

SECOND HAND | Triumph Trident 900

TECHNICKÁ PORADNA

Staromládenecké kouzlo



Znovuzrozený Trident se jednoduše povedl. Jedna z prvních motorek vzkříšené značky Triumph překvapí robustností, pohodlím, příjemným svezením i vzhledem, proti kterému nejde říct křivé slovo...

Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv

Kdo by neměl představu, Trident tu už byl od konce šedesátých do poloviny sedmdesátých let a už tehdy měl tři válce. Když se Triumph po delší odmlce postavil na nohy a začátkem devadesátých let vrátil zpět mezi velké motocyklové značky, začal novou kariéru s novými stroji. Ale aby to nebylo zase tak moc nové, některé legendární názvy si ponechal. Stejně jako naše Škodovka Felicii, Octavii či Superba. Začátky nejsou nikdy jednoduché, zvláště, pokud jste už jednou slavní byli a všichni, kteří vás teď sledují, očekávají návrat na scénu ve velkém stylu. Z celé várky nových modelů dnes Trident působí asi nejvíc nadčasově. Jelikož je to naháč, nejsou na něho kladeny ani po letech takové nároky. Přece jen supersporty, velká cestovní endura či některé výběrové choppery stárnou díky rychlému vývoji docela rychle. Trident neměl být výkřik techniky, ale prostě pohodová motorka pro příjemné chvíle a časté používání. Pohled zpět pasuje Tridenta do role spolehlivého klasičského naháče s možná trošku youngtimerovským nádechem. Ale má charisma a duši.

Společná trojkoalice
Byť se o prvních nových Triumphech říkalo, že jsou to olejníčky, že z nich kape olej a žerou víc, než je potřeba, pohled zpět zase tak nelitostný není. Je až překvapivé, jak se motor „napoprve“ povedl. V Hinckley postavili motory dva, 750 a 900, ten menší měl kratší jen zdvih jinak je s devítistivkou skoro identický. Motor 900 se chytil i v ostatních modelech, takže jeho vývoj pokračoval dále. Kromě Tridentu tento motor v jemném přeladění používaly i ostatní stroje, cesták Trophy, cestovní enduro Tiger apod.

Tříválec má nádherný zvuk a zcela jiný průběh, než jste zvyklí. Tam, kde se dvouválec ještě podtočením klepe a škube a čtyřválec ještě vůbec nejede, Triumph

krásně jemně a plynule funguje. A kde dvouválec už nemůže a předsává hejna vibrací, tam tříválec krásně zpívá. Motor je úplně gumový, krásně bručí a jemně pís-

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1991 - 1998

Cena: od 40 000 Kč

(v ČR moc strojů není, dovoz z Evropy ve vynikajícím stavu – např. z Německa od 80 000 Kč)

► **HODNOCENÍ**

Motor ★★★★★

Jízda, ovladatelnost ★★★★★

Výbava ★★★★★

Kvalita, zpracování ★★★★★

Výkon/Cena ★★★★★

► **POHLED MAJITELE**

Antonín „Anglán“ Veselý
sběratel Triumphů

Do Triumphů jsem se doslova zamiloval. Měl jsem samozřejmě i japonské stroje, ale pak jsem si jednu tu anglickou strojárnu kdesi zaparkovanou osahal a když jsem motor nakonec ještě uslyšel, nebylo cesty zpět. Triumphy prvních generací jsou velmi poctivě postavené stroje, na dílech se moc nešetřilo a stroje drží. Modely do roku 1996 používaly karburátory Mikuni a žraly – nebyl problém jezdit za 9 litrů, přičemž pod 6 motorka prakticky nešla. Motory novější mají karbu-

race Keihin a dovedou jezdit klidně za 5,5 l/100 km. S motorem by problémy být neměly, samozřejmě kolovaly informace, že když někdo motorům pořádně zatopil, čas od času vyhlítla karterem jedna z ojnic... Ale to jsou takové skoro fámy – kdo s motorkou zachází normálně, tomu drží. A jestli má někdo chutě trápit klasičkou motorkou do omezo-vače, nemá asi všech pět pohromadě. Anglie s sebou přináší i kdejaké odlišnosti. Například Trident má takovou specialitu – výměna řetězu vyžaduje vypustit olej, jelikož krycí víčko řetězového není jen víčko, ale součást motoru, ve které koluje olej. Nové těsnění nutné.



Dvacet let starý design, který neurazí ani dnes

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Triumph Trident 900	
Objem	885 cm³
Výkon	98 k@9200
Toč. moment	83 Nm@6500
Hmotnost	212 kg (bez náplní)
Spotřeba	6 - 9 l/100 km
Výška sedla	775 mm

ká, jede slušně odspoda, uprostřed se cítí nejlépe, vytočit jde, ale žádný kopanec nečekejte – avšak ani dvouválcově vydechlý konec nečekejte. To je právě to „kouzlo tří“.

Pohodlný a nespěchající
Jízda na Tridentu je velmi příjemná. Samozřejmě kdo mu začne zatápet, dostane ocelovou klasičkovou konstrukci snadno na limity – to ale například konkurenčního Bandita 1200 též. Trident má podvěšený motor a používá ocelovou trubkovou páteř. Ta je rozšířena v přední části hlavy řízení a dole u kývačky.

Pokud budeme srovnávat s naháči/streety nové doby, určité Trident zklame. Jenže Trident vybočuje, je to exkluzivní motorka, jednoduchá a možná staromódní, někdo by možná mohl mít pocit, že je až staromládencká. Pérování je slušné stejně jako brzdy – přední 296 mm a zadní 255 mm s dvoupístkovými třmeny. Pneumatiky možná trochu překvapí svými rozměry, vpředu je běžná 120/70 v sedmnáctce, zadní 160/60 je však osmnáctipalcová. Ovládání je vláčnější a těžkopádnější, nicméně to jsou všechny naháče své doby také. Kdo chce štku, nechť si koupí supermoto, kdo se chce příjemně povořit a nemít na zadku bedary a záděry, může najít v Tridentu velké zalíbení.

Poskromnu, ale neurazí
Ve výbavě Tridentu toho příliš nenaleznete, ale na druhou stranu je to anglická motorka a na některé detaily se tam nahlíží trošku jinak. I málo vybavená motorka – zkrátka poctivá motorka – může potěšit právě cizokrajností. Má centrální stojan, řetěz se napíná parádními a praktickými excentry, sedlo je prostorné pro celou posádku, spolujezdec má přichystané madlo k držení. Ráfky působí jako z Japonce osmdesátých let a stejně tak sklopené „unavené“ výfuky. Podvozek moc nastavitelný není, jen vzadu se dá hýbat s předpětím centrální jednotky a odskokem.

Tridentem nepohoršíš
S kvalitou je na tom Trident dobře. První dva ročníky údajně neměly tak kvalitní lakování, štouřel změřil, že je barva tenká – jen co ale Triumph přesídlil do nové modernější lakovny v roce 1993, již nikdo nebrblal.

Jako celek motorka díky klasičské konstrukci a poctivé výrobě drží a bez problémů funguje. Ach, kdyby tak tato rovnice platila i pro zpěváky klasičského rocku... Ti mají rozpadovost mnohem vyšší. Proti Tridentu u nás může mluvit snad jen ne až tak rozvinutá servisní a dealerská síť a trochu vyšší spotřeba paliva. ■

Máte s touto motorkou zkušenosti? Zašlete nám je na e-mail: redakce@cmn.cz.

Zbastlená elektrika

Svoje dotazy do technické poradny zašilejte na poradna@cmn.cz

připravil: Jakub "Hawk" Dražan
foto: autor

Před časem jsem koupil Husqvarnu 510 SMR (rok 2009) předělanou na závodní supermoto. Motorku jsem koupil s kompletním příbalem tak, abych ji mohl posadit na značky. A v tom je problém. Motorka je předělaná na supermoto a očesaná o všechno nepodstatné, tudíž palubka, spínačka, přerušovač k blinkrům, konektory, vše je pryč nebo zaslepené a elektrické schéma je prakticky nesehnatelné. Většinu dílů ale mám v příbalu. Prosím o radu, jak postupovat.

S pozdravem Martin Lačný

Ahoj Martine, elektrika je u těchto druhů motorek jednou velkou hádankou, protože tím, jak je jednoduchá, se ji nebojí kdekdo upravit k obrazu svému, a pokud se rozvody neupravují s nějakým systémem, dle kterého lze úpravy vrátit do původního stavu, může být další majitel motocyklu značně nešťastný. Na motorce jsou většinou konektory použity tak, aby každý pasoval pouze k jednomu protikusu, a tak by nemělo být těžké odhalit, které konektory k sobě patří. Některé budou vyzkratované (například spínací skříňka) a obalené izolační páskou. To je ta lepší varianta, některé můžou být ale utříplé a natvrdo spojené. Potom se jakákoliv vazba poznává těžko.

inzerce

Bohužel Husqvarna nepatří ke značkám, které by oplývaly bohatou podrobnou dokumentací elektrických schémat. Máš tedy několik variant řešení. 1) necháš motorku opravit autorizovanému servisu, 2) necháš motorku opravit neautorizovanému servisu, kde si nad tím budou lámat hlavu stejně jako v případě č. 3, 3) požádáš kamaráda s vyučením nebo vzděláním ve slaboproudu o pomoc. Středoškolsky vzdělaný nebo vyučený elektrikář by měl přijít na funkčnost celého systému, k jeho analýze a následné opravě. Prakticky to znamená běhání a proměřování s multimetrem od jednoho konce drátu k druhému. To, jakou variantu zvolíš, bude záležet také na tom, zda máš motorku ještě v záruce, potom problém prokonzultuj nejprve se zastoupením Husqvarny.



WWW.MOTOSAM.CZ

Prodej značkových motocyklů a čtyřkolek za nejlepší ceny na trhu.

Příslušenství, doplňky.

Záruční i pozáruční servis.

Leasing, úvěr.

MOTOSAM. Řevničov 462. Okr. Rakovník. tel.: 774224820

BLACK DRAGON M.C.

present

14th DRAGON'S FIST

motorcycloweekend

6.-7.-8. 2010

Vendryně u Trávnice - Vápenka

Partners:

hey! BOSCH CMN

REKLAMA