

Jak kao britanska funta

Triumph je svojim modelom Rocket III postavio nove standarde u klasi power cruisera i učinio tu klasu dostojnom svoga imena. Zapremina od 2300 cm³, snaga od 142 KS i okretni moment od čak 200 Nm su performanse koje svu ostalu konkurenciju trenutno bacaju u drugi plan. Ekskluzivno smo ga imali čast isprobati na prezentaciji za Njemačko tržište u gradu Karlsruheu

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Još od prošlogodišnjeg Milanskog sajma Triumph Rocket III predmet je mnogih rasprava i polemika. Postavlja se pitanje je li zaista potrebno 2300 cm³, 140 KS i okretni moment od čak 200 Nm kako bi se uživalo u vožnji jednim cruiser motociklom. No, ovaj motocikl ujedno je zamišljen i kao vozilo za individualiste koji žele imati nešto što je posebno i jedinstveno, te u njegov uspjeh ne treba sumnjati, jer kako smo doznali od čelnih ljudi Triumph-a, gotovo su svi ovogodišnji primjerci za njemačko tržište već prodani ili rezervirani.

Za test ovog motocikla kao malobrojni odbačeni potegli smo čak do Karlsruhea, grada smještenog u njemačkoj pokrajini Rheinland-Pfalz, nedaleko od njemačko-francuske granice. Službena prezentacija upriličena je vožnjom po cesti poznatoj kao Weinstraße, tj. Vinska cesta, koja je okružena nepreglednim prostranstvima prekrasno uređenih vinograda.

U razvoju i izradi ovog projekta Triumph se poslužio metodom ispitivanja tržišta. Pri kupljano je mišljenje velikog broja motociklista s područja SAD-a, što nije nimalo slučajno jer znamo da custom motocikli upravo tamo uživaju najveću popularnost, te se na osnovu mišljenja većine, koje je više nego

Cijena **17.750 Eura**



Skupina
njemačkih
novinara sa
Moto Pulsevim
predstavnikom u
sredini



ikad isticalo moto "bigger is better", pristupilo izradi ovog power cruisera. Dakle, možemo reći da se povijest ponavlja i da Velika Britanija ponovno traži ulazak na veliko američko tržište kojemu tradicionalno gravitira.

U opisu motocikla krenut ćemo od njegova najfascinantnijeg dijela, a to je pogonski agregat. Točno 2 294 cm³ čine Rocket III najvećim serijskim motociklom, barem što se zapremine tiče. Motor je trocilindrični redni, postavljen uzdužno, hladi se tekućinom, te ima dvije bregaste osovine i 12 ventila. Najveći okretni moment iznosi fantastičnih 200 Nm, koji su dostupni već pri 2.500 okr/min. Zapravo, u praznom hodu vrijednost okretnog momenta je već 90 Nm, a 90% okretnog momenta dostupno je u rasponu od 2 000 okr/min do 6 000 okr/min. Prema tim vrijednostima nitko ne može ostati ravnodušan, pogotovo ako se napomene da jedna ikona od power cruisera kao što je Yamaha V-max ovdje sa 117 Nm gotovo dvostruko zaostaje! Novi div na tržištu Kawasaki VN 2000, kojeg smo nedavno testirali, također sa svojih 177 Nm i snagom od "svega" 103 KS ne prolazi ništa bolje. Tek sada shvaćate o čemu se zapravo radi, a da pri tom nije niti iskorišten potpuni potencijal Rocketovog trocilindričnog agregata. 142 KS je respektabilna brojka, ali ona je s obzirom na obujam motora mogla biti i veća. Naime, po litri zapremine dobili biste oko 60 KS, što je razina jednog Harley Davidsona, a on zasigurno nije poznat po rekordnim performansama. Prostora za napredak sigurno ima, i vjerujemo da će "tuneri" diljem svijeta imati pune ruke posla.

Tri para svjećica pale smjesu u cilindrima redosljedom 1-2-3, i to od naprijed prema nazad. Klipovi motora, radi usporedbe, identični su onima u V-10 pogonskom agregatu jednog "muscle cara" kao što je Dodge Viper. Mjenjač i spojka su novokoncipirani, jer iskustva sa ovalikom zapreminom i okretnim momentom na jednom motociklu do sada nije niti bilo.



Triumph Summer party

● Samo dan nakon službene prezentacije Rocketa III za novinare, organiziran je Triumph Summer party. Cjelodnevni program sastojao se od različitih natjecanja od kojih je najatraktivnije bilo ono u jahanju električnog bika, te modne revije Triumph opreme. Sve je završilo rock koncertom koji je potrajao do ranih jutarnjih sati. Model Daytona 955i bio je za ovu priliku snižen gotovo 2 000 eura, a i moto oprema bila je znatno ispod uobičajene cijene.



Mega guma za mega motocikl!
Širina od 240 zaista je impozantna



Pri izradi Rocketa III više nego ikad istican je moto "bigger is better"



Razvoj Rocketa III

● Razvojni put Rocketa počeo je 1999. godine, dakle prije otprilike 5 godina. Prvobitno je zamišljen pogonski agregat od 1 500 cm³, da bi tijekom razvijanja projekta rastao na 1 600, pa 2 000 i konačno 2.294 cm³.

Pri izradi služilo se sa tri unaprijed postavljena kriterija od kojih se nije odstupalo:

1. Rocket mora biti prepoznatljiv kao Triumph motocikl, dakle motor mora biti trocilindrični, te mora postojati bogata paleta dodatnih opcija kako bi se motocikl mogao što više individualizirati

2. sjedalo i težište motocikla moraju biti što niže postavljeni, kako bi se olakšalo upravljanje motociklom

3. Rocket je kao motocikl morao isijavati dominantnošću

● U rujnu 2000. godine započinje razvoj stylinga, pogonskog agregata te koncepcije okvira i ovjesa.

● U rujnu 2002. godine izrađen je prvi prototip koji je bio spreman za test vožnju i daljnja poboljšanja.

● U travnju 2004. godine počinje serijska proizvodnja prvih primjeraka ovog motocikla.

● Naročito zahtjevnom zadaćom na prototipu pokazala se izrada airboxa koji je s povećanjem zapremine također morao rasti, čime su neprestano narušavani njegov smještaj, a time i estetika motocikla. Sljedeći problem bio je smještaj 7 kg teškog i 18 Ah jakog akumulatora, te robusnog reglera i 1.5 KS jakog elektropokretača. Prvobitno je zamišljen redni trocilindrični motor postavljen po širini, da bi se kasnije poseglo za uzdužnim postavljanjem motora.

● Hlađenje motora bio je sljedeći zahtjevni projekt. Od samog početka znalo se da će to biti tekućinom hlađen motor, međutim inženjerima je glavobolju zadavalo hlađenje zadnjeg, trećeg cilindra. Uz pomoć elektroničkog sustava reguliranja hlađenja CFD (Computational Fluid Dynamics) i kanalima za hlađenje koji su različitog promjera ovisno o redosljedu cilindara, riješeno je da se sva tri cilindra hlade jednakim intenzitetom u svim uvjetima.

● Kao rezultat petogodišnjeg napora dobiven je zapreminom najveći serijski motocikl svijeta, Triumph Rocket III.



Krstarenje Rocketom u granicama do 140 km/h predstavlja pravi užitek, dok sve preko toga umanjuje pozitivne dojmove zbog slabe zaštite od vjetra



Pogonski agregat istiskuje nevjerovatni okretni moment od 200 Nm, što je skoro dvostruko više od power cruiser legende, Yamahe V-Max!

Instrumenti su dobar spoj klasičnog i modernog. Očitavanje brzine vrši se u kilometrima i miljama



motocikli prave da bi se vozili, a ne gledali, pa da vidimo kako se vozi ovaj div od 320 kg suhe težine! Odgovor je uslijedio već nakon nekoliko metara: opušteno i sasvim jednostavno, sve dok se ručica gasa ne odvrće pretjerano. Motor se vrti jednolično i lako i pri tom nema baš nikakvih negativnih nuspojava. Motocikl je idealan za krstarenje u završnom stupnju prijenosa, bez potrebe neprestanih prebacivanja u niži stupanj. Kritiku upućujemo mjenjačkoj kutiji koja je vrlo glasna i gruba, te je za mijenjanje prijenosa prema gore ili dolje potreban vrlo snažan potisak papučice mjenjača.

Naše strpljenje po pitanju ograničenja odvratanja gasa nije trajalo dugo. Tolika zapremina i snaga navlači vas na neke stvari koje s jednim "običnim" cruiserom zasigurno ne biste učinili. Stupanj niže, agresivniji i brži ulazak u zavoj i tu vam postaju jasne granice koje je proizvođač postavio. Oslonci za noge, koji su za jedno custom vozilo čak i dosta visoko postavljeni, vrlo brzo dodiruju cestu i daju vam do znanja što je prava namjena ovog motocikla. Širenje putanje u zavoju vrlo je očigledno, a premekani ovjes stvara poteškoće kod sportske vožnje, naročito pri nailasku na neravnine na cesti kod

Masa radilice motora iznosi punih 17 kg, te rotira unutar četiri glavna ležaja. Nastojanja inženjera iz Hinckleya da težište motora spuste što je moguće niže urodila su plodom. Radilica motora tako rotira svega 205 mm iznad ceste, i to umnogome pridonosi boljoj voznosti motocikla. Njezina rotacija suprotna je smjeru svih ostalih rotirajućih dijelova motora: kardana, mjenjača itd. To sveukupno dovodi do smanjenja vibracija i izostanka onog pulsirajućeg efekta rada motora u praznom hodu.

Triumph je ovoga puta odustao od tradicionalnog završnog prijenosa uz pomoć lanca, te po prvi puta na jedan svoj motocikl ugradio kardanski prijenos. Kardan je izrađen u suradnji s talijanskim specijalistom s tog područja, Grazianom, koji je poznat kao tvorac mjenjača i završnih prijenosa u automobilima poput Ferraria, Lamborghinia i Aston Martina.

Cilindre motora smjesom goriva i zraka puni elektronsko multipoint ubrizgavanje s promjerom dvostrukih leptirastih tijela 52 mm. Zahvaljujući upravo tim dvostrukim leptirastim tijelima elektronički procesor može optimalno regulirati količinu goriva zavisno od okretaja motora i stupnja prijenosa. Tako se za svaki stupanj prijenosa dobiva idealna krivulja okretnog momenta. U prvom i drugom stupnju prijenosa okretni moment je ublažen za nekih 7%, treći stupanj služi kao svojevrstan prijelaz, dok tek u četvrtom i petom stupnju prijenosa na raspolaganju stoji okretni moment u punom i neograničenom iznosu.

Zbog velikog spremnika goriva kapaciteta 25 l kutija zračnog filtra je smještena ispod vozačevog sjedišta. To je u biti glavni airbox, dok se drugi, sporedni, nalazi unutar kromiranog poklopca smještenog na lijevoj strani spremnika goriva.

Još jedan impozantan dio motocikla koji u potpunosti odgovara njegovim ukupnim dimenzijama jest veličina stražnje gume. Mega motocikl zahtijevao je i mega dimenzije, pa su od samog početka projekta inženjeri preferirali dimenziju 240/50-16, što se na kraju i realiziralo. Prednja guma također je iznad uobičajenih dimenzija, 150/80-17, što odgovara dimenziji stražnjih guma nekkih motocikala. Prednji dvostruki diskovi promjera 320 mm i

četveroklipna čeljust u potpunosti su preuzeti sa supersportskog modela Daytona, dok su stražnji disk promjera 316 mm i dvoklipna čeljust posebno razvijena za ovaj model od strane talijanskog proizvođača Bremba.

Po prvi puta Triumph je kao rješenje prednjeg ovjesa za razliku od prethodnih konvencionalnih rješenja izabrao upside-down vilicu koja u ovom slučaju ima promjer cijevi 43 mm i hod od 120 mm. Straga se nije ništa radikalno promijenilo, dakle tamo su dvostruki amortizeri sa kromiranim oprugama, hoda 105 mm, proizvod Kayabe.

A sada dolazi ono što nas vjerojatno sve najviše zanima. Mnogi će se složiti s nama da se



Po prvi puta Triumph je na jednom svom motociklu koristio upside-down vilicu s promjerom cijevi 43 mm. Prednja kočnica u potpunosti je preuzeta s modela Daytona 955i, no zbog sveukupne težine motocikla ona ne zaustavlja motocikl takvom agresivnošću kao na pomenutom supersportašu



Ispod sekundarnog airboxa, koji je prekriven kromiranim poklopcem, nalazi se spremnik ulja



Prednji reflektori preuzeti su sa modela Speed Triple i daju Rocketu prepoznatljiv i karakterističan "look"

no niski i također široko postavljeni, što vozačeva koljena prilično udaljava od spremnika goriva, te se gubi uporište koje inače imate na gotovo svim drugim motociklima. Dakle, sve do nekih 140 km/h je ugodno i ležerno, a dalje nastaju problemi s kojima se nećete moći dugo nositi. Tu postoji kao rješenje bogata ponuda Triumphove dodatne opreme od preko 50 artikala, među kojima su i vjetrobranska stakla različitih dimenzija koja bi se mogla pokazati kao pun pogodak.

Završnu obradu Triumpha možemo okarakterizirati kao nedovršenu. Cjelokupno fantastičnu siluetu motocikla počevši od atraktivne boje, mnoštva kromiranih dijelova, vrlo lijepih instrumenata, neobičnih kotača i ispušnog sustava te prepoznatljivih prednjih reflektora preuzetih sa modela Speed Triple kvare vrlo jeftino izrađeni i loše dizajnirani prekidači komandi. Šteta, motocikl takvih ambicija i namjene ne bi si smio dopustiti nešto takvo, no to je uz pregrub mjenjač naša jedina prava zamjerka.

Iako će neki cijenu od gotovo 130.000 kn proglasiti astronomskom i zapitati uključuje li ta cijena i paket dionica tvornice Triumph, ona je u potpunosti u rangu konkurencije. Primjerice, Kawasaki VN-2000 i BMW Montauk su u gotovo istim okvirima, a Harley Davidson već tradicionalno prelazi okvire svega, pa tako i Rocketa.

Na kraju, Triumph Rocket III možemo ocijeniti vrlo visokom ocjenom i možemo samo žaliti što je jedna takva "nuklearka" od pogonskog agregata svoje premijerno prikazivanje našla u jednom cruiseru. Izobilje zapremine,

Metzeler Me 880 Marathon XXL

● Motocikl impozantnih dimenzija zahtijevao je i prkladnu "obuću", a za to se pobrinuo Metzeler sa svojim Marathon 880 XXL pneumatikom dimenzija 240/50 R16. Metzeler je ovu gumu posebno razvio baš za Rocket III.

Time je ujedno Rocket postao i motocikl sa najširoim stražnjom gumom serijske ugradnje. Zasad je ova guma jedina homologirana i dopuštena za ovaj motocikl. Proizvođač obećava odličan grip na suhoj i mokroj podlozi, te naročiti naglasak stavlja na njezinu trajnost, što je većini klijentele na ovakvim motociklima najvažniji element. U tijeku testa iskušali smo je, na našu radost, samo na suhoj podlozi. Grip je više nego dobar, a u vrlo kratkom roku guma se zagrijava na radnu temperaturu, što vozaču daje sigurnost i osjećaj potpune kontrole. Snagu motocikla u potpunosti prenosi na cestu, za što veliku zaslugu ima i vrlo hrapavi njemački asfalt.

snage i okretnog momenta, kojeg na žalost na ovom motociklu ne možete u potpunosti iskoristiti, može vam poslužiti gotovo jedino za "paljenja guma" na mjestu, koja ionako možete izvesti sa svakim motociklom. I tu se vraćamo na pitanje s početka teksta je li toliko zapremine, snage i okretnog momenta zaista potrebno za jedan cruiser. Mislimo da smo vam na ovo pitanje kroz sam tekst odgovorili, no ovaj motocikl je ionako zamišljen za individualiste, stoga: tko voli, nek' izvoli. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: 4T, trocilindrični, uzdužno postavljen
Promjer x hod: 101,6 x 94,3 mm
Zapremina: 2294 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko Multipoint ubrzavanje sa dvostrukim leptirastim tijelima
Spojka: višeslojna, u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Završni prijenos: kardan
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes sprijeda: upside-down vilica s promjerima cijevi 43 mm, hoda 120 mm
Ovjes straga: dvostruki amortizeri, hoda 105 mm
Gume: pr. 150/80-17, stražnja 240/50-16
Kočnice: sprijeda dvostruki diskovi promjera 320 mm i čeljust s četiri klipača, straga disk promjera 316 mm i čeljust s dva klipača
Dimenzije (mm) i masa: duljina 2.500, širina 970, osovinski razmak 1.695, vis. sjedala 740, masa praznog vozila 320 kg
Deklarirano: max. snaga - 142 KS (104 Kw) pri 5.750 okr./min., max. okretni moment - 200 Nm pri 2.500 okr./min.
Spremnik goriva: 25 l.
Boje: Jet crna, Cardinal crvena
Garancija: 2 godine

+ atraktivan izgled, jedinstvenost, performanse, dobre kočnice

- potvrdi i pregrub mjenjač, jeftino izrađeni prekidači komandi