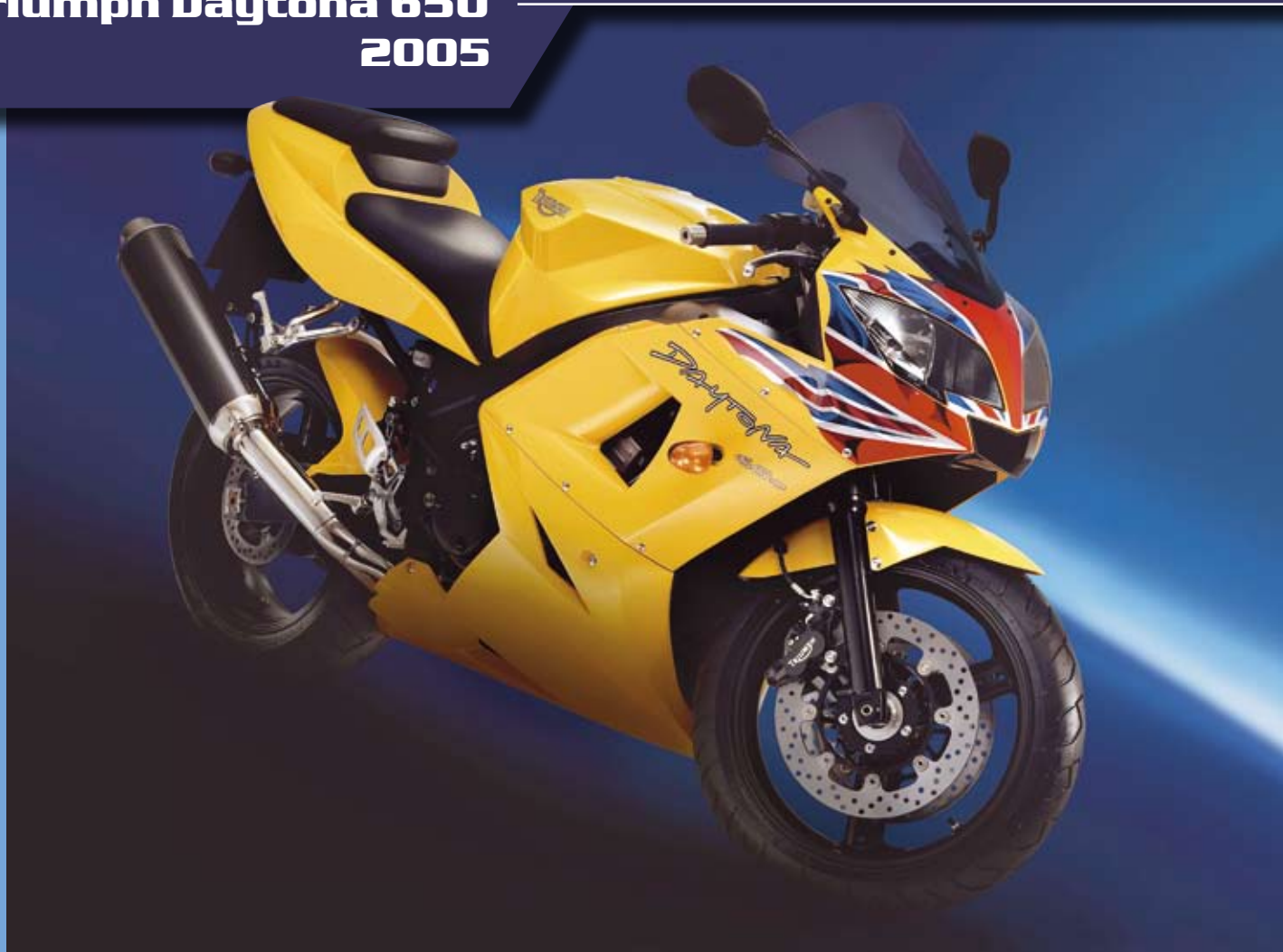


Triumph Daytona 650 2005

Text: John Esposito, přeložil a upravil Přemysl Vaněk, Fotky: Triumph, Bikes United



Nejlepší z rodu

Triumph není první jméno, které ti vyskočí z paměti, když se řeč stočí na šestikila. V posledních letech v téhle třídě anglickou značku nikdo nebral moc vážně, ať šlo o podíl na trhu nebo teror závodních okruhů. Ale po setkání s Daytonou 650 by se to mohlo změnit.

První TT 600 v roce 1999 znamenala i u britských vlastenců rozčarování, ovládání ještě šlo, ale vzhled 80. let a ospalý agregát prostě nemohly znamenat úspěch. Celá motorka byla na supersport moc měkká a čtyřválec nebyl žádným plivačem ohně, na kterého všichni čekali. Mohlo za to i vstříkování, které bylo hodně

neurotické a žádalo si přemapování u autorizovaného dealera skoro týden co týden, aby aspoň nějak fungovalo. Útěchou ti mohla být akorát častá přátelská konverzace typu: „Tentokrát si budete přát mapu 1000024 nebo 1000028, sire?“

Na druhou stranu se musí nechat, že továrna měla odvahu použít jako první u supersportu vstříkování, šla do



rizika, nevyšlo jí to a v pokusu o díru do světa si vytočila bankrot. V Hinckley brzy poznali, že je čas vrátit se k rýsovacím prkům a v roce 2003 přišla značka s novým šestikilem. Označení se změnilo z TT 600 na Daytona 600, motorka měla krásné nové šaty a předělané železo pod kapotou. Lehčí a tužší byl rám, konstrukci se linula snaha o snížení neodpružené hmoty a Daytona měla i znatelně lepší pérování. V motoru se objevila předělaná klika, upravená hlava s novými ventily, vstřikování Sagem uslyšelo všehkající „Au revoir!“ a místo něj nastoupila sací hrdla Keihin. Do díla se přidal i výfuk a síla byla najednou někde úplně jinde.

Tenkrát v Las Vegas

A jak byl první přerod úspěšný? Jako odpověď možná stačí vítězství ve třídě Junior TT na ostrově Man. To sice ve světě šestikil ještě nic moc neznamenal, ale i tak by si tady staré TT ani nevzrolo. První Daytona nebyla prostě žádná darebná motorka, jenže proti Japoncům jí pořád chyběl výkon, a na to, aby sis Daytonu 600 koupil, jsi musel nejdřív chtít Triumphu. Ale zpátky k představení Daytony 650, které se odehrálo na trati Las Vegas Motor Speedway. Nedostatek výkonu předchozího šestikila byl dohnán nenahraditelným zvýšením objemu. Nový model přijíždí s delšími ojnicemi a přiděl kubíků je zajištěn o 3,1 mm delším zdvihem, který přinesl nejen koní pár, ale taky „krouťáku“ hromadu. Trať v Las Vegas je dost odlišná od okruhů, kde většinou podobné akce probíhají. Je krátká, zajímavá a nabízí pár zatáček, které jsou samy o sobě výzvou. Ale hlavně dost míst, kde se dá odpočinout, a to je ve vedru dobře.



Keihin v akci

Nejdřív jsem byl zvědavý na nové vstřikování, takže už při výjezdu z boxů jsem motorce párkrát naložil z malých otáček, abych viděl, jaká je reakce Keihinu (i když na druhou stranu těžko může být něco horší než stříkačka od Sagemu). Výsledek je vynikající - žádné trhání, kýchání vysloužilého horníka, jen krásný čistý nástup, který i v konkurenci Japonců budí dojem.

Motorka je sice pořád pocitově těžší, ale brzdy jsou bez problémů, dají se ovládat s pěkným citem a síla jim nechybí, i přesto, že nejsou radiálně přišroubované, jako u všech asijských soupeřů. Loni by na tom byla Daytona asi líp, ale nástup nové techniky řadí čtyřpístky ohlodávající 308milimetrové kotouče pod průměr nastolený asijským radiálním kmenem.

V den testu byly motorky obuté do gum Pirelli Diablo s označením T, které znamená, že guma má podobnou směs jako ostatní Diabla, ale vzorek je podobný superlepivým Diablo Corsa. Hlavní myšlenkou gum je lepší pohlcování malých nerovností a přilnutí většího povrchu k vozovce. Ale pořád se musí chvilku zahřívat jako ostatní guma a bohužel mi to došlo, až když jsem krtkoval v trávě kolem trati. Ale o tom později, teď k motocyklu.

Ovládání je přesné a z předku šel hodně dobrý pocit, jen při rychlém překlápění ze zatáčky do zatáčky dávala vidlice nepatrné najevo malou nestabilitu.

Stydět se za něj nemusíš

Motor poskytuje to, co jsem od něj po převrtání čekal - chutné střední pásmo a úprk ve vysokých otáčkách, který se vždy hodí a bez něhož se



žádná šestka neobejde. Zatáčky se díky nárůstu „krouťáku“ ve středním pásmu daly projíždět na vyšší rychlost a motorka byla pořád rychlá. Převodovka dřív poslouchala kritiku a aby to už tak nebylo, dostala antihop, pár lamel míň pro vyrovnání hmotnosti a přepákování pro snadnější řazení. Předělání slaví jasný úspěch, protože za celý den jsem prořadil jen jednou a všechny změny převodů byly rychlé a neomylné jako pěst Old Shaterhanda.

Triumph má excelentní ergonomii se spoustou místa na sedle, takže při brzdění a při akceleraci můžeš posouvat těžiště vždycky tam, kam je potřeba.

Budíky jsou velké tak akorát a dobře čitelné, žádné digitální harakiri, ale stará dobrá anglická práce.

A nakonec zmíněná historka, jak jsem krtkoval, aneb jak jsem já, idiot, neohřál guma. Jednou se mi taky nepovedlo vyjet ze zatáčky, jak jsem chtěl a zaznamenal jsem největší highsider své kariéry, opravdický monstropád. Závodní guma by se ohřály dřív, ale ty na motorce nebyly a vymlouvat se nebudu, debil jsem já. Pak jsem pokračoval, i když

pomaleji a důsledněji do doby, než se guma ohřály. Celkově jsem byl novou Daytonou příjemně překvapený. Zpracování je kvalitní a nestyděl bych se ji mít v garáži. Větší objem je super a zdá se, že se průmysl zase začíná přibližovat ke kategorii 750, která má přeci jen něco do sebe. Stejně jako Daytona, na které stojí určitě za to se aspoň svést.

Technická data		Triumph Daytona 650
motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4	
objem	646 cm ³	
vrtání x zdvih	68 x 44,5 mm	
výkon	84 kW (114 k)/12 500 ot./min.	
točivý moment	68 Nm/11 500 ot./min.	
kompresní poměr	12,9:1	
plnění motoru	vstřikování	
startér	elektrický	
převodovka	šestistupňová	
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 308 mm, čtyřpístkové třmeny	
vzadu	1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen	
rozvor	1390 mm	
výška sedla	815 mm	
hmotnost	165 kg (suchá)	
nádrž	není udáno	
cena	339 000 Kč	

