



PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

Vjerojatno nije lak zadatak u današnje vrijeme izbaciti na tržište konkurentan sportski motocikl, koji usto još i zadovoljava pravila klase Supersport. Japanci su u ovoj klasi već odavno preuzeli primat, tako da je čak i jedan Ducati odlučio pokleknuti pred njihovim nasrtajima i odustao od proizvodnje modela 749. Od prošle godine talijanska tvornica umjesto njega nudi model 848, koji je, doduše, po gotovo svim parametrima snage i performansi poravnat s Japancima, osim po onom najvažnijem: radnoj zapremini. Ducati, naime, kao što mu uostalom i samo ime govori, ima radnu zapreminu od 848 kubičnih centimetara, dok pravila klase Supersport nalažu da ona za dvocilindrične motocikle ne smije prelaziti 750 ccm. Zbog te jednostavne formule Ducati 848 ispada iz igre ukoliko želite motocikl homologiran za utrke. Što se Ducatija tiče, ova je tvornica zaključila da joj slava u klasi Supersport nije od presudne važnosti i da je više nego dovoljno zastupljena u puno jačem Superbikeu, a o Moto GP-u da i ne govorimo. Stoga možda i nije nerazumna odluka da su branje vrhnja u klasi Supersport prepustili velikoj japanskoj četvorci, koja svakom godinom izbacuje na tržište nove i tehnološki sve savršenije modele. Zapravo se stječe dojam da su Japanci nametnuli tempo razvoja koji je prebrz čak i za njih, no ipak iz godine u godinu ta golema mašinerija uvijek iznova uspijeva iznenaditi s nečim novim, revolucionarnim.

S druge pak strane, Triumph je relativno mali proizvođač i njegova odluka da uopće pokuša izazvati Japance u ovoj klasi mogla bi se okarakterizirati kao vrlo hrabra. Prvi Triumphov pokušaj u nedavnoj povijesti doduše i nije bio slavan, budući da TT600 predstavljen 2000. godine i nije polučio neki osobito zapažen uspjeh. Uslijedila je i prva Daytona, predstavljena 2002., tada još s rednim četverocilindričnim agregatom zapremine 599 ccm. Nakon toga se Daytoni 2005. godine radna zapremina povećala na 646 ccm, ali uspjeh na tržištu i dalje je izostajao, a s povećanom radnom zapreminom proizvođač je vjerojatno odbio i dio kupaca koji se želio okušati u svijetu utrka. No, takvi nisu dugo morali čekati da dođu na svoje, budući da je već 2006. na tržište izašao potpuno novi model, s agregatom koji je sada imao tri cilindra, što mu je prema pravilima klase Supersport omogućavalo i nešto veću radnu zapreminu od 675 kubičnih centimetara. Motocikl je bio pun pogodak, konkurentan Japancima po performansama, a zbog svoje specifične i rijetko viđene konfiguracije agregata Daytona je unijela dah svježine u klasu, što je, jasno, popratilo i uspjeh u prodaji. Naravno, govorimo o europskom i svjetskom tržištu, naše je već jedna druga priča, koju ćemo ostaviti za neku drugu zgodu.

A onda je ove, 2009. godine, Triumph na tržište izbacio novi model, koji je naoko gotovo identičan svome uspješnom prethodniku. Oni koji od novog motocikla traže da bude radikalno drukčiji od modela koji se prodavao prethodne

Pomalo u sjeni velike japanske četvorke, Triumph je na tržište izbacio svoje novo čedo u klasi Supersport. Nova Daytona 675 donosi tek minorne kozmetičke promjene, a i popis onih koji se kriju ispod njegovih mršavih oplata ne ostavlja dojam da se na Britancu dogodio nekakav revolucionarni pomak. No nakon što smo testirali ovaj rasni sportski motocikl, zaključak koji se nameće jest da inženjeri zaduženi za projekt Daytonu 675 doista znaju svoj posao



# Pobjednik



# u duši v.



Triumph Daytona 675 toliko je uzak da u vožnji imate osjećaj kao da ste zajahali neku 125-icu, a ne motocikl čija je radna zapremina 675 kubičnih centimetara

godine vjerojatno će ostati razočarani novom Daytonom. Tek neznatno zaobljenija prednja maska, malo redizajnirana prednja svjetla i jedva primjetna nova plastična rešetka na trokutastom otvoru usisnika za zrak jedine su estetske, ili ako baš hoćete: aerodinamičke promjene na modelu za 2009. godinu. Ostatak motocikla vizualno je ostao vjeran svojoj prošlogodišnjoj inačici. No minuciozne promjene ciklistike, ovjesa, kočionog sklopa i pokoje pažljivo odabrane komponente pogonskog agregata čine novu Daytonu 675 još rafiniranijim motociklom nego što je to bio prošlogodišnji model. A nije joj naškodila ni kura mršavljenja poslije koje je ostala tri kilograma lakša.

### Sportaš prije svega

Ukoliko ste jedan od rijetkih iz ovih krajeva koji ste imali priliku sjediti na prethodnoj Daytoni 675, čim prebacite nogu preko sjedala, vidjet ćete da se na ovogodišnjem modelu u tom pogledu apsolutno ništa nije promijenilo. Ono je i dalje vrlo tanko i tvrdo, presvučeno materijalom koji omogućava slobodu kretanja, a opet nije previše gladak da bi vozač mogao kliznuti s njega pri oštroj vožnji omiljenom zavojitom dionicom ili natjecateljskom stazom. S obzirom na neskrivene sportske ambicije Daytone, takvo je sjedalo upravo ono što bi svaki zaljubljenik u brzine mogao poželjeti, no oni koji će s ovim motociklom ipak poželjeti prijeći poneki kilometar i u svakodnevnom prometu vjerojatno će nakon nekog vremena zamjeriti konstruktorima kut pod kojim je sjedalo postavljeno u odnosu na spremnik goriva. Naime, ono zbog svoga položaja gura vozača prema naprijed, što je donekle i prihvatljivo u sportskoj vožnji, kada je cijelo tijelo napeto i vozač aktivno mijenja svoj položaj iz trenutka u trenutak, no prilikom umjerenije vožnje mnogi će poželjeti da im je sjedalo postavljeno ravnije nego što je to ovdje slučaj. Ti isti će nakon nekog vremena vjerojatno početi osjećati i grčeve u nogama, koje su i dalje osudene na izuzetno skvrčeni položaj diktiran visoko postavljenim osloncima, a tu spartanski sportsku filozofiju upotpunjuje čak i za ovu klasu vrlo nisko postavljeni upravljač. No, dok sve to još uvijek nije osobito iznenađujuće i neočekivano za jedan sportski motocikl, vozač u prvi trenutak ipak ostane pomalo zatečen činjenicom koliko je Daytona zapravo uzak motocikl. Da, tri cilindra omogućavaju znatno uži frontalni presjek, i da, zbog toga je moguća i konstrukcija znatno užega okvira. Sve je to apsolutno jasno i podrazumijeva se da će i položaj sjedenja na ovom Triumphu biti malo drugačiji nego na nekom klasičnom predstavniku klase Supersport. To su misli vozača prije nego što sjedne za upravljač, a onda se bez obzira na pretpostavku da zna što ga očekuje ipak uspije iznenaditi činjenicom koliko su uski bokovi Daytone 675. Ono što smo u prvi mah pomislili je da sjedimo na nekom natjecateljskom GP motociklu, vjerojatno klase 125 ili 250. Kažemo: vjerojatno, jer dosad još nismo imali prilike sjediti na jednome od njih, ali voljeli bismo pretpostaviti da je u njihovim sjedalima osjećaj vrlo sličan ovome.

Da, sve je baš onako kako je bilo i na prethodnom modelu. Daytona je i dalje sportaš svim svojim srcem i tijelom i riječ kompromis za nju nema baš nikakvo značenje. Okret ključa u bravi na poziciju 'ON', preklapanje sigurnosnog prekidača u 'RUN' položaj, a naposljetku i lagani pritisak palcem na tipku elektropokretača nagradit će vas grlenim i reskim zvukom koji vas neće ostaviti ravnodušnima ukoliko u vašem tijelu postoji

**Skladan i kompaktan.** Britanci su dobro pripazili da na ovom supersportašu nijedan dio opreme ne optereti motocikl s previše težine. Suha masa nove Daytone iznosi samo 162 kg

makar i trunka zaljubljenosti u bilo kakvo prometno sredstvo koje se kotrlja kuglom zemaljskom. Za tu 'simfoniju' zaslužna su tri cilindra postavljena redno, a iz vrijednosti provrta i hoda od 74 x 52.3 mm zajedno daju ukupnu radnu zapreminu od točno 675 kubičnih centimetara, koja je od ove godine zaslužna za maksimalnu snagu od 128 KS pri 12.600 okr/min, što je povećanje od 3 KS u odnosu na prošlogodišnji model. Krivulja okretnog

momenta također je povoljnija, iako neznatno, i njezina vrijednost sada iznosi 73 umjesto dosadašnjih 72 Nm na 11,750 okr/min.

No iako je krajnji produkt poboljšanja agregata nove Daytone bila veća snaga, bilo bi malo previše očekivati da se te tri konjske snage više doista osjete i u samoj vožnji. Ali se zato svakako može osjetiti uistinu poboljšani rad elektronskog ubrzavanja goriva. Iako na taj segment na prethod-

nom Triumphovom modelu nismo imali nikakvih zamjerki, Britanci su nekako ipak uspjeli uzeti dobru stvar i učiniti je još boljom. U cijelom području rada nova Daytona se doima nekako punijom i življom, a ručicu gasa sada je moguće dozirati doista filigranski precizno. Savršeno za gradske i magistralne prometnice, gdje sada više ne morate razmišljati hoće li motocikl u pogrešnom trenutku doći do one svoje točke u krivulji snage i okretnog

**Vrhunski okvir koji kao da se stopio s rekordno uskim trocilindričnim agregatom težak je svega 8,7 kilograma**



Ergonomski je Daytona gotovo idealna za sportsku vožnju, a tanko i tvrdo sjedalo moglo bi biti izvor nedaća za sve koji se odluče na duža putovanja ovim motociklom



momenta kada dolazi do naglije provale snage, ali još bolje za ovisnike o adrenalinu koji svoju strast zadovoljavaju na stazi. Kad smo kod adrenalina, za njegovu pojačanu dozu brine se i karakterističan zvuk iz ispušnog sustava smještenoga ispod sjedala suvozača. Naime, u vožnji do vozačevih ušiju prije svega dopire milozvučje koje proizvodi trocilindrični Daytonin pogonski agregat, ali taj zvuk dodatno pojačava buka iz samog ispuha, tako da u prvi mah pomišljate da vam je na repu neki drugi motocikl.

Ali čak ako i izuzmemo taj čaroban zvuk, snaga i okretni moment bez ikakvih će problema staviti Daytonu rame uz rame sa cijelom japanskom ergelom u ovoj klasi, a ne bismo se začudili niti da ovaj rasni Britanac na izlascima iz zavoja natjera kosooku konkurenciju da zabrinuto podigne obrve. U svakom slučaju, postignut je vidljiv napredak

u odnosu na prethodnika. Naime, prethodna inačica Dayton 675 mogla se pohvaliti dobrim okretanim momentom na izlascima iz zavoja, no nije baš bilo uputno tjerati agregat da svaki prijenosni odnos razvrti do kraja ukoliko se od njega tražilo najbolje ubrzanje. U najvišim je okretajima taj motocikl ipak malo počeo gubiti dah, a baš na tom području velika japanska četvorka tek je počinjala disati punim plućima. No, to je bilo prošle godine, a ona nam se za upravljačem nove Dayton 675 čini kao daleki san. Ovogodišnji model diše punim plućima u gotovo svim režimima rada, pa i u onim najvišima, na kojima sada pjeva i vrti se zadovoljnije nego ikad. Osim svega dosad navedenoga još je jedna stvar kod Dayton 675 bitno drukčija nego kod njegovih suparnika iz Zemlje izlazećeg sunca, a to je njegov završni prijenos, koji je prilično kratak u serijskoj izvedbi. Dok ćete se kod japanskih moto-

cikala bez obzira na svu njihovu snagu poprilično načekati da postignete maksimalnu brzinu u šestom stupnju prijenosa, ukoliko je uopće uspijete postići prije nego što vas u toj namjeri spriječiti otpor zraka (ako zdrav razum već ne može), s Daytonom 675 ćete bez previše problema doći do limitatora broja okretaja u svim brzinama, pa čak i u šestoj brzini. Čak je i na ciljnoj ravlini na Grobniku, gdje smo radili ovaj test, kazaljka obrtomjera na našem Triumphu dolazila opasno blizu crvenoga polja, što nismo uspjeli učiniti ni s jednim drugim japanskim motociklom s tvorničkim završnim prijenosom.

### Unaprijeđena ciklistika

Sitna poboljšanja na agregatu stavljaju Daytonu 675 rame uz rame s najboljima u ovoj klasi, a njezin ravnopravan položaj u tom elitnom društvu dodat-



Mištovit i ugodan instrument ploča sadrži sve potrebne informacije, uključujući i indikator odabranog stupnja prijenosa, koji bi doduše mogao biti i malo veći



Prekidaci su elegantni i minijature izvedbe



Kočnice su unaprijeđene za 2009. godinu i doista su među najboljima u klasi



Ovjes je dobio nove postavke i veći raspon regulacije



no učvršćuje i 'suha' masa od samo 162 kilograma, tri manje nego na prethodnom modelu. Doduše, ova intervencija - iako svakako dobrodošla - nije bila od presudne važnosti za novu Daytonu, budući da je i prethodni model po ovom pitanju bio jedan od vodećih u klasi, ponajviše zbog vrlo elegantnog okvira od aluminijskih greda, čija je ukupna težina svega 8,7 kilograma. Jednostavan i lišen bilo kakvih nepotrebnih dodataka, okvir je i dalje komponenta koja je među najzaslužnijima za doista vrhunsku ciklistiku nove Daytone, a poboljšanje u voznim svojstvima jamči i redizajnirani i olakšani stražnji kotač, koji je dijelom i sam zaslužan za novu, mršaviju izvedbu britanskog predstavnika u klasi Supersport. No zanimljivo je kako golim okom doista nigdje na ovome motociklu nećete uspjeti odgonetnuti gdje se postigla ušteda od čak tri kilograma, budući da osim na početku spomenutih minimalnih izmjena na prednjoj maski vizualno nije primjetan gotovo nikakav pomak od prethodne Daytone. Triumphovi inženjeri nisu upali u zamku koju mnogi proizvođači često sami sebi postavljaju kada pokleknu pred zahtjevima kupaca i odluče svijetu predstaviti posve novi model, te u tom procesu stari bacaju u rotoparnicu povijesti, zajedno s njegovim lošim, ali i dobrim tehnološkim rješenjima. Tako na novim modelima često imamo prilike vidjeti sasvim izmijenjene okvire, stražnje aluminijske vilice, aerodinamičke oplata i tko zna što sve ne, iako su to možda komponente koje su zapravo donosile prednost prethodnome modelu. S Triumphom Daytonom 675 to nije slučaj. Njegovi su tvorci bili vođeni jednostavnom filozofijom da nije potrebno popravljati ono što nije pokvareno, tako da su i okvir i stražnja vilica ostali netaknuti i za 2009. godinu. No, to nipošto ne znači da su i

**Prijeteci stav Triumph Daytona jasno govori da je spreman uhvatiti se u koštac s bilo kojim motociklom iz svoje klase, a velika je mogućnost i da iz tog sukoba izađe kao pobjednik**





Jedine vizualne promjene u odnosu na prošlogodišnji model vidljive su na sada zaobljenijoj prednjoj maski, te redizajniranim svjetlosnim sklopom i otvorom usisnika za zrak



Sada već karakterističan rep s ispuhom koji ispušta jednostavno čaroban i nadasve jedinstven zvuk



vozne osobine nove Daytone ostale nepromijenjene. Naprotiv, sitne izmjene napravljene na ovjesu bile su dovoljne da natjecateljsko čedo malene tvornice iz gradića Hinckleya ponudi još bolja vozna svojstva nego što je to dosad bio slučaj. Tako je prednja okrenuta vilica promjera 41 mm i hoda 120 mm dobila nove unutarnje postavke, a uz njih i mogućnost finog podešavanja brze kompresije, uz već uobičajenu regulaciju spore kompresije, povrata hidrauličke kočnice i samog predoopterećenja opruge. I stražnji je monoamortizer dobio iste mogućnosti fine regulacije, a uz nove tvorničke postavke njegov hod i dalje ostaje 130 mm. Usto su na ovogodišnjem modelu neznatno izmijenjene kote ciklistike, tako da kut vilice sada iznosi 23,9° umjesto dosadašnjih 23,5°, a i predtrag je sa 86,8 mm povećan na 89,1 mm, dok je međuosovinski razmak sada 1.395 mm, što je za tri milimetra više nego na prethodnom modelu. Sve te promjene učinile su novu Daytonu mirnijim i stabilnijim motoci-

klo, no pritom joj još uvijek nisu oduzele nimalo oštine kojom nas je osvojio prethodni model. I dalje će se u zavoje spuštati munjevito i precizno poput laserski navođenog projektila, no razlika je u tome što one sitne korekcije putanje koje uvijek činimo neće više izazivati nervozu motocikla. Prolazak kroz zavoje sada je mirniji, a vozač si pritom može dopustiti i malo grubosti bez bojazni da će Triumph učiniti bilo što nepredviđeno. Izmjene smjera, doduše, jesu malo sporije, ali tek neznatno, a mišljenja smo da je ukupni paket doživio i više nego primjetno poboljšanje. Na kočenjima se Daytona također pokazala kao uzoran motocikl, a zanimljivo je i da unatoč nedostatku klizne spojke nije pokazivala tendenciju poskakivanja stražnjega kotača, čak ni prilikom ekstremnih kočenja i brzih mijenjanja stupnjeva prijenosa na niže i bez upotrebe međugasa.

Inače, kočnice su same po sebi još jedan segment koji je doživio preobrazbu, a za koji ni na



prošlome modelu nismo imali zamjerke. Dvostruki prednji diskovi promjera 308 mm i dalje su ovdje, no sada na njih djeluju nove Nissin monobloc radialne kočione čeljusti, potpomognute radialnom pumpom i sada nude još impresivniju zaustavnu moć i milimetarsku preciznost u doziranju. Moramo priznati da su one bez obzira na sve ostale kvalitete Daytonne jedna od komponenti koje su na nas ostavile najbolji dojam.

### Spreman za utrke

'Ready To Race' je slogan koji već dugo koristi jedan drugi proizvođač, ali Triumph Daytona 675 mogao bi ga usvojiti bez imalo grižnje savjesti. To će vrlo brzo shvatiti svi koji sjednu na ovaj motocikl, koji već u prvim metrima vožnje jednostavno osvaja lakoćom upravljanja. A nakon tih prvih nekoliko početnih metara i kilometara, zaljubljenost polako počinje prerastati u nešto što bismo mogli nazvati pravom i neskrivenom

ljubavi između vozača i stroja, ako takvo što uopće i postoji. Doista nam je žao što do ovog motocikla nismo uspjeli doći u vrijeme kada smo radili naš tradicionalni usporedni test klase Supersport 600, jer smo uvjereni da bi Daytona na njemu zasigurno zauzela vrlo visoko mjesto, ako već ne bi i pobijedila. Ono što joj svakako ide u prilog je vrlo živahan i snažan pogonski agregat, potpomognut ciklistikom koja kao da je sišla izravno sa svjetskih trkališta. Ono što joj definitivno ne ide u prilog je što sve njezine kvalitete prati i cijena koja također kao da je sišla sa svjetskih trkališta. Netko će možda reći da 103.999 kuna, koliko stoji Daytona, i nije previše novca za jedan tako dobar motocikl, ali mi baš ne vidimo smisao u izdvajanju tolike količine teško zarađenih hrvatskih novčanica za motocikl klase 600, koliko god on dobar bio, kad za taj isti novac možete dobiti i sasvim pristojan, a usto još i potpuno novi model klase 1000. ■

# TRIUMPH

## 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> 12,6:1
<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 radialna kočiona čeljust s 4 klipa i radialnim cilindrom, straga disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipom
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.010, visina 1.120, visina sjedala 825, osovinski razmak 1.395, težina 162 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 128 KS (94 kW) - 12.600 okr./min, max. okr. moment - 73 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