

TEST | Triumph Speed Triple 1050 model 2011

Mravenec ještě na*ranější

Jak udělat dobré ještě lepším, to je hlavolam, se kterým se potýkají všechna vývojová oddělení po celém světě, ať už vyvíjejí podprsenky, nebo motorky. Jak zvládli v Triumphu novou generaci kultovního Speed Tripla?

Bibiny, na to Tripla pořád užije nejvíc...



Alan Cathcart
překlad a úprava:
Láďa Záruba
redakce@cmn.cz

foto: P. Barshon,
A. Barbanti, P. Gosling



V červenci 2007 dostal od majitele Triumphu Johna Bloora produktový manažer Simon Warburton úkol dohlížet na vývoj nové generace kultovního britského street-fightera Speed Triple. Výsledek jste mohli vidět na letošním Intermotu. Pryč jsou hypervýrazné kulaté světlomety s chromovanými rámečky, které dávaly motorce výraz nasraného, ne, to je prostě, tak řekneme excitovaného mravence. Byly nahrazeny méně retro působícími, ale stále hodně výraznými dvojími pětiúhelníkovými vlčími světly. I to je součást redesignu motorky, který dělal Kalifornian Tim Prentice, muž, který předtím stvořil Thunderbirda. „Původně jsme plánovali stejná světla jako dříve,“ připouští Simon Warburton, „ale jakmile jsme viděli hotový prototyp, nevydalo to dobře. A tak jsme je předělali. Někomu se budou líbit, někomu ne.“

Podvozek s novým rámem

Ale nechme vzhled vzhledem,



Pořád poznáte, že to je Triumph, ale tenhle je totálně předělaný

stejně budete mít dost času utvořit si svůj vlastní názor, a pojďme raději jezdit. Možnost otestovat nový Speed Triple mě zavedla na okruh Ascari Race Resort na jihu Španělska. Již tam na mě čekal, zpovzdálí povědomé tvary, ale jakmile přehodíte nohu přes

sedlo, okamžitě si uvědomíte, jak je jiný ve srovnání s předchozím modelem. Je to tím, že jeho trubkový hliníkový rám byl kompletně přepracován: nyní dává větší váhu na přední kolo, což zlepšuje držení a ovládání stroje, má také radikálnější geometrii s ostřej-

ším řízením a poskytuje prostornější jízdní pozici, která není jen pohodlnější, ale také přesunuje pilota o hodně dopředu.

Tříválcový 1050kubíkový motor, navenek nezměněný, je posunutý o 3 mm dopředu a zároveň ho naklonili o 7° dopředu.

K tomu je pilot o plných 44 mm blíže k přednímu kolu s laskavým svolením jinak tvarované palivové nádrže. Přesídlila i baterie, a sice těsně za hlavu řízení, nová je i o jedno kilo lehčí zadní litá kyvná jednoramenná hliníková vidlice, která je zároveň o 18,5 mm delší. Všechny tyto úpravy směřovaly k jedinému – k jinému rozložení hmotnosti ve prospěch předního kola. Dosažený poměr 50,9/49,1 % vynikne v porovnání se starým modelem, který měl rozložení 48,6/51,4 %, ovšem ve prospěch zadního kola.

Užší v kohoutku

Všechny tyto číselné údaje se při jízdě okamžitě promítnou v pocitově lehčí a hbitější řízení. Je zde jednodušší měnit směr než na předchozím Speed Triplu, částečně je to ovšem i díky dozadu protaženým konickým říditkům Magura, která jsou nyní blíže k jezdcovi. Ta, ve spojení s novou jízdní polohou výrazně blíže k přednímu

kolu, přináší přímější řízení. Nové je i sedlo, ve kterém se cítíte, jako byste seděli v motorce a nikoli na ní. Tohle je ovšem také důsledek podstatně užšího rámu v místech, kde sedlo přechází do nádrže. Tady je nový streetfighter výrazně užší než jeho starší šestistovková sestra. Tím, že je štíhlejší v místech, kde sedíte, je jednodušší i pro menší jezdce dosáhnout nohama na zem a také ve spojení s o 29 mm dopředu posunutými

TECHNICKÉ ÚDAJE

Triumph Speed Triple 1050 model 2011

Objem	1050 cm ³
Výkon	99 kW/135 k@9400
Točivý moment	111 Nm@7750
Hmotnost	214 kg (pohotovostní)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový tříválec, DOHC/12, vrtání × zdvih 79 × 71,4 mm, vícebodové sekvenční vstříkávání paliva Keihin Ø 46 mm, šestistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojítráťový rám, vzepředu plně nastavitelná USD vidlice Showa Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu litá hliníková jednostranná kyvná vidlice s plně nastavitelnou jednotkou Showa, zdvih 130 mm, brzdy na přání s ABS vzepředu 2 kotouče Sunstar Ø 320 mm, radiální čtyřpístkové třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 255 mm, dvoupístkový třmen Nissin, pneu Metzeler Racetec KR Interact vzepředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité hliníkové ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2086 mm, výška 1033 mm, šířka 728 mm, výška sedla 825 mm, rozvor 1435 mm, úhel řízení 22,8°, stopa 90,9 mm, nádrž 17,5 l, olejová náplň 3,8 l

► KONKURENCE ANEB JAKÉ CHULIGÁNY MAJÍ OSTATNÍ?



Ducati Monster
Motor V2 vzduch • objem 1078 cm³
• výkon 95 k@7500 • krouták
103 Nm@6000 • hmotnost 169 kg
(bez náplní) • cena 275 000 Kč



Honda CB1000R
Motor R4 voda • objem 998 cm³ • výkon
125 k@10 000 • krouták 99 Nm@7750
• hmotnost 217 kg (provozní)
• cena 239 900 Kč



Kawasaki Z1000
Motor R4 • objem 1043 cm³ • výkon
138 k@9600 • krouták 110 Nm@7800
• hmotnost 218 kg (provozní) • cena
299 000 Kč



MV Agusta Brutale 1090RR
Motor R4 voda • objem 1078 cm³ • výkon
144 k@10 300 • krouták 112 Nm@8100
• hmotnost 190 kg (bez náplní) • cena
479 900 Kč



KTM 990 Super Duke
Motor V2 voda • objem 999 cm³ • výkon
120 k@9000 • krouták 100 Nm@7000
• hmotnost 186 kg (bez paliva) • cena
334 000 Kč

**Totálně předělány
kultovní streetfighter**

**Vykulená přední světla
nahrazena modernějšími**

**135 koní, 111 Nm
a radikálnější geometrie**

MINIROZHOVOR

stupačkami se nový Speed Triple jeví ovladatelnější.

Výsledkem je motorka s výrazně lepším řízením a hbitějším ovládáním, než měl její předchůdce. Ovládání ovšem pomohly i mnohem lepší přední radiální brzdy. Jsou lepší díky tomu, že poněkud tupý radiální hlavní válec Nissin nahradilo Brembo. Radiální třmeny chňapají po 320mm plovoucích předních kotoučích Sunstar s větší přesností a daleko účinněji brzdí o tři kila (v natankovaném stavu) lehčího nástupce, který má deklarovanou suchou hmotnost 186 kg (plně natankovanou 214 kg). ABS je nově k dispozici také, a sice jako volitelná výbava.

Nehopšá

Musím se přiznat, že jsem byl trochu zklamaný, že nový Speed Triple nemá antihoppingovou spojku, protože prakticky všechny tyhle chuligánské motorky ji dneska už skoro povinně mají. A přesto se moje opakované úsilí rozskákat zadní kolo nesetkalo s úspěchem. Přitom jsem ten motor hodně, ale fakt hodně přetáčel. „Pracovali jsme velmi tvrdě, abychom vyřešili skákání zadního kola při brzdění“, řekl mi testovací jezdec projektu Speed Triple, Felipe Lopez. „Stálo nás to hodně času, ale nakonec jsme toho dosáhli přes elektroniku – ovládním servomotoru, který má na starosti řízení a kontrolu volnoběhu. Je to prakticky stejný systém, jako Variable Idle Speed System používaný v mistrovství světa superbike a v MotoGP.“ Tímhle systémem ušetřil Triumph i mrtvá kila, která by jinak spolkla antihoppingová spojka.

Nejlehčí gumy

Ušetřit hmotnost, to byla vůbec klíčová otázka pro inženýry Triumphu při vývoji nové motorky, potvrzuje Simon Warburton. Hmotnost chtěli ušetřit zejména tam, kde je to nejdůležitější – na neodpružených hmotách, které každým shozeným dekem zlepšují reakci pérování i ovládací síly řízení díky zmenšení setrvačných hmot. Takže nový Speed Triple má o celé jedno kilo lehčí hliníkovou kyvnou vidlici, zadní kolo je lehčí o úžasných 1,5 kg, a to přesto, že je obuté do stodevadesátek (starý Speed Triple měl stoosmdesátky) a navzdory tomu, že ráfek je nyní šestipalcový, na rozdíl od starého pětiapůlpalcového.

Totéž platí o předku, celé přední kolo odlehčilo o 1,4 kg, částečně díky o 0,5 mm tenčím brzdovým kotoučům, ale částečně díky metzelerkám Racetec KR Interact. Pneumatiky Pirelli/Metzeler totiž váží mnohem méně než veškerá jejich konkurence. A to je klíčová vlastnost, když hledáte, jak snížit neodpruženou hmotnost.

Vyžehlená křivka

Alfou a omegou při vývoji nového motoru bylo snížení vnitřního tření. Motor nyní dává 135 koní při 9400 otáčkách, jen o nějakých pět víc, než měl dosud, ale kromě toho je tu obrovské 8% zvýšení maximálního točivého momentu na 111 Nm při 7750. To nejen vymazalo propad kroutáku ve středních otáčkách u předchozího motoru, vzniklý před čtyřmi lety při snaze o plnění požadavků normy Euro 3, ale



Budík jako na všech sportovních Triumphech umí i časy na kolo. Budou se hodit

i vyžehlilo křivku točivého momentu nového Speed Tripla, která je nyní neuvěřitelně plochá. Motor táhne prakticky od 1300 otáček, naplno můžete dát plyn již od dvou tisíc, a pak motor táhne bez jediného zavrání až do 10 500, kde jeho vystoupení ukončí omezovač. Neuvěřitelně.

Také šestirychlostní převodovka značně polepšila. Sice má pořád ještě trochu hrubé chování, ale je rozhodně lepší díky revidovanému řadicímu mechanismu. Motor skoro nemá vibrace díky vyvažovacímu hřídeli, ale pořád si uvědomujete, že někde pod vámi pracuje motor Speed Triple – má spoustu charakteru a osobnosti ve zvuku i ve způsobu, jak reaguje na plyn.

Štítek, ten musíte mít

Nový Speed Triple má o něco menší 17,5litrovou palivovou nádrž, která mu přesto dává jízdní dosah zhruba 170 kilometrů. To je možné díky udávanému 6% zlepšení spotřeby paliva. Hladové oko je však tradičně stále hodně pesimistické – rozsvítí se, už

► JAK TO NEPOHNOJIT

Zlepšit motorku, se kterou v roce 1997 vtrhly do výrobního programu Triumphu streetfightery, motorku, která tak úspěšně nahradila předchozího café racera, motorku s charakteristickými očima na*raného mravence, motorku, která vyhrála tolik porovnávacích testů a která s takovým náskokem vedla a stále vede prodejní hitparády u motocyklových dealerů před podobnými stroji jiných značek v segmentu, který se ukazuje jako nejvíc krizidolný, to skutečně není jednoduché. S více než **65 000 prodaných kusů**, které si našly své majitele od roku 1994, je Speed Triple nejprodávanějším Triumphem Bloorovy éry a jeho prodeje přestávají plných 15 % z více než půl milionu kusů, které Triumph od svého znovuzrození v roce 1990 dosud vyrobil.

A tak není těžké pochopit obavy **Johna Bloora**, zda Warburtonův tým bude stejně úspěšný při vytváření i příští generace Triumphu, která měla být minimálně rovnocenná Ducati Monsteru. „John Bloor nám řekl, že chce, abychom postavili nového Speed Tripla na novém podvozku a s přepracovaným motorem, který by nabídl **vyšší výkon** i točivý moment“, vzpomíná Simon Warburton, „dále říkal, že to ale má být stále na první pohled Triumph, ale **modernizovaný** a takové ty řečky, ale nám bylo jasné, co chtěl doopravdy říct: Pánové, ať uděláte cokoli, nepohnojte to! A tak jsme se to snažili nepohnojit.“

Streetfighterovská prdelka si říká o ušmíknutí držáku RZ. Ale neříkejte, že jsme vás navedli my...



když máte v nádrži ještě šest litrů.

Na přístrojovce nechybí světlýka pro přeřazení, která si můžete nastavit podle svého, ovšem kromě jediného – finančního omezení na 10 500 otáček. Palubka je naprogramována tak, že si rozumí se systémem monitorování tlaku v pneumatikách, který je pro nový model vyvinutý a bude na přání, navíc má Speed Triple jako první Triumph kódovaný klíč – imobilizér, kterým bude vybaven standardně.

Nezapomnělo se ani na originální příslušenství. K dispozici je hafo doplňků, včetně atraktivního předního štítku (ten určitě musíte mít) anebo dvou volitelných doplňkových koncovek výfuku Arrow.

Nezestárl, dospěl

Co není rozbité, to nech být. To je klišé, které občas rádi používají vedoucí vývojových oddělení, když mluví o vývoji. Ale není to pravda. Zapomněla na to Ducati při vytváření nemilované 999, ale vyhnul se tomu dokonale Triumph při pečlivém vývoji nového Speed Tripla 2011. Přepracovaný motocykl zachovává chuligánský charakter původního Tripla, který teda rozhod-

ně nebyl rozbitý, ale teď je zmodernizovaný tak, že už tak dobrý Speed Triple se stal skutečně ještě lepší.

Nový Speed Triple je přesnější a rafinovanější než jeho předchůdce. Jeho původní elementární syrovost byla sice poněkud umravněná – obětovali originální výraz s vyvalenými očima, zklidnili podvozek a vychovali motor, ale nebojte se, Speed Triple pořád zůstal streetfighterem. Nedosáhl středního věku na cestě k zestárnutí, ale prostě dospěl.



Jaroslav Pavlíček

jednatel firmy Japaco
dovozce helem Lazer a Bell

CMN Pane Pavlíčku, Vaše firma patří k nejstarším porevolučním motoobchodům. Jak jste přišel zrovna na spolupráci se značkou Lazer?

V roce 1990 jsem byl kontaktován jedním známým z dob, kdy jsem žil nějakou dobu v Belgii, a ten mi tlumočil zájem firmy Cross-Lazer vyvázet přilby na nově se otevírající trhy, mimo jiné do tehdejšího Československa. S majitelem firmy jsme se dohodli na zaslání vzorků, no a to byl počátek. Regulérní dovozy začaly v roce 1992, odkdy také začala naše hlubší spolupráce. Nejprve od roku 1993 šití výplně a od 2000 pak výroba v nově rekonstruované firmě v Prostějově. Projektovaná kapacita byla 800 přileb denně, ve špičkách jsme dosahovali až 1200.

CMN To však bylo ještě pod firmou Helar, která již dnes zcela patří Belgičanům. Jaká je vlastně cesta helem Lazer zde vyrobených, než se dostanou o pár desítek kilometrů jižněji k Vám do Brna coby k dovozci?

Strasti plná. Přilby jsou totiž nejprve expedovány z Prostějova do centrálního skladu ve střední Itálii, já je objednáám v Belgii, no a auto si pro ně pošlu opět do Itálie. Není to nejpraktičtější, ale dnešní globální obchod už je takový.

CMN Máte za sebou téměř dvě dekády v motocyklové branži a můžete porovnávat. Jak se za ta léta změnilo kupní chování našich motorkářů?

Chování zákazníků odpovídá situaci na trhu v daném okamžiku. Když jsme začali s dovozem přileb Lazer, byla to v prvním období prakticky jediná volně dostupná značka „západních“ přileb na našem trhu. V Tuzexu za bony byly k dostání Bellky, Nolanky, Boreri, ale za koruny jen a jen Casidy z Tvaru Pardubice. Nyní je konkurence obrovská, kvalita jednotlivých značek velice vyrovnaná a všichni výrobci se snaží přijít s něčím novým, čím by přitáhli motorkáře. Musím bohužel konstatovat, že v posledních dvou letech (kvůli „krizi“?) mnoho zákazníků nebdá na kvalitu a bezpečnost, kupují často u neoficiálních prodejců nehomologované helmy, jen aby to bylo co nejlevnější. Smutná je duše má z toho, že často nás situace nutí neříkat jsme lepší, ale jsme levnější.

CMN Co vlastně Vy sám a motorky, na jaké jezdíte?

To bude krátká odpověď, já jsem v mladém věku sedlal jediné Pionýra...

Zpovídá Honzís Rameš

Ovladatelnost a řízení jsou ještě lepší než doposud, takže na trati vyškolíte nejednu „zmrzlinu“



TGB
NOVINKA 2010

KOMFORT A DOSUD NEVÍDANÝ PROSTOR.
TO JE NOVÁ PRODLOUŽENÁ ČTYŘKOLKA
BLADE 550 LT IRS 14"
VÍCE INFORMACÍ NA
WWW.TGB-MOTOR.CZ

169900 Kč
VČETNĚ DPH

2360 mm

Elektrické přepínání pohonu 4x2/4x4 a el. uzávěrka předního diferenciálu.

Propracovaná madla, opěrka zad a upravené sedadlo pro spolujezdcu.

Nová modře podsvícená multifunkční digitální palubní deska.

Více prostoru pro nohy při jízdě ve dvou s vyvýšenými nášlapy.

Oficiální dovozce čtyřkolek a skútrů TGB do ČR a SR:
ASP Group s.r.o., Náměstí 13, 267 53 Žebrák tel.: +420 311 577 222, e-mail: info@aspgroup.cz web: www.aspgroup.cz