

# Retrovizor: TRITON 750



## Zvuk groma

**Triumph ili Nortron, pitanje je sad? Parafrazirana nedoumica danskog kraljevića zbunila bi one koji su manje upućeni u bližu britansku motociklističku povijest. Oni drugi, stariji ili iskusniji, znaju da je riječ o kombinaciji motocikla Triumph i Norton koji su i danas engleski ponos**

**E**ngleski konstruktor David Degens radio je na razvoju Triton motocikla i to tako da je kao bazu uzeo Triumph T120R Boneville, koji se smatrao jednim od dva najpopularnija Triumpha uopće i njegov pogonski agregat ugrađivao u okvir Nortona Manx. Motocikl koji predstavljamo nastao je na potpuno isti način 1961. godine. Vlasnik motocikla i natjecatelj u prvenstvu Hrvatske je Dinko Županović, akademski slikar i kipar iz Osijeka, te profesor na Školi za tekstil i industrijski dizajn. Zvanje i zanimanje koje nema baš nikakve dodirne točke s tehnikom, asfaltom, mirisom benzina i pobjedama. Za umjetnike kažemo da u žaru stvaralaštva imaju "malo mjeseca" u očima, a gospodin Županović kada govori o motociklima i utrkama čvrsto stoji na zemlji, te je vrlo precizan i jasan.

Za tadašnju englesku tehnologiju karakterističan je bio položaj radilice u twin-rasporedu (oba klipa su se paralelno kretala), pa je četverotaktni agregat sa zračnim hlađenjem dobio četveroventilsku glavu koja je djelo Nourish Racing Engines iz Oakhama u Engleskoj. Kit kojim je opremljen motor ima ozna-

ku REF 400 i ugradila ga je tvrtka Southern Division iz Münchena još 2000. godine. Kad zavirimo u unutrašnjost motora možemo biti iznenađeni kakva nas tehnologija tamo čeka, ali prije svega moramo biti svjesni da je motor proizveden 1961. godine, kad mnogi čitatelji nisu bili niti u srednjoročnom planu. Klipnjače su izrađene od aluminija i polirane su, a aluminijski blok je dobio metalne dosjede za ugrađene "racing" ležajeve radilice. Klipove je isporučila firma

### Što znači Triton

**Triton** - u grčkoj mitologiji bio sin Posejdona i Anfitrite s čovječjim gornjim dijelom tijela i ribljim repom

**Triton** - jezgra atoma tritina, trećeg izotopa vodika koji se sastoji od jednog protona i dva neutrona

**Triton** - vodenjak

**Triton** - natjecateljski motocikl s početka 60-tih godina prošlog stoljeća kojeg je odlikovala uska frontalna silueta i mala težina. Pobjednik na 24-satnoj utrci u Španjolskoj 1965. godine





Hepolite, a originalni mjenjač je dobio peti stupanj prijenosa. Kako je motor fizički odvojen od mjenjača, primarni prijenos obavlja zupčasti remen uz suhu spojku. Osim tvrtke Nourish još jedna poznata britanska tunerska tvrtka je umiješala svoje prste na ovaj motor. To je Weslake (poznati speedway motori) koji je napravio proračun za megafon ispuh čija dužina iznosi 112,8 mm s promjerom konusa od 84 mm. Tako tuniran motor razvija 70 KS pri 7 000 okretaja uz kompresioni omjer od 9,5:1. Za pouzdanu iskrnu brine Boyer elektronsko paljenje, dok se motor napaja preko dva otvorena Amal Mk II rasplinjača s promjerom difuzora 34 mm. Za ovakve napore morala se ojačati pumpa za ulje koja sada vuče 50 posto više maziva. Inače, spremnik za ulje ima zapreminu 2,5 litara i izrađen je od aluminijskog lima, što je u to vrijeme bio omiljeni materijal zbog male težine i velikih mogućnosti obrade. Okvir motocikla je konstruirao Rex McCandless i upotrebljavao se na Nortonu Manxu. Načinjen je od čeličnih cijevi i vrlo je krut. Prednja viljuška je preuzeta od tvrtke Showa i dodatno je ojačana aluminijskim telefix-om. Naplatci su 18-inčni i djelo su tvrtke Akront, na prednjem kotaču je guma dimenzije 90/90, dok je ona straga 120/90. Prednja kočnica je mehanički posluživani bubanj s dvostrukim ključem i preuzeta je od natjecateljske Yamaha RD 250. Stražnji kotač kočiti također bubanj kočnica koja je djelo Dinka Županovića. Spremnik za gorivo izrađen je od aluminija i ima zapreminu od 18 litara, a isti materijal je korišten za izradu spartanskog sjedala. Težina motocikla bez goriva iznosi 156 kg, a sa najdužim prijenosom razvija 200 km/h prema riječima vlasnika. Poseban "feeling" je vožnja ovakvog motocikla. Neophodni savjeti prije kretanja, prvi stupanj prije-



nosa, zagurivanje i ... bruuuum. Zvuk i vibracije koji protresaju tijelo (a bogme i dušu) i nevidenom brzinom povećavaju dozu adrenalina u krvi. Nakon nekoliko krugova prilagodbe moglo se brže krenuti zamišljenom stazom. Odgovor motora na okretanje ručice gasa je trenutan i odmah smo zapazili da je snaga konstantna u svim režimima okretaja. Ravna linija ubrzanja bez rupa u pojedinim režimima okretaja nas je oduševila i to je tako upečatljivo, da smo stalno "puštali" okretaje u "podrum" i onda ponovo po gasu. Zanimljivo bi bilo izmjeriti okretni moment, jer snaga kojom Englez vuče iz niskih okretaja je gotovo beskrajna. Vibracije koje proizvodi živahni twin motor su u određenom režimu okretaja neizdržive, a dio tijela gdje leđa gube svoje ime trpi osjećaj vreline na tanko podstavljenom sjedalu, iako ništa što proizvodi vrućinu nije niti blizu sjedalu. Najviše muke je bilo sa polugom mjenjača koja se nalazi sa desne strane. Uz to je vrlo osjetljiva, te smo u prvim kilometrima stalno "gađali" u

prazan hod koji se nalazi između svakog stupnja prijenosa. Poluga spojke je tvrda i za utrku je potrebno vježbati šaku lijeve ruke. Ugodno iznenađenje je pripremila prednja kočnica koja je odlično radila svoj posao, tako da je stražnja bubanj kočnica služila samo kao ukras, a i zbog opsluživanja lijevom nogom radije smo je izbjegavali. Iznenađujuća je mirnoća kojom motocikl prolazi zavoje, što se može zahvaliti već spomenutom krutom okviru, odlično podešenom ovjesu i pravoj kombinaciji Avon guma. Za stabilnost dodatnu odgovornost snosi White Power amortizer upravljača, bez kojeg bi pojedine utrke bilo nemoguće voziti. Aerodinamički poluoklop koji je djelo poznate britanske tvrtke Dunstall pruža potpunu zaštitu gornjeg dijela tijela i glave tek kada se prsima naslone na spremnik goriva. Doduše, Britanac je doživio nekoliko ozbiljnih kura pomlađivanja, ali nakon vožnje na njemu nije bilo teško zamisliti doba utrka kada je glavni bio Mike "The Bike" Hailwood ili kada su Phil Read i Giacomo Agostini počinjali svoje moto-karijere. Engleska tradicija je bila toliko slavna da je zaslužila pozornost i nakon što su joj poslije više od trideset godina ostali ovakvi vrijedni primjerci. ✓

Željko Karalić & Mirko Vukotić



## Uspješan nastup u PH

Motocikl je prerađen po pravilniku koji vrijedi za utrke Oldtimera u Prvenstvu Hrvatske. Odradio je četiri natjecateljske sezone u kojima je odvezao 33 utrke, od kojih je u 12 pobjedio, u 8 je bio drugoplasirani, u 6 utrka je bio treći te je u 4 utrke osvojio četvrto mjesto. U samo tri utrke nije dovezao svog vozača do cilja zbog kvara. I ove sezone Dinko Županović nastupa na utrkama, a nastupe financira uglavnom iz vlastitog džepa jer je interes potencijalnih sponzora usmjeren u tzv. "prve" sportove. Prerada motocikla u racing izvedbu koštala je vlasnika 32.000 DEM (2000. godine), u što nije uračunata nabavna vrijednost motocikla. Na pitanje da li bi prodao Tritona, pogled gospodina Županovića odgovor čini nepotrebnim.

