

TRIUMPH TRIDENT 660

Auf Antrieb ist die freundliche Britin zu everybodys darling geworden. Auch, weil sie so umgänglich ist und fein funktioniert. Trotzdem haben wir ihr ein paar **INDIVIDUELLE TEILE** verpasst

Mit einem Finger, sogar mit dem kleinen, lässt sich die Kupplung der Trident betätigen. Dieses eine Detail spiegelt viel vom umgänglichen Wesen der Trident wider. Auch wenn die Betätigung sehr leicht ist, der Kupplungshebel ist im Gegensatz zum Bremshebel nicht in der Griffweite einstellbar. Das ändern wir jetzt.

Zubehörspezialist MIZU bietet auf verschiedene Handgrößen einstellbare Hebel an. Formschön und per CNC gefräst für 108 Euro ohne Klappfunktion, für zehn Euro Aufpreis mit. Und damit das Aussehen wieder stimmt, nehmen wir gleich den Bremshebel mit dazu. An der Kupplung werkelt noch ein echter Bowdenzug. Die Montage ist schnell erledigt: Das Kupplungsspiel am Hebel maximieren, Zug am Ausrückhebel aushängen, Hebel abschrauben, Zug vom alten an den neuen Hebel einhängen, in die Kupplungsarmatur einschrauben, Zug am Motor wieder einhängen und Spiel am Lenker einstellen. Der Kupplungshebel kann nun in ausgekuppeltem Zustand um fünf Millimeter näher oder zehn Millimeter weiter vom Griff eingestellt werden. Und das in sieben Rastungen. Der Bremshebel wird einfach nur durch Lösen und wieder Anschrauben einer Mutter und der zugehörigen Schraube getauscht.

Persönlich begeistert auch die Längeneinstellung der Hebel per Nut. Wer nur mit zwei Fingern kuppelt oder bremst, läuft nicht mehr Gefahr, die sich am Lenker befindlichen Finger einzuklemmen.

Die Trident hat eine moderate Sitzhöhe von 805 Millimetern, größer Gewachsene wünschen sich einen entspannteren Kniewinkel. Dafür verbauen wir die MIZU Flex Race-Fahrerfußrasten (148 Euro) mit dem Versatzkit von 22 Millimetern (33 Millimeter auch lieferbar). Die Raste kann in acht Positionen befestigt werden. In der untersten Position ist der Kniewinkel spürbar entspannter. Durch den Versatz nach unten baut die gesamte Raste jedoch breiter. Nach Umbau ruhen die Füße rund anderthalb Zentimeter weiter außen. Die



Eitel Sonnenschein – die fröhlich einfache Umgänglichkeit der preiswerten Trident macht glücklich. Dazu passen die hervorragend gemachten, voll variablen Hebel von MIZU zum fairen Preis von 118 Euro das Stück mit Klappfunktion. Einstellbarkeit gibt es nun auch an der Kupplung



Raste an sich setzt nicht früher auf. Der Fuß, auch wenn er lehrbuchmäßig nur mit dem Ballen auf der Raste steht, berührt in der Kurvenfahrt jedoch spürbar früher den Boden. Brems- und Schalthebel können weiterhin erreicht werden, der Knieschluss am Tank wird kaum verändert.

In der „Oben-Hinten“-Position kann der Fuß wieder innen stehen, da man selbigen nun auch auf dem Versatzkit positionieren kann. Hier ist der Kniewinkel sofort spürbar sportlich enger, jedoch persönlich auch noch nicht unbequem. Die verrückte Erkenntnis nach dem ersten Kreisverkehr: Die Trident wirkt auch

sofort sportlicher – was ein paar Grad Kniewinkel doch ausmachen.

Zum individuellen Anpassen des Motorrads an die eigene Körpergröße, beziehungsweise für die Optimierung an die jeweiligen Einsatzbedingungen (längere Autobahnetappe oder Renntraining), bieten sich die MIZU-Fußrasten super an. Einstellen kann man schnell und einfach mit einem 5er-Inbus. Witzig: Das Bordwerkzeug unter der Sitzbank, bestehend aus einem 5er-Inbus mit einem Kreuzschlitzschraubendreher, würde passen. Leider reicht die Hebelkraft damit nicht aus. AS

An die originale Aufnahme wird die variable MIZU-Raste montiert (rechts). Die Raste kann in acht Positionen rotiert und befestigt werden. Tiefer geht ebenso wie höher, weiter vorn oder hinten



Fotos: A. Schermer