisch abgeregelt. Dabei bleibt es auch im Namen der Six Monkeys. Zwar wären hier rund 250 km/h Topspeed möglich, doch mit einer längeren Untersetzung wäre die Dynamik im wesentlichen Aktionsfenster – Land-

AUF DEM PRÜFSTAND: SM-TRIUMPH



Six Monkeys-Triumph Tiger 1050:
max. 136 PS (100 kW) bei 9200/min
max. 112 Nm bei 7600/min

Triumph Tiger 1050 original:
max. 121 PS (89 kW) bei 9500/min
max. 98 Nm bei 7700/min

Verglichen mit den Messwerten einer originalen Triumph Tiger sind die Unterschiede eklatant: Mit dem Six Monkeys-Kit sind es rund 15 PS und 15 Nm mehr. Und das, obwohl die serienmäßige Referenz-Tiger recht gut im Futter stand, denn Werksangabe sind 115 PS. Offenbar heben die Modifikationen an Airbox, Auspuff und Software den Tiger-Triple auf das Performance-Niveau der Speed Triple – und sogar darüber hinaus. Gemessene 136 PS toppen originale Speed Triples nämlich um etwa fünf PS. Und auch die gemessenen 112 Nm liegen etwa fünf Nm über den üblichen Speed Triple-Werten. Höher drehen? Muss nicht sein.

Fotos: Widdecke

Dezentes Detail: filigran-robuste, einstellbare Handhebel Typ Synto von ABM (je 109 Euro)

Design-Feinschliff für Kenner: Seitenverkleidungen und Motorspoiler in „Blazing Orange“, Räder in Schwarz, LED-Blinker, gekürzter Kennzeichenhalter und BOS-Schalldämpfer

straßeneinsatz unterhalb 111 km/h – nicht mehr ganz so atemberaubend. Auch das gestutzte Windschild und der breite Magura-Lenker mit den Speed Triple-Klemmböcken zielen nicht aufs Linke-Spur-Brennen, sondern auf die Superbike-Jagd abseits der Autobahn. Dafür haben die Fahrwerksexperten von Wilbers speziell abgestimmte Gabelfedern sowie ein voll einstellbares Federbein geliefert. Im Zusammenspiel mit dem Vorzugsgummi von Michelin ergibt sich ein kaum zu toppendes Ensemble mit satten Reserven und prima Rückmeldung. Selbst der Komfort kommt nicht zu kurz – schließlich soll die Triumph Tiger auch im Six Monkeys-Trimm ein tourentaugliches Sportmotorrad bleiben.

Mit weiteren Extras wie EBC-Bremsbelägen, ABM-Handhebeln, LED-Blinkern und ergänzendem Lackauftrag kommen rund 5000 Euro zusammen. Doch im Kern ist das Angebot erstaunlich preisgünstig: Das „Speed Tiger“-Motortuning kostet zirka 1400 Euro inklusive Alu-Auspuff, mit Dämpferhülle aus Karbon 200 Euro mehr. *M. Schwarz*

TECHNISCHE DATEN: SIX MONKEYS-TRIUMPH TIGER 1050

Preis: Motortuning inklusive BOS-Auspuff zirka 1400 Euro, Komplett-Fahrzeug wie getestet zirka 16 000 Euro

Leistung: 136 PS (100 kW) bei 9200/min, maximales Drehmoment 112 Nm bei 7600/min (MO-Messwerte)

Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 79 x 71,4 mm, Hubraum 1050 ccm, Verdichtung 12,0. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-∅ 43 mm. Geregelter Katalysator, Sekundärluftsystem. Airbox und Einspritzsoftware modifiziert, BOS-Endschalldämpfer. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb per Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Upside down-Telegabel mit Wilbers-Kit, ∅ 43 mm, voll einstellbar, Federweg 150 mm. Hinten Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit voll einstellbarem Wilbers-Federbein, Federweg 150 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, ∅ 320 mm, Scheibenbremse hinten, ∅ 255 mm. Radstand 1510 mm, Lenkkopfwinkel 66,8 Grad, Sitzhöhe 835 mm. Tankinhalt 20 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 225 kg, zulässiges Gesamtgewicht 428 kg

Kontakt: Six Monkeys, dtp Hoffmann GmbH, Hommeswiese 116, 57258 Freudenberg, Telefon (02734) 43720, Internet sixmonkeys.de