

# Beskompromisni Britanac

Britanski odgovor na bespoštednu bitku koju u klasi 600 vode Japanci, a donekle i Talijani sa svojim Ducatijem 749, dolazi u obliku motocikla jedinstvenog karaktera i stila koji je gotovo nemoguće povezati s inače hladnim mentalitetom toliko karakterističnim za stanovnike Otoka. Triumph Daytona 675 uzima najbolje karakteristike dvocilindričnih i četverocilindričnih motocikala i spaja ih u skladnu i vrlo učinkovitu cjelinu

CIJENA  
91.859 KN

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI

**T**riumph Daytona 675 definitivno je motocikl koji će se isticati u gomili i podjednako privlačiti na sebe pozornost kako slučajnih prolaznika, tako i vrsnih poznavaoča ljubimaca na dva kotača. Činjenica je da ovaj engleski šarmer plijenjen već samom svojom pojavom, no još se veća iznenađenja kriju ispod oskudnih oplata ovog ljepotana. Možda će zvučati zločesto, ali riječ ljepotan obično ne asocira na žitelje Otoka. Prije nam na pamet padaju razularene skupine nogometnih navijača koje pod svaku cijenu nastoje zapodjenući tučnjavu na glavnome trgu grada u kojem gostuje njihov omiljeni klub. No, u ovom slučaju doista moramo napraviti iznimku i zaključiti da je Daytona 675 u pogledu dizajna pun pogodak. Da britanski tajni superagent 007 u svojim najnovijim filmskim pustolovinama vozi motocikl, a ne automobil koji se usto još i zove Aston Martin, zasigurno bi se kao svaki pravi domoljub našao za upravljačem Triumph Daytona. Istina, njegov bi primjerak vjerojatno bio opremljen cijelim arsenalom manje ili više praktičnog, ali svakako domišljatog naoružanja kojim bi sijao smrt među svojim nesretnim protivnicima, no mi smo se i bez svih tih dodatnih pomagala uvjerali da Daytona u pravih rukama može biti vrlo ubojito oružje. (Pritom, naravno, mislimo na vožnju natjecateljskom stazom i lov na sekunde i tisućinke, a ne na teroriste Al-Qaide.)





Između dva fara prijetećeg izgleda smješten je veliki trokutasti usisnik zraka

### Pobjednička formula

Triumph u klasi Supersport dosad nije imao apsolutno nikakav uspjeh, a njegovi modeli TT 600, Daytona 600 i Daytona 650 bili su pogonjeni četvercilindričnim agregatima i nikada nisu predstavljali osobitu konkurenciju japanskim proizvodima, kako po pitanju ciklistike, tako ni u pogledu pogonske grupe. Čak ni veća zapremina Dayton 650 nije pomogla Triumphu. No, onda su Britanci odlučili odbaciti uvriježene formule koje su nametali Japanci sa svojom četvercilin-

dričnom formulom i odlučili su se uzdati u vlastite snage, stvorivši tako relativno nov koncept u svijetu motocikala serijske proizvodnje. Prvi nacrti novog motocikla počeli su se pojavljivati 2003. godine, pogonski agregat ugledao je svjetlo dana u svibnju iste godine, a pri prototip se našao na prometnicama već iduće, 2004. godine, da bi se gotov motocikl pojavio u salonima 2006.

Jedan cilindar manjka u odnosu na japansku konkurenciju britanski su inženjeri nadoknadili povećanjem zapremine na 675 kubičnih centime-

Iznad topa ispušnog sustava smješteno je izuzetno tanko stop svjetlo



Triumph 675 odlikuje se vrlo kompaktnim gabaritima i skladnim, iako ponešto oštrim oblikom



tara, što ovog trocilindraša smješta točno na pola puta između 600 i 750 ccm, koliko stroga pravila klase Supersport dopuštaju agregatima s dva cilindra. Tvornici iz Hinckleya ovim proizvodom isprva nije bilo dopušteno natjecati se u Supersportu, a čini se da im to i nije bilo previše važno, no onda su se za prošlu godinu pravila promijenila i Triumph Daytona 675 dobio je natjecateljsku homologaciju, pa će ove godine i službeno ući u svjetsko prven-

stvo. Zanimljivo je da će vozačku postavu sačinjavati i kralj proklizavanja, slavni i uvijek atraktivni Gary McCoy. Biti će zanimljivo promatrati kako će se ova mala britanska tvrtka nositi s uigranom japanskom konkurencijom u punoj snazi, no nas ponajprije zanima serijska izvedba motocikla.

Kao što smo već rekli, tekućinom hlađeni trocilindrični agregat ima 675 kubičnih centimetara, a oni su dobiveni vrijednostima provrta i hoda

od 74,0 x 52,3 mm, dok je vrijednost kompresije 12,65:1. Taj odnos kompresije otprilike je u rangu s Japancima, baš kao i najveći okretni moment od 72 Nm, koji Daytona razvija pri visokih 11.750 okr/min. I najveća snaga od 123 konjske snage manje više je u razini s konkurencijom s Dalekog istoka (ako ne računamo snagu dobivenu upuhivanjem zraka, koju Japanci neprestano ističu u deklariranim vrijednostima, a Britanci joj iz nekog razloga ne pridaju važnost). No, ono po čemu se Daytona 675 razlikuje od Istočnjaka jest to da svoju maksimalnu snagu postiže na samo 12.500 okr/min, što je barem za tisuću do dvije tisuće okretaja manje od konkurencije. Ove vrijednosti maksimalne snage i najvećeg okretnog momenta možda ne djeluju osobito impresivno, no Triumphova prednost i nije u njihovim maksimalnim vrijednostima, već u iskoristivosti snage u srednjim režimima rada, a tu ovaj agregat nudi više u odnosu na klasične "šestotice", ako ni zbog čega drugog, onda zbog dodatnih 75 kubičnih centimetara. Pomoć pri niskim okretajima nudi i sekundarni ventil ispušnog sustava, koji omogućava postizanje boljeg okretnog momenta.

Druga prednost ove koncepcije je činjenica da jedan cilindar manje omogućuje znatno veću kompaktnost agregata, a time se dobila i vrlo uska frontalna silueta cjelokupnog motocikla.

### Rekordno lagani okvir

Ultra lagani lijevani aluminijski okvir obavlja vrh agregata, čime se dodatno naglašavaju prednosti uske trocilindrične koncepcije, no zanimljivo je da cjelokupan okvir ima težinu od samo 8,7 kilograma, što je rekord klase. Iako na prvi pogled možda djeluje prilično slabašno i neuvjerljivo, osobito ako ga uspoređujemo s maštovitim uradcima japanskih proizvođača, posjeduje veliku čvrstoću i više je nego dorastao teškom zadatku koji pred njega postavlja snažan agregat. Jednostavnost je prva riječ

Lakoća kojom Triumph pada u zavoje iznenađujuća je čak i za klasu Supersport





koja čovjeku pada na pamet pri pogledu na vješto izvedene aluminijske grede, na koje se nadovezuje cjevasti dio okvira koji podržava sjedalo vozača i suputnika, no isto tako se primjećuje i kvaliteta izrade i pozornost posvećena svakom detalju. Jasno nam je da okvir Daytone nije samo na brzinu sklopna konstrukcija koja, eto, drži sve na okupu, pa sad što bude, već su inženjeri pri konstruiranju imali u glavi jasnu viziju kompaktnog i vrlo natjecateljski orijentiranog motocikla.

Natjecateljska vizija vidljiva je i u kotama ciklistike Daytone, koje jasno daju do znanja da ovaj motocikl nije namijenjen lijenom vozikanju sporednim cestama i uživanju u prirodi, već oštroj i adrenalinom ispunjenoj vožnji koja će izmamiti osmijeh na lice svakom ovisniku o brzini. Međuosovinski razmak od 1.392 mm sasvim je u okvirima klase 600, baš kao i kut upravljača od 23,5°, no ono u čemu se Triumph Daytona 675 razlikuje od konkurencije je najmanji predtrag u klasi: on iznosi samo 86,8 mm, što je za punih 11,5 mm manje nego, primjerice, na Hondi CBR 600.

Tako ekstremna ciklistika zahtijeva kvalitetan ovjes koji će stvari držati pod kontrolom pri lovu na dragocjene

tisućinke, a njegova izrada povjerena je japanskoj tvrtki Kayaba. Naprijed su to podesive izvrnute vilice promjera 41 mm, dok ćemo straga naći monoamortizer iste tvrtke. Ovaj britanski supersportaš odlučio se za komponente ovjesa klasične izvedbe, što znači da nudi mogućnost regulacije kompresije i povrata amortizera, kao i predopterećenja opruga, no izostala je mogućnost podešavanja brze i spore kompresije, što je japanska konkurencija

počela sve češće primjenjivati na svojim novim motociklima. No, to ne mora nužno biti loša stvar ako su bazne postavke ovjesa kvalitetno usklađene, kao što je to slučaj na Daytoni 675.

Kočnice su također jedne od najboljih s kojima smo se imali prilike susresti u klasi, a naprijed se radi o diskovima promjera 308 mm, na koje djeluju Nissin radijalne čeljusti s četiri klipa, a do njih pak ulje tjera radijalni kočioni cilindar. Straga se nalazi jedan disk promjera 220 mm, te kočiona čeljust s jednim klipom.

### Atraktivan i kompaktan dizajn

Ovaj 165 kilograma težak britanski pripadnik klase Supersport odje-

ven je u vrlo skladno oblikovane oplate, koje - iako po nekim svojim općim karakteristikama možda pomalo podsjećaju na japanske uratke - zapravo sadrže veliku dozu jedinstvenog šarma i jedinstvenog karaktera koji ga ističu iz gomile. Tu prvenstveno mislimo na veliku kompaktnost motocikla, koji iz svake svoje pore zrači skladom linija, počevši od uske frontalne siluete, koja je uža i od nekih motocikala znatno manje zapremine. Jedino što strši na prednjem kraju motocikla su pokazivači smjera jednostavne izvedbe, no oni su detalj koji se ne može izbjeći ako motociklom želite legalno putovati prometnicama. No, u Daytoninom slučaju pokazivači smjera ionako nisu detalj koji plijenjuje pozornost, osobito ne u usporedbi s maskom motocikla, kojom dominiraju dva velika svjetla trokutastog oblika, između kojih se smjestio dovoljno veliki, a ipak neupadljivi usisnik za zrak, obavezna oprema današnjih sportskih motocikala, a na koji se nadovezuje zatamnjeni vjetrobran. Priču o prednjem kraju motocikla završavaju retrovizori, koji su, kao i pokazivači smjera, jednostavne izvedbe. No, moramo reći i to da nisu osobito praktični, jer koliko god da smo ih namještali, nismo mogli izbjeći da u vožnji u njima više vidimo vlastite laktove nego ono što se nalazi iza nas.

Ako već za retrovizore kažemo da su nepraktični, ta tvrdnja nikako se ne može primijeniti na spremnik goriva, koji osim što u sebi nosi 17,4 litara goriva, svojom anatomski profiliranom izvedbom omogućava izuzetno dobro hvatište za koljena vozača pri nagibima, dok njegova visina predstavlja dobar oslonac pri kočenju, što znači da se vozač ne mora držati samo rukama za upravljač, već dio sile može prebaciti na spremnik goriva.

Same oplate su jednostavne, no po našem mišljenju ipak posjeduju ono nešto što motocikl u cjelini čini privlačnim. Tome u prilog govori i činjenica da motocikl nimalo ne gubi na atraktivnosti, iako





Kirurška preciznost ciklistike i nevjerojatna lakoća upravljanja zahtijevaju period navikavanja, no kada se to jednom savlada, užitek u vožnji je potpun

je izbor boja koji Triumph nudi za Daytonu 675 primjereniji nekom obiteljskom automobilu nego sportskom motociklu.

Rep motocikla možda je malo nedorečen, ponajviše zbog neuglednog stop svjetla, iako ono kao da je ustuknulo i izbacilo u prednji plan kromirani ovalni lonac ispušnog sustava smješten ispod sjedala suputnika.

**Iako je i dušom i tijelom čistokrvni Englez, dizajn neodoljivo podsjeća na proizvode iz Zemlje izlazećeg sunca**

Sve u svemu, u pogledu dizajna Daytona ne nudi ništa novo i dosad nevideno, no spoj svih elemenata čini ovaj motocikl vrlo privlačnim primjerkom sportaša srednje klase.

### Simfonija iz tri cilindra

Ako tražite motocikl klase Supersport, a ovaj Triumph vas dosad još nije pridobio svojom većom zapreminom, kompaktnošću ili dizajnom, jezičac na vagi mogao bi pomaknuti zvuk kojim se agregat javlja prilikom pritiska na tipku elektropokretača.

Zdravo režanje tri cilindra, koje postaje sve jače kako raste broj okretaja, nije nešto što se može čuti svaki dan, a u stanju je pružiti vozaču dodatnu dozu adrenalina i natjerati i one malo smirenije prirode na kršenje zakona, a sve samo zato da bi uživali u zvuku agregata i njegovom opčinjavajućem učinku na osjetila.

Kršenje prometnih propisa mogao bi izazvati i čisto sportski i beskompromisni položaj sjedenja



na motociklu. Tvrdo postavljeno sjedalo nagnuto je prema naprijed i gura vozača prema spremniku goriva, a samim time i prema upravljaču, što će i nakon ne previše duge vožnje rezultirati bolovima u rukama i leđima ako se motocikl vozi umjerenim brzinama. Nepotrebno je posebno naglašavati da su zbog visoko postavljenih oslonaca za noge mogući grčevi, kao ni to da se na tako malem motociklu neće svi moći udobno smjestiti. Tu je i pomodni ispušni sustav ispod sjedala, koji možda doprinosi boljoj aerodinamici, no ne doprinosi udobnosti za vrućeg ljetnog dana. No sve te zamjerke nestaju kao rukom odnesene čim se tempo malo pojača i vozač se počinje premještati na motociklu, kada na vidjelo počinje izlaziti prava sportska narav Daytona. Ta sportska narav vidljiva je već i pri pogledu na malu, ali vrlo lijepo i maštovito izvedenu instrument ploču, koja se sastoji od analognog obrtomjera i digitalnog displeja s mnoštvom informacija, koje između ostalih uključuju i podatak o prosječnoj potrošnji. Iako to možda nije nešto što će previše zanimati sportski orijentiranu klijentelu, tu je i lap timer koji se u vožnji lako uključuje pritiskom na tipku elektropokretača. Spomenimo još da je uz mjerac broja okretaja smješten i niz od sedam kontrolnih lampica, koje se počinju paliti jedna za drugom kako se broj okretaja približava crvenom polju. Za razliku od sličnih rješenja na brojnim drugim motociklima, ove na Triumphu su lako vidljive te tako omogućavaju vozaču da se koncentrira na vožnju bez previše potrebe da svako malo skrece pogled prema mjeracu broja okretaja.

Iako smo mislili da će se Daytona 675 u vožnji ponašati gotovo isto kao i japanski predstavnici filozofije s četiri redna cilindra, ostali smo malo iznenađeni. Na početku teksta smo napisali da se sa svojih 675 kubičnih centimetara Triumph smjestio na pola puta između četverocilindričnih "šestotica" i dvocilindričnih supersportaša od 750 ccm (čitaj Ducati), nemalo smo se iznenadili kad smo uvidjeli da se ta zlatna sredina ne odnosi samo na zapreminu, već i na cjelokupan rad agregata, a u nekoj mjeri i na samu ciklistiku. Zvuk će vas tjerati da ovaj motocikl vozite kao da je četverocilindraš, no u tom slučaju biste mogli ostati razočarani postignutim rezultatima. Naime, Triumph postiže najveću snagu na 12.500 okr/min, a crveno polje na mjeracu broja okretaja počinje na 14.000, no vrlo brzo smo uvidjeli da nema smisla tjerati agregat do te gornje granice, barem ne od trećeg stupnja prijenosa naviše. To je zbog toga što, za razliku od svoje četverocilindrične konkurencije, Daytona ne nudi gotovo nikakvu rezervu "konjice" nakon što kazaljka obrtomjera prijeđe brojku od 12.500. Doduše, možete tjerati mak na konac i čekati da se broj okretaja podigne do blokade, no budite svjesni da će vam snaga drastično padati. Ovaj motocikl je najbolje voziti kao dvocilindraša, na okretni moment i uz čest rad mjenjačem. Isprva se na to teško naviknuti zbog zvuka agregata koji u velikoj mjeri podsjeća na nekog "Japanca", no kada si jednom taj detalj uspijete izbaciti iz glave i počnete voziti Daytonu između osam i dvanaest tisuća okretaja, imajući u vidu da agregat najbolje radi oko 10.000, Triumph se pretvara u projektil koji se po ubrzanju može nositi i s puno jačim motociklima.

No ono što nas je kod Daytona oduševilo možda i više od samog agregata je njezina reaktivna i ultra precizna ciklistika. Težina motocikla iznosi deklariranih 165 kilograma, no kada sjednete na njega, imate osjećaj da je proizvođač lagao i da je



(1) Maštovita i elegantna ploča s instrumentima vrlo je pregledna u vožnji (2) Upravljač je tipično "japanske" izvedbe (3) Snažni diskovi promjera 308 mm i radijalne čeljusti čine vrlo učinkovit kočioni sklop (4) Kayabin ovjes još je jedna poveznica s japanskom filozofijom sportskih motocikala (5) Vrlo tanka stražnja vilica možda djeluje nedovoljno snažno, ali savršeno dobro funkcionira u kombinaciji s veoma laganim okvirom

675 ccm omogućava vrlo brza prolazna vremena ukoliko je vozač u stanju iskoristiti njihov potencijal

**PRAZNA STRANICA**

Vrlo dobra serijska podešenost ovjesa omogućava vrlo agresivnu vožnju i bez amortizera upravljača



"Englez" barem desetak kilograma lakši. Ulasci u zavoje su munjeviti i to u tolikoj mjeri da smo isprva morali korigirati putanje jer smo upotrebljavali preveliku silu, tako da je motocikl padao u zavoje jače nego što smo mi to zamislili. To je bila još jedna blokada koju smo si morali izbiti iz glave, no kada smo shvatili da je dovoljan samo mali pokret tijela da se Daytona kirurški precizno sruši u zavoj, vrlo brzo smo počeli iskorištavati tu njenu sposobnost. Doduše, tako brza ciklistika kao posljedica sa sobom nosi nešto nervozniju prirodu motocikla, no već serijski dobro podešen ovjes uvelike anulira nedostatak stabilnosti na većim brzinama. Sada kad smo to već rekli, ni najmanje se ne bismo bunili da je Triumph u serijskoj opremi ponudio amortizer upravljača.

Za kočnice imamo samo riječi pohvale, jer Nissinov sklop u kombinaciji s diskovima promjera 308 mm ni nakon višesatnog maltretiranja na natjecateljskoj stazi nije pokazivao ni najmanje znakove umora. Kvaliteti kočnica ide u prilog i činjenica da Triumph Daytona nema toliko izraženo kočenje motorom. Kad se sve zbroji, to možda i nije tako

loše, jer nema ni kliznu spojku, pa je lakše podnijeti povremena poskakivanja stražnjeg kotača uslijed brzih promjena stupnjeva prijenosa u niže.

### Cijena kao najveći minus

Sve u svemu, Triumph Daytona 675 ostavio je

na nas vrlo pozitivan dojam kompletnog motocikla, koji kao da je oduvijek bio tu, u borbi za naslov najboljeg u klasi Supersport. Njegov osebujan karakter, kompaktne i skladne linije, kao i vrlo sportski nastrojena ciklistika, čine ga vrlo zanimljivim motociklom, kao i činjenica da je kod nas vrlo rijedak. Ipak, sav taj karakter dolazi uz određenu cijenu, tako da je Triumph Daytona s cijenom od 91.859 kuna skuplji od svoje japanske konkurencije. Jedina mu se približila Yamaha sa svojih 89.000 kuna, dok su i Honda i Suzuki, a osobito Kawasaki,

cjenovno daleko povoljniji. No kad smo kod cijene, ako već Yamaha nije zabilježila pad prodaje sa svojom R6, moglo bi se reći da viša cijena ne bi trebala biti prepreka za tako egzo-

tičan motocikl kao što je Triumph Daytona 675. Jedini problem bi mogao biti u tome što za još nekoliko tisuća hrvatskih novčanica možete doći do Suzukija GSX-R 750, a to je već motocikl koji predstavlja ozbiljnu konkurenciju predstavnicima litarske klase. ■



### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> tri cilindra, redni, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 74 x 52,3 mm
<b>Obujam:</b> 675 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12,65:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Završni prijenos:</b> lanac
<b>Okvir:</b> aluminijske grede
<b>Ovjes:</b> naprijed upside-down vilica promjera 41 mm, hod 120 mm straga monoamortizer, hod 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki plivajući disk promjera 308 mm i radijalna kočiona čeljust s 4 klipa i radijalnim cilindrom, straga disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipom
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.010, visina 1.109, visina sjedala 825, osovinski razmak 1.392, težina 165 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 123 KS (90 kW) - 12.500 okr./min, max. okr. moment - 72 Nm pri 11.750 okr./min.
<b>Spremnik goriva:</b> 17,4 l

**+** agregat, ovjes i ciklistika, vozne osobine, zvuk, kompaktnost

**-** nedostatak klizne spojke, cijena