

TEST | Triumph Daytona 675

**Tři válce
a štíhlá stavba**

**Má 60 Nm už
ve 3500 otáčkách**

**Citlivý podvozek
a jedinečné brzdy**

Nejlepší supersport?



TECHNICKÉ ÚDAJE

Triumph Daytona 675

Objem	599 cm ³
Výkon	94 kW/128 k@12 600
Točivý moment	73 Nm@11 750
Hmotnost	186 kg (provozní)
Cena	10 644 eur (288 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený tříválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 74 × 52,3 mm, kompresní poměr 12,65:1, vstříkávání Ø 44 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, olejová náplň 3,5 l, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojité páteřový rám, vpředu USD vidlice Kayaba Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s nastavitelným čepem a tlumičem Kayaba, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné (rychlá/pomalá komprese vpředu i vzadu), úhel řízení 23,9°, stopa 89,1 mm, brzdy Nissin vpředu 2 kotouče Ø 308 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Supercorsa SP vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité hliníkové ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2010 mm, šířka 700 mm, výška 1120 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1395 mm, statické rozložení hmotnosti 52/48 %, nádrž 17,4 l

řád vymýšlet kompromisy, abyste pod sebou neměli houpačku a zároveň aby vám na hrbolech řídítka nevyrážela zuby. Tohle jsem ocenil při 200km projížďce španělským jihem, který opravdu nemá všechny silnice vyžehlené za peníze EU – navzdory zmíněné hodně sportovní pozici je tenhle čistý supersport překvapivě pohodlný i pro normální ježdění.

Brzdy lepší než od Bremba

Když ochutnáte brzdy, poděkujte Triumphu, že ono sofistikované nastavení předních vidlí má. Přední čtyřpístkové monobloky Nissin mají údajně o 15 % větší účinnost a 5 % více citlivosti než u minulé verze a jsou prostě špičkové. Stačí jeden prst a stojíte i z plného trapu. Dokonce se odvážím tvrdit, že jsou účinnějším srovnatelné s monobloky Brembo, známými třeba z Ducati 1198, a jsou navíc ještě trochu citlivější! Navzdory absenci antihoppingové spojky Daytona zůstává i při brutálním podřazování z pětiky na dvojku bez náznaků rozskáká-

preskočí z náklonu do náklonu prakticky sama, další žůžový okamžik nastává za chvíli v první utažené levé, z níž letíte naslepo do dlouhé rychlé levé a za ní zničehonic musíte tvrdě na brzdy a přeskočit do ostré pravé. Kolo co kolo vedete Daytonu milimetrově přesně, motorka za-

Kromě opravdu malých jezdců sedne Daytona 675 každému

”

ni zadního kola, a to díky chytrému motormanagementu. Nevím, jak to funguje, ale funguje to.

Navíc brzdíte hmotu o tři kila lehčí, která Daytona zhubla hlavně na zadku. Přes kilo se podařilo snížit novým zadním kolem a rozetou, což je tedy v neodpružených a rotujících hmotách sakra číslo, kilo šlo dolů novým tlumičem výfuku pod sedlem, půl kila slabší stěnou nerezových svodů a necelých 300 gramů ventilovým víkem z hořčíku. Prostě ani není tolik fajn, že je motorka lehčí, jako kde je lehčí – a z toho plynoucí lepší centralizace hmoty, a tím pádem lepší ovladatelnost, předvídatelnost, větší poměr zatížení předku...

Okruhová zkouška

Okruh v Cartageně ukázal, že vývoj šel dobrým směrem. V trojkové šikaně ani nemusíte ubírat plyn a motorka pod vámi

táčí zlehka, drží utaženou stopu a v rychlých vinglech je jako přizhelená do asfaltu. To vše nejen díky výrazně dopřednému rozložení hmotnosti a vynikajícím „dvourychlostním“ tlumičům, které dokáží pobrat nerovnosti i v hodně extrémním náklonu, ale také díky vynikajícím Pirellám Diablo Supercorsa SP, které jsou lehčí (menší neodpružené a rotující hmoty), hodně přilnavé, mají sportovně ostrý profil a velmi rychle se zahřívají – stačilo jedno 3,5km kolo v 13 °C a mohlo se jet naplno.

Krouťák vlastně omylem

Velmi dobrý dojem zanechává i tříválec s pravidelným 120° zapalováním a účinným vyvažákem. Má o tři koně větší výkon (nyní 128) a o chloupěk vzrostl i krouťák, byť vlastně omylem: „Chtěli jsme víc výkonu ve vysokých otáčkách a nakonec jsme

Daytona 675 je unikát. Štíhlý tříválcový supersport má výkon i krouťák, je lehký a ve srovnávacích testech i v závodech na národní úrovni pobíjí čtyřválcové šestky, ale pořád si ponechává určitý punc exkluzivity. Loni byl výrazně inovován, jak nový model jezdí?



Alan Cathcart
překlad a úprava:
Jan Rameš,
honzis@cmn.cz
foto: P. Barshon, J. Critchell

Daytonou 675 se Triumph po svých prvotních úsměvných pokusech (čtyřválec 650, design ve stylu Hondy CBR apod.) konečně trefil do černého. Předchozí model, brázdící světové silnice a okruhy od sezony 2006, dokázal v nejprestižnějších novinářských kláních pobít i mnohem silnější rivaly a na své konto si připsal i francouzský, britský, německý a belgický supersportařský titul!

Vylepšit motorku, které Triumph během těch pár sezon

prodal na 15 200 kusů, to byla pro vývojové oddělení velká výzva. Design doznal jen několika změn, ta nejvýraznější je na čumáku, který Chris Hennegan, tvůrce předchozího modelu, vytvaroval trochu víc „do agre-sivna“. Pod kapotou se čarovalo ještě víc, výsledek snažení jsem otestoval na okruhu ve španělské Cartageně a v přilehlém okolí.

Hubeňour

Když přehodíte nohu přes vysoké sedlo, nepoznáte mezi starým a novým modelem rozdíl. Pořád stejně hubená záležitost, ve které byste netipovali řadový tříválec, ale příčně uloženou V2. Rám totiž zůstal identický, i s 574 mm dlouhou kyvkou s nastavitelným čepem, což je

jedině dobrá zpráva, ovladatelnost tohoto hliníka byla vždy lahůdková.

Stejný je taky způsob, jakým se Daytona svého pilota ujme – kromě opravdu malých jezdců sedne totiž každému a i člověk přes 180 cm jako já má spoustu místa, takže si nepřipadá jako voska na bonbóně. A to navzdory zvednutým stupačkám, které motorce dávají 57° úhel náklonu, než něčím začnete dít, a docela dolů zpátky zalomeným řídítkům.

Beze změn je i přístrojovka, z níž číší okruhové založení: vpravo od otáčkoměru s integrovaným malým displejem zobrazujícím hlavně údaje tachometru najdete sedm programovatelných modrých diod na řazení, vlevo potom je velký displej se spoustou relativních zbytečnosti (průměrná a maximální rychlost, spotřeba) a jednu vynikající věc, laptimerem na 99 kol.

Ještě citlivější tlumiče

Geometrie je stejná jako dřív, ovšem významný update proběhl na odpružení. Jak předek, tak zadek nyní umožňuje nastavit

i rychlou a pomalou kompresi. Laděním rychlé kompenzujete menší hrboly a další nepravidelnosti asfaltu, tou pomalou potom zabránujete propnutí na dorazy, přílišnému potápění předku při brždění, případně sedání zadku při akceleraci.

Výhodou oddělení obou rychlostí komprese není jen citlivější nastavení na závodní trati, ale hlavně na silnici nemusíte po-



Na první pohled moc změn proti staršímu modelu nepoznáte, za jízdy je ovšem objevíte hned – silnější motor a lepší odpružení

Triumph Daytona 675



zjistili, že se nám podařilo získat i hutnější střední pásmo,“ říká šéf vývojového oddělení Simon Warburton.

Vyššího výkonu bylo docíleno mnoha dílčími změnami. Nové pevnější ocelové ojnice (uvažovalo se i o titanu, ale nakonec se ukázal jako zbytečný) dovolily posunout omezovač o 400 otáček na 13 900, ačkoli optimistický budík ukazuje 14 500. Kované písty běžající v nikasilu dostaly vrchní kroužky s kluznějším DLC potahem a být dávají stejný kompresní poměr jako dřív, kouzlo tkví v přepracované hlavě s novými ventily a jejich sedly a jiné výfukové vačce. Koním nahore pomáhají i kratší sací trumpety v airboxu.

Nejlepší ale je, že se ani nemusíte moc snažit, když chcete jet rychle, protože nová Daytona dává 60 Nm už při 3500 otáčkách! Díky tomu vůbec nevádí, že je tady dlouhá jednička jako v předchozím továrním kitu, kroužtáku je prostě dost pořád a výjezdy ze zatáček s předkem ve vzduchu jsou na denním pořádku – díky za alespoň nenastavitelný tlumič řízení.

Umí i na silnici

Nová Daytona 675 je ještě více zaměřena na okružové rado-

vánky, a to ani nemusíte mít namontované originální příslušenství, jež Triumph pro tyto účely nabízí, ať jde o programovatelnou řídicí jednotku s vlastním softwarem, kterým si můžete ladit elektroniku přes notebook, o kompletní titanový lauf Arrow nebo quick-shifter, jenž se dá připojit i na sériovou ECU a jehož instalace by měla být v řádech minut. Já jsem se jednu dvacetiminutovku svezl na motorce vybavené jen koncovkou (další kilo hmotnosti dolů, víc výkonu, vynikající soundtrack a pořád ještě homologovaná!) a právě rychlořazením a s těmito součástkami se Daytona proměnila v regulérní závodák. Speciálně ten quickshifter přerušující zapalování na 50 ms je lepší než na leckterém speciálu.

Ale bylo by škoda mít Daytonu jen jako okružovku, protože je to fajn motorka i na silnici. Tady také poznáte, že více než koně nahore se u nového modelu projevila větší krouťák v širším pásmu. V horských zatáčkách jsem nechal zařazenou trojku a užíval si v pásmu šest až deset tisíc, na dálnici je s nakrátko napřevodovaným Triumphem (257 km/h) taky zábava, a klidně můžete nechat zařazenou šestku, protože nad 8000 otáček alias 140 km/h je akcelerace i na tento kvalt vážně zábavná.

Opravdu tak dobrá

Daytona 675 je prostě unikát, a to i ve své prozatím poslední verzi. Má všechno – snadno použitelný a rychle dostupný výkon, schopné šásko s precizním řízením a citlivě nastavitelným odpružením, jedinečné brzdy, úžasný zvuk a překvapivý komfort v rámci třídy. Možná je to nejlepší sportovní motorka vůbec, schopná na okruhu i běžných silnicích. Opravdu je tak dobrá.

Letos se bude Daytona vyrábět i ve speciální edici (Special Edition), která se od základu liší lakováním (bílé kapoty, modrý rám), bílými proužky na ráfcích, závodními páčkami brzdy a spojky a karbonovými doplňky. Za model SE dáte o 5000 Kč více než za standardní Daytonu.

KONKURENCE

Ducati 848



Motor **V2** • Objem **848 cm³** • Výkon **134 k@10 000** • Krouťák **96 Nm@8250** • Hmotnost **168 kg (bez náplní)** • Cena **379 000 Kč**

Honda CBR600RR



Motor **Ř4** • Objem **599 cm³** • Výkon **120 k@13 500** • Krouťák **66 Nm@11 250** • Hmotnost **184 kg (provozní)** • Cena **305 000 Kč**

Kawasaki ZX-6R Ninja



Motor **Ř4** • Objem **599 cm³** • Výkon **134 k@14 000** • Krouťák **66,7 Nm@11 800** • Hmotnost **191 kg (provozní)** • Cena **289 000 Kč**

Suzuki GSX-R600



Motor **Ř4** • Objem **599 cm³** • Výkon **125 k@13 500** • Krouťák **68,6 Nm@11 500** • Hmotnost **196 kg (provozní)** • Cena **252 000 Kč (model 2009)**

Yamaha YZF-R6



Motor **Ř4** • Objem **599 cm³** • Výkon **124 k@14 500** • Krouťák **65,7 Nm@11 000** • Hmotnost **189 kg (provozní)** • Cena **274 990 Kč (starší model '09)**

V minulém čísle nám tiskařský šotek zašantročil technické údaje k testované Ducati Supermono Strada. Technofilům se omlouváme.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Supermono Strada



Objem	595 cm³
Výkon	65,6 kW/89 k@9800
Hmotnost	134 kg (bez paliva)
Cena	34 780 GBP (cca 1 020 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený ležatý jednoválec, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 104 × 70 mm, titanová ojnice Pankl, kompresní poměr 12:1, vstřikování Magneti Marelli Ø 54 mm s jedním shora umístěným vstřikovačem, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá vícelamelová spojka, sekundární převod řetězem

Podvozek: chrommolybdenový příhradový rám, vpředu USD vidlice Øhlns Ø 43 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s cantileverově uloženým tlumičem Øhlns, oboji plně nastavitelné (vzadu i výška), úhel řízení 24°, stopa 92 mm, brzdy vpředu 2 kotouče EBC Ø 305 mm, čtyřpístkové dvoudestičkové radiální třmeny Brembo, vzadu kotouč EBC Ø 200 mm, dvoupístkový třmen Brembo, pneu Pirelli Diablo Corsa III vpředu 120/60ZR17, vzadu 180/55ZR17, kované hořčkové ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: rozvor 1420 mm, statické rozložení hmotnosti 53/47 %, karbonová nádrž 14 l Top speed: přes 255 km/h

Výrobce: Alistair Wager, Notrhampton, Velká Británie

MINIROZHOVOR



Radek Pešta,

majitel společnosti PRI

Rostislav Polánek,

ředitel nového Motocentra

PRI v Brně

CMN Vaši zákazníci jsou zvyklí objednávat motocykly především po telefonu nebo přes internet. Proč jste se rozhodli otevřít kamenný obchod zrovna v Brně?

Pešta: Zákazníků z Moravy máme opravdu hodně. Původní plán byl otevřít prodejnu ve Zlíně, ale nakonec je to Brno. Sem loni expandovalo více společností z Čech a ani my jsme nechtěli zůstat pozadu.

CMN Jak se díváte na věčný problém „studené války“ mezi autorizovanými dealery a tzv. šedými dovozci na našem trhu?

Pešta: Bohužel, situace je dnes taková, že nám, neautorizovaným dovozčům, můžou všichni oficiální dealři vlastně jen závidět.

Oni musí plnit spoustu povinností vůči značce, kterou zastupují a hlavně jsou limitováni cenami pro zákazníky. Tohle se nás netýká, celý systém funguje podle jednoduchého modelu. U každého motocyklu se snažíme nabídnout zákazníkovi tu nejnížší možnou cenu, což samozřejmě v našich poměrech funguje nejlépe.

CMN Krize se asi moc nebojíte, když expandujete takhle ve velkém...

Polánek: Ekonomická krize se v prodeji motorek promítla až s ročním zpožděním. Ano, na konci léta 2009 jsme zaznamenali pokles prodeju motorek, ale velký boom zájmu o čtyřkolky během podzimu a zimy tyto ztráty bez větších problémů dorovnal. Na tomhle byznysu je dobře vidět, že pokud jde o konička, lidé nemají problém utrácet peníze i v krizi. Navíc nám jako neautorizovaným dealerům nahrává současná situace ještě mnohem víc.

zpovídal Ondřej Hruža
foto: autor

NASTAVENÍ PODVOZKU

	standard	silnice	okruh
Přední vidlice			
Předpětí	4 zářezy	4 zářezy	4 zářezy
Odskok	9	9	8
Pomalá komprese	9	8	5
Rychlá komprese	3 otáčky	3,5 otáčky	3 otáčky
Zadní tlumič			
Odskok	9	9	7
Pomalá komprese	9	9	8
Rychlá komprese	3 otáčky	4 otáčky	3 otáčky

Tlaky v pneumatikách (bar)

	silnice	okruh
Předek	2,3	2,0
Zadek	2,5	1,9

PART OF THE MOTORCYCLE WORLD SINCE 1979

Stylmartin
sonic RS racing series. EAGLE LEGEND FLIES

CZECH REPUBLIC DIFFUSION
PAOLO s.r.o.
Spojovací 24
58117 Dlouhá Třebová
okr. Ústí nad Orlicí - Czech Republic
Tel. 00420 465 586 000
www.paolo.cz

Are you "Ready to Race"? >> www.ktm.com

PRVNÍ JARNÍ JÍZDA NA KTM

Prostím, nenapobohíte zobrazené jízdní úkony, vždy nosíte ochranné oblečení a dodržujete pravidla silničního provozu!

NASTARTUJ JARO NA NOVÉ KTM. PŘIPRAV SE NA PRVNÍ JARNÍ JÍZDU. KTM MÁ NEJŠIRŠÍ NABÍDKU ENDURO MOTOCYKLŮ NA TRHU. DEVĚT RŮZNÝCH POHONNÝCH JEDNOTEK, MOTOCYKLY SE SPECIÁLNÍ VÝBAVOU A V LIMITOVANÝCH EDICÍCH.

NAVŠTIV NAŠE PRODEJCE A UVIDÍŠ NAŠI VELKOU JARNÍ NABÍDKU:

NOVÉ MODELY 2010

SPECIÁLNÍ MODELY S TOVÁRNÍM KITEM

LIMITOVANÁ MISTROVSKÁ EDICE

BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • **HRADEC KRÁLOVÉ:** KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 495269492 • **CHOMUTOV:** AUTO MARKET S.R.O., MÁLKOV 80, TEL. 474622929 • **LIBEREC:** UNIVOK, DOPRAVNÍ 711, TEL. 777682227 • **MLADÁ BOLESLAV:** FLASH TEAM S.R.O., BOLESLAVSKÁ 902, TEL. 326334827 • **OLOMOUČ:** MOJEMOTORKA.CZ, PAVLOVICKÁ 124/4, TEL. 724488931 • **PRAHA:** RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 222362231 • **PRAHA:** SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • **STŘEBRO:** B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • **SVITAVY:** AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • **VLAŠIM:** SETTE S.R.O., VLAŠÁKOVÁ 844, TEL. 317844775 – 6