



Triumph Thunderbird: Darauf haben Cruiserfahrer gewartet

Einer der bekanntesten Namen der Triumph-Historie ist zurück! Ursprünglich geht der Name auf die leistungsstarke Triumph 6T von 1951 zurück; mithin hat sich dieser brandneue 1597-Kubik-Cruiser den berühmten Thunderbird-Namen und das Logo dazu redlich verdient.

Dem vielfach geäußerten Kundenwunsch nach einem Modell zwischen den 865 cm³-Modellen America und Speedmaster und der Ehrfurcht gebietenden Rocket III-Familie kommt die Thunderbird nach – als durch und durch moderner Paralleltwin mit der sprichwörtlichen Triumph-Fahrdynamik.

Herzstück der Thunderbird ist natürlich der weltgrößte Paralleltwin: Der komplett neue, drehmomentstarke T-16-Motor bringt es bei einem Bohrung-Hubverhältnis von 103,8 x 94,3 mm auf einen gigantischen Hubraum von 1597 Kubikzentimetern. Dabei bringt er das Triumph-typische Paralleltwin-Motorenkonzept erstmals ins großvolumige Cruisersegment und lässt das abgedroschene Vau-Zwo-Thema links liegen.

Das Triumph-Entwicklungsteam investierte erhebliche Zeit in die Untersuchung der Wettbewerber-Maschinen, um sicherzustellen, dass die neue Thunderbird in sämtlichen Bereichen ganz vorne dabei ist. So liefert die Thunderbird serienmäßig bährige 146,1 Newtonmeter Drehmoment und eine Leistung von 85 PS – weit mehr als alle Mitbewerber. Dennoch: Wen es nach einem bisschen Mehr gelüstet, findet im offiziellen Zubehörangebot den passenden Big Bore-Kit. Das straßenzugelassene Extra umfasst größere Kolben, neue Laufbuchsen und modifizierte Nockenwellen, mit denen die Höchstleistung auf 97 PS, das Drehmoment auf bahnbrechende 156 Newtonmeter steigt.

Triumph profitierte von den Erfahrungen, die das Entwicklungsteam bei den 865-Kubik-Paralleltwins wie den großen Rocket III-Motoren mit 2294 Kubik gewonnen hatte. Das Motorenteam ging mit der gleichen Gründlichkeit und Fachkompetenz wie beim herausragenden Supersportler Daytona 675 zu Werke, kein Wunder also, dass die neue Thunderbird von einem hochmodernen, leistungsstarken und effizienten Antriebsaggregat vorangetrieben wird.

Der mit zwei obenliegenden Nockenwellen versehene Motor kommt mit Vierventiltechnik und Doppelzündung, für optimales Startverhalten sind die Auslassnockenwellen mit einem automatischen Dekompressionssystem versehen. Die Pleuellwelle weist einen Pleuellzapfenversatz von 270° auf, um die akustischen Erwartungen an einen großen Cruiser mit einem satten Klangteppich aus den beiden klassisch gestylten Schalldämpfern voll und ganz zu befriedigen. Überhaupt genossen Geräuschentwicklung und Motorenfeeling oberste Priorität bei Entwicklung der T-16-Einheit. So zeichnet sich der große Paralleltwin durch eine sanfte Kraftentfaltung gepaart mit bester Laufruhe ungeachtet der Tatsache aus, dass sich im Inneren handtellergroße Pleuell auf und ab bewegen. Dafür sorgen zwei Ausgleichswellen, vor und hinter den Pleüllern lokalisiert, und ein Ruckdämpfer am Ende der Pleuellwelle.

Beim Sound wollte das Team unangenehme hohe mechanische Geräusche eliminieren bei gleichzeitiger Betonung der tiefen Töne, die so charakteristisch für einen großvolumigen Twin sind. Dafür entwickelte es Schalldämpfer, die so viel tieffrequenten Sound freisetzen, wie unter Beibehaltung der Geräuschvorschriften überhaupt möglich ist. Schrägverzahnte Pleüller des zweiten bis sechsten Ganges reduzieren das Lastwechselspiel und mechanische Geräusche, so dass ein beruhigender, gleichzeitig jedoch volltönender Motorenklang übrig bleibt, der vor allem im unteren Drehzahlbereich den Einsatzwillen des Aggregats unterstreicht.

Durch die Vorgaben der strengen Geräusch- und Abgasrichtlinien kommt für jedes moderne Motorenkonzept – auch für die Thunderbird – nur eine Flüssigkeitskühlung in Frage. Die Spritzzufuhr erfolgt über zwei Drosselklappenkörper mit 42 Millimeter Durchmesser, und ein intelligentes elektronisches Einspritzsystem – sehr ähnlich dem der Daytona 675 – setzt die Gasbefehle der Thunderbird-Treiber automatisch im „Sport“- oder „Cruise“-Modus um.

Langsames Öffnen des Gasgriffs beschert eine entsprechend sanfte und weiche Kraftentfaltung, gleichzeitig erkennt die ECU schnelle Gasgrifföffnungen und stellt unmittelbar den maximal möglichen Vortrieb bereit. Jeder Pleüll ist mit einer eigenen Lambdasonde und separaten Kennfeldern versehen, dabei erkennt die intelligente Einspritzung im Closed-loop-Modus die Arbeitsweise des Motors und passt sich konstant den Bedingungen an für eine möglichst sanfte und effektive Verbrennungsarbeit. Katalysatoren und ein Sekundärluftsystem stellen sicher, dass die Thunderbird sämtliche gültigen Abgasnormen einhält.

Obwohl das bärenstarke Drehmoment Schaltvorgänge auf ein Minimum reduziert, ist die Thunderbird mit einem Sechsganggetriebe ausgerüstet. Das erlaubt die Verwendung eines lässigen Overdrive für spritsparendes Fahren beim entspannten Cruisen. Die Thunderbird ist die erste von einem Zahnriemen angetriebene Triumph der Hinckley-Ära

und das erste Triumph-Modell seit Mitte der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts, als Motorräder mit rückständigen Lederriemen aussortiert wurden. Das aktuelle Antriebssystem der Thunderbird weist eine exzellente Langlebigkeit auf, nicht zuletzt dank der innovativen Wolfram-Karbid-Oberflächenbehandlung des hinteren Antriebsrades.

Neben dem ausgezeichneten Leistungsvermögen wurde viel Wert darauf gelegt, dass der T-16-Motor nicht nur gut klingt sondern auch toll aussieht. Daher wird die Steuerkette von einem Zwischenrad angetrieben, damit die Zahnräder der Nockenwellen kleiner ausfallen können. Das reduziert die Bauhöhe und sorgt für perfekte Proportionen des Zylinderkopfes in Relation zum Kurbelgehäuse.

Die unsichtbare Verlegung von Kabeln und Schläuchen war ebenfalls ein wichtiges Entwicklungsziel von Anfang an. Das Entwicklungsteam wollte den Motor majestätisch wirken lassen, ohne auf Behelfs-Abdeckungen zurückgreifen zu müssen, mit denen die weniger ästhetischen Bauteile notdürftig vor dem Blick versteckt werden. So wurde das Design der Thunderbird-Drosselklappenkörper dem Motor angepasst und stolz zur Schau gestellt während die Wasserpumpe samt Anschlüssen sauber im Motorengehäuse untergebracht sind.

Den klaren Look komplettieren verchromte Deckel für Kupplung und Lichtmaschine, während die traditionell gestylte Doppelauspuffanlage gegen Verfärbungen an den Krümmern durch Dauerbelastung doppelwandig ausgeführt ist.

Fahrwerk

Triumph ist stolz auf den Ruf, Motorräder mit ausgezeichnetem Handling zu bauen. Dementsprechend ist es nicht verwunderlich, dass auch die Thunderbird klassenbeste Fahrdynamik aufzuweisen hat.

Üblicherweise sind Cruiser nicht gerade bekannt für quirlige Dynamik, doch Triumph arbeitete zielgerichtet daran, die Thunderbird mit herzerfrischenden Handlingeigenschaften zu versehen.

Die Fahrwerksentwickler machten dem Fahrwerk ungewöhnlich hohe Vorgaben hinsichtlich Verwindungssteifheit und Festigkeit, um die von einer modernen Triumph allgemein erwartete hohe Fahrdynamik zu erzielen. Deshalb übernimmt der T-16-Motor der Thunderbird eine mittragende Funktion.

Für höchsten Fahrgenuss sind in Zusammenarbeit mit Showa sorgsam abgestimmte Federelemente vorn wie hinten zuständig. Eine mächtige Telegabel mit 47 mm Standrohren und 120 mm Federweg schmückt die Thunderbird-Front, hinten lassen sich

die verchromten Stereofederbeine fünffach in der Federbasis auf die unterschiedlichen Fahrbedingungen vom Soloritt bis zur vollbepackten Zwei-Mann-Tour abstimmen.

Für maximale Handlingeigenschaften arbeitete das Triumph-Entwicklungsteam eng mit den Spezialisten von Metzeler zusammen. Heraus kamen maßgeschneiderte Reifen für die Thunderbird: Hinten sorgt ein dicker 200er Pneu für eine beeindruckende Optik und beste Kraftübertragung, dafür hat der deutsche Spezialist eine neue Version seines allseits geschätzten ME880 Marathon-Reifens geschaffen.

Wunderschöne Gussspeichenfelgen mit polierter Oberfläche geben der Maschine ein unverwechselbares Aussehen. Auf ihnen sind Reifen im Format 120/70R19 vorn und 200/50R17 hinten aufgezogen, dabei stünde die Dimensionierung der ME880-Pneus auch einem Sportmotorrad gut zu Gesicht. Die Reifen verfügen über die patentierte 0°-Stahlgürteltechnologie von Metzeler, die herausragende Stabilität und ausgezeichnetes Feedback garantieren. Ein hoher Silica-Anteil reduziert die Rollreibung und verbessert Haltbarkeit wie Nassgrip gleichermaßen.

Die Thunderbird liefert nicht nur klare Rückmeldungen vom Fahrbahnbelag, sie informiert genau so detailliert über die Reise selbst. Die Instrumentierung ist komplett in einem Chromgehäuse auf dem Tank untergebracht und umfasst einen großen Tacho mit einem kleinen integrierten Drehzahlmesser. Wesentliche Information hält eine LCD-Anzeige bereit, die von einem Knopf am rechten Lenkerende gesteuert wird. Darauf lassen sich wahlweise der Kraftstoffstand, zwei Tripmaster, die Restreichweite und Uhrzeit ablesen. Bedienungsfreundlichkeit auch bei den Blinkern, die mit automatischer Selbstrückstellung das Leben leichter machen.

Mit ihrem großzügigen 22-Liter-Tank im Verbund mit der effizienten, sparsamen Einspritzanlage erzielt die Thunderbird enorme Reichweiten.

Klassischer Cruiserstil mit Triumph-Charakter

Triumph beauftragte die amerikanische Tim Prentice's Motonium Design Company mit dem Styling der Thunderbird. Prentice begann seine Arbeiten am Projekt im August 2004, in der Folgezeit pendelte er ständig zwischen dem Triumph-Headquarter in Hinckley und seinem Designstudio in Los Angeles.

Prentice's Auftrag war klar: Einen moderner Cruiser um den markanten Triumph-Parallel twin herum kreieren. Seine Entwürfe kombinieren klassische Cruiser-Attitüde mit niedrigen 700 Millimeter Sitzhöhe – damit zählt die Thunderbird zu den niedrigsten Motorrädern der Klasse – und lässig nach vorn gestreckten Beinen, die dominante Parallel twin-Einheit bleibt stolz zur Schau gestellt. Die Fahrersitzbank selbst fällt ausladend und großzügig gepolstert aus, getapete Nähte verhindern Wassereintrich

selbst bei den heftigsten Wolkenbrüchen. Der Beifahrersitz kann in Sekundenschnelle abgenommen werden für Solofahrer, die auf einen gestrippten Sport-Look stehen.

Während das Triumph-Entwicklungsteam aus den zweidimensionalen Zeichnungen 3D-Tonmodelle und den ersten echten Prototypen des neuen Cruisers anfertigte, kümmerte sich Prentice um das letzte ästhetische Feintuning der Einzelteile auf dem Weg vom Konzept zum Produktionsmuster.

Prentice hat für die Thunderbird ein klares, modernes Design erschaffen, das sie eindeutig als Cruiser identifizierbar macht, das aber immer noch jenen typischen Triumph-Touch aufweist, den die gesamte Modellpalette auszeichnet. Die Optik verströmt ein gewisses Understatement, dazu passt das minimalistische Branding der Thunderbird. Nur kleine Triumph-Zinkembleme auf dem Tank, die typischen dreieckigen Triumph-Signets auf dem Kurbelgehäuse und der Instrumenteneinheit sowie ein kleiner Thunderbird-Schriftzug auf dem Tacho geben die Identität des Motorrads preis.

Der typischen Triumph-Dynamik setzt die Thunderbird adäquate Stopp-Power entgegen. Zwei 310-mm-Bremsscheiben vorn werden von Nissin Vierkolben-Festsattelzangen in die Mangel genommen, die ein großes Verzögerungspotenzial bei guter Dosierbarkeit zur Verfügung stellen. Hinten werkelt eine genau so große hintere Bremsscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel von Brembo. Im Zuge der weltweit zunehmenden Popularität von Antiblockier-Systemen ist die Thunderbird der erste Triumph-Cruiser mit einer ABS-Option.

Qualitativ hochwertige Motorräder sind ein Markenzeichen von Triumph, und auch das Thunderbird-Entwicklungsteam unternahm große Anstrengungen, dem neuen Cruiser bis ins letzte Detail ein hochwertiges Finish mit auf den Weg zu geben. Lackierung und Verchromung repräsentieren den höchsten Standard, neben der klassischen Jet Black-Farboption gibt es die Thunderbird in Pacific Blue mit Fusion White und Aluminium Silver mit Jet Black.

Die neue Triumph Thunderbird kommt ohne ABS in Deutschland und Österreich ab Ende Juni in den Handel, die ABS-Version wird ab September zu haben sein.

Was verbirgt sich hinter dem Namen?

Im Jahre 1949 wurde die originale Triumph Thunderbird als Modell des 1950er Jahrgangs angekündigt. In den darauffolgenden Jahren setzte sie die Maßstäbe für das Motorradfahren in den Fünfziger Jahren.

Die 6T Thunderbird war das ultimative Sportmotorrad jener Zeit. Basierend auf der populären 500er Speed Twin wuchs ihr Hubraum auf 650 Kubikzentimeter. Mit ihren 34

PS war sie das erste erschwingliche Motorrad, mit dem die magischen 100 Meilen pro Stunde (entspricht 160 km/h) erreicht werden konnten.

Die Thunderbird zielte klar auf den US-Markt ab, sie sollte die dortigen Verkäufe ankurbeln. Für Triumph waren die USA damals ein wichtiger Markt, deshalb eröffneten sie 1951 eine eigene Niederlassung an der Ostküste. Gerüchteweise ging die Namensgebung auf Edward Turner zurück, den damaligen General Manager von Triumph, dem die Idee auf einer seiner Amerika-Reisen kam, als er im Thunderbird Motel übernachtete. Der Name Thunderbird selbst stammt aus der Mythologie der amerikanischen Ureinwohner: Als Thunderbird war ein großer Flugvogel mit übernatürlichen Kräften bekannt, der es auf Menschen abgesehen hatte.

Ungeachtet der Speed Twin-Basis zeichnete sich die Thunderbird durch ein hohes Maß an Eigenständigkeit aus in Form der schlanken Silhouette und dem typischen, stromlinienförmigen Rundscheinwerfer. Zur Markteinführung schickte Triumph drei Testfahrer vom Werk in England auf die Hochgeschwindigkeits-Teststrecke von Montlhéry bei Paris. Dort schafften die drei Seite an Seite einen Schnitt von 92 mph (=148 km/h) über eine Strecke von 500 Meilen. Anschließend fuhren die drei Motorräder zurück nach Meriden und wurden später zu Publikumsmagneten auf verschiedenen Ausstellungen. Später im gleichen Jahr kam eine sportlichere Version hinzu, die Tiger T110, mit der mehr als 110 mph (entspricht 177 km/h) erreicht werden konnten.

Die Thunderbird-Legende war spätestens 1952 geboren, als sie im Filmepos „The Wild One“ eine wesentliche Rolle übertragen bekam: Kein anderer als der Hauptdarsteller Johnny, im Film dargestellt vom charismatischen Marlon Brando, lehnte sich mit der Thunderbird gegen das spießige Amerika auf. Seit dem galt die Thunderbird als das coolste Bike weit und breit.

Der Name Thunderbird wurde 1981 für kurze Zeit wieder zum Leben erweckt, als die Meriden Kooperative einen 650er Roadster und eine Enduro mit dem gleichen Namen produzierte. Für 1984 war ein Custommodell mit 600 Kubik eingeplant, doch noch vor dem Serienanlauf musste die Firma ihre Pforten schließen.

Die erste Thunderbird der Hinckley-Ära wurde 1994 vorgestellt als Modell des nachfolgenden Jahrgangs. Wiederum war das Modell in erster Linie für den amerikanischen Markt konzipiert, es begleitete die parallele Gründung der nordamerikanischen Triumph-Niederlassung. Auf Basis des gleichen Rahmenmoduls und Dreizylindermotors der gesamten Modellpalette repräsentierte die neue Thunderbird einen chromfunkelnden Roadster, der alsbald zu den meistverkauften Modellen der Marke gehörte. Zwei Derivate (die Thunderbird Sport mit weniger Chrom und hochwertigeren Bremsen und Fahrwerk sowie die stärker custom-orientierte Adventurer)

ergänzten das Angebot, bis 2004 blieb das Modell im Triumph-Programm. Mit diesen Modellen führte Triumph das Zubehör-Konzept erstmals richtig ein. Sogar heute noch erfreut sich die damalige Thunderbird jeder Menge Liebhaber und einer lebendigen Szene, denen die unrühmliche Hauptrolle im 1996er B-Movie „Barb Wire“ mit Pamela Anderson keinen Abbruch tat.

„Go Your Own Way“ mit dem Triumph-Zubehör

Triumphs Markenphilosophie lautet „Go Your Own Way“, was nichts anderes bedeutet, als dass Triumph-Käufer von Hause aus die Gelegenheit bekommen, ihr Motorrad nach eigenem Gusto weitestgehend zu individualisieren und personalisieren. Auch bei Entwicklung der Thunderbird standen die vielfältigen Individualisierungsmöglichkeiten von Anfang an im Fokus.

Mehr als 100 Triumph Original-Zubehörteile stehen für das neue Motorrad zur Verfügung. Diese Accessoires lassen sich vielfältig kombinieren und verändern das Aussehen, die Dynamik und Leistungsfähigkeit der Thunderbird nachhaltig.

Die umfangreiche Zubehörliste wird angeführt vom 1700 Kubikzentimeter Big Bore-Kit. Neben größeren Kolben und neuen Laufbuchsen enthält das beim Vertragshändler eingebaute Kit entsprechend modifizierte Nockenwellen, Kupplungsfedern und einen exklusiven Kupplungsdeckel mit aufgeprägtem „104ci“, welcher den größeren Hubraum für alle ersichtlich macht. Der Big Bore-Kit selbst ist zulassungsfähig und entspricht den Euro 3-Regularien bei einer satten Höchstleistung von 97 PS und einem gewaltigen Drehmoment von 156 Newtonmetern. Kombiniert mit dem High-performance Luftfilter, Zubehörschalldämpfern, stärkeren Kupplungsfedern und dem speziell entwickelten Einspritz-Kennfeld lässt sich die Leistung sogar auf beeindruckende 101 PS (74 kW) anheben und das maximale Drehmoment auf bärenstarke 165 Newtonmeter pushen – diese Variante ist dann jedoch nicht mehr zulassungsfähig.

Designer Tim Prentice zeichnete die komplette Zubehörpalette bereits gemeinsam mit den ersten Entwürfen. Dadurch wird die optimale Passgenauigkeit ebenso sichergestellt wie die Synergien zwischen dem Serienbike und den angebotenen Zubehörteilen.

Grundsätzlich erlaubt das Zubehör die Verwandlung der Thunderbird in zwei grundverschiedene Richtungen: In eine puristische, heiß gemachte Street Rod oder in ein bequemes Tourenmotorrad.

Wer die Powercruiser-Variante bevorzugt, findet in der Scheinwerferabdeckung in Fahrzeugfarbe, dem breiten Beach Bar-Lenker und den kurzen Schalldämpfern entsprechende Accessoires im Triumph-Originalprogramm. Letztere sind infolge des höheren Geräuschniveaus nicht zulassungsfähig; zum Lieferumfang gehört die

entsprechende Software, peinlich genau entwickelt vom Triumph-Entwicklerteam, mit dem stets das optimale Gemisch unter allen Betriebszuständen bereitgestellt werden kann – üblicherweise dürften Anbieter von Nachrüstanlagen dazu kaum in der Lage sein.

Wer mit seiner Thunderbird lieber gemütlich bis zum Horizont cruist, sollte einen Blick in die Touring-Abteilung werfen. Hier finden sich gleich drei verschiedene Scheiben mit einem praktischen Schnellverschlussystem, mit dem die Thunderbird im Handumdrehen vom Reisedampfer zurück zum Roadster umfunktioniert wird; lediglich kleine Aufnahmen an den Standrohren verraten den ehemaligen Tourenzweck. Alle Triumph-Scheiben verfügen über eine Quantum™-Beschichtung, ein speziell entwickelter, durchsichtiger Auftrag mit extremer Abriebfestigkeit und optischer Güte. In Tests haben sich Quantum™ beschichtete Scheiben als 20mal widerstandsfähiger gegen Kratzer erwiesen als herkömmliche Nachrüst-Scheiben.

Ähnlich schnell wie die clever befestigten Scheiben sind die optionalen Beifahrer-Sissybars demontiert, wie diese verfügen sie über ein Schlosssystem zum Schutz vor Diebstahl.

Selbstverständlich gehört ein umfassendes Stauraumprogramm zu einem Reisemotorrad, deshalb haben die Triumph-Experten gleich eine Vielzahl von Satteltaschen für die neue Thunderbird maßgeschneidert.

Der gedankenlose Anbau irgendwelcher Bauteile kann einen negativen Effekt auf das Handling und die Stabilität eines Motorrads haben. Deshalb gibt Triumph niemals ein Zubehörprodukt frei, bevor es nicht den gleichen harten Testmarathon bestanden hat wie das Motorrad, für das es entwickelt wurde. Das gilt insbesondere für Scheiben und Gepäckoptionen, die im beladenen Zustand die Fahrdynamik eines Motorrads erheblich beeinflussen können.

Auf Tausenden von Kilometern und unter allen Bedingungen mussten die Thunderbird Original-Ledersatteltaschen die Tests absolvieren, um den Grad der Flexibilität festzulegen, bei dem das Motorrad unter allen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen absolut stabil bleibt.

Zur Komplettierung des klassischen Looks und Optimierung der Reisequalitäten gibt es verschiedene Trittbretter, Nebelscheinwerfer und luxuriöse Long-haul-Touringsitzbänke, eine individuelle Anpassung der Thunderbird an ihre Besatzung machen die einstellbare Fahrerrückenlehne und verschiebbare Highwaypegs (vorverlegte Fußrasten) möglich. Wer seiner Thunderbird darüber hinaus einen funkelnden Glanz verpassen möchte, wird mit dem mannigfaltigen handpolierten Chrom-Programm bestens bedient: Das Angebot reicht von Spiegelvariationen über Gabelabdeckungen bis zu kompletten Rädern.

Eine komplette Liste des vielfältigen Zubehörangebots findet man unter www.triumphmotorcycles.com, dort lässt sich unter dem „Create My Triumph“-Button das Motorrad sogar virtuell mit allem möglichen Triumph-Originalzubehör ausstatten. Parallel wird der dafür aufzuwendende Preis kalkuliert und ein hochauflösendes Bild des individuell ausgestatteten Motorrads zum Download angeboten.

Triumph-Bekleidung

Parallel zur Vorstellung der neuen Thunderbird wird eine von den Triumph-Bekleidungsexperten mit viel Liebe zum Detail entworfene und von der Thunderbird inspirierte Auswahl an Freizeit- und Fahrerbekleidung verfügbar sein.

Im Herrenschnitt wurden zwei T-Shirts aus 100% Baumwolle entworfen, die den Stil und die Einzigartigkeit der Thunderbird aufgreifen. Die Kurzarm-Variante zeigt die Silhouette des Motorrads und Flammen. Das langärmelige „2-in-1“-T-Shirt ist mit dem unverwechselbaren Thunderbird-Logo auf Rücken und Brust versehen, während die Ärmel mit dem Triumph-Markenlogo geschmückt sind. Ein bedruckter Baumwoll-Aufnäher, eine Tasse und eine Baseball-Kappe runden die Kollektion ab, die von Juni 2009 an beim Triumph-Vertragshändler zu haben sein wird.

Dem engagierten Cruiser-Fahrer bietet Triumph eine Auswahl an edler Fahrerausstattung. Neu für 2009 ist die hochwertige H2Protec-Jacke mit passender Jeans, die per Reißverschluss verbunden werden können. Die aus 1 bis 1,2 Millimeter dickem Leder gefertigte erstklassige Jacke ist fürs verschneite Schweden ebenso geeignet wie fürs gluthheiße Arizona. Leicht herausnehmbare CE-Protektoren an Schultern und Ellbogen sorgen für besten Sturzschutz, doch die Komfoteigenschaften sind das eigentliche herausragende Merkmal dieser Jacke: Die Hitze reflektierende TFL-Beschichtung und versteckte Belüftungsöffnungen lassen ihren Träger selbst in heißem Klima stets kühlen Kopf bewahren, während sich das herausnehmbare Thermofutter und die wasser- wie winddichte Ausrüstung bei kühleren Temperaturen auszeichnen kann. Dazu kommt ein lässiger Schnitt, der sich an der typischen Cruiser-Ergonomie orientiert. Leicht erhabene Triumph-Logos auf den Armen und dem Rücken verleihen dem typischen schwarzen Lederlook eine edle Note.

Die zweite Cruiser orientierte Neuheit für 2009 ist die Tbird-Jacke im traditionellen Cruiserstil aus 1,2 Millimeter dickem Leder. Zur Ausstattung gehören herausnehmbare CE-Protektoren an Schultern und Ellbogen, bei heißen Temperaturen kann die Aluminium-Innenweste entfernt und großflächige Belüftungsklappen geöffnet werden. Das Triumph-Branding beschränkt sich auf geprägte Markenlogos auf Rücken und Armen. Die H2Protec-Jacke und -Jeans sind wie die Tbird-Jacke ab sofort beim Triumph-Händler erhältlich.