



Několik mozků z anglické značky dlouhou dobu zkoumalo, jak je možné, že se Asiatům daří vyrábět tak oblíbené mašiny. Chlapci z Hinckley dokonce koupili Hondu VFR 800 a Kawu ZX-6R, rozebrali je a přemýšleli, jak udělat z Triumphu stejně kupovaný motocykl.

Právě VFRo bylo pro „Anglány“ v případě modelu Sprint broukem v hlavě, kterého mohli vyhnat jediné smontováním ještě lepšího aparátu. Okopírovat věčkový čtyřválec novodobá tradice nepřipouštěla, a tak se snahy o přiblížení zaměřily hlavně na rám. ST se díky Deltaboxu „přes kopírák“ stal prvním z Triumphů s podobnou konstrukcí rámu, protože všechny ostatní motorky měly kostru z trubek. Tříválec spolu s jednoramennou kyvkou se nikomu rýsovat nechťelo, a tak si musí ST „vystačit“ s díly z modelu 955i. Srdce mašiny dostalo před vpuštěním do deltaboxu uklidňující kúru, sestávající hlavně z montáže jinak profilované sací vačky a vstříkovací jednotky naprogramované na větší vichřici ve středním pásmu.

Vzor pochází z Asie

V roce 98 se tak představil světu Triumph s výkonem sníženým z původních 128 koní u 955i na 110 zvířecích sil a podvozkem od počátku laděným s úmyslem použít gumy Bridgestone

Pokus o Japonce



BT57. Vývoj trval dva roky a cílem všech zaměstnanců z Hinckley, včetně uklízečky a nástěnkáře bylo, aby Sprint držel krok s VFRem a kromě cestování dokázal prohnal i pár sportovců. Pomoci mu měla také vidlice skloněná pod stejným úhlem jako u CBR 600 a jednodušší a lehčí uchycení motoru v šesti bodech místo původních osmi u 955i. Větší modernizace si STěčko našla před dvěma lety a provětrala jeho převody a u motoru se alternátor přestěhoval na levou stranu kliky. O milimetr se zvětšil průměr sacích ventilů, výfukové se o stejnou hodnotu zmenšily, komprese vzrostla z 11,2:1 na 12:1, vstříkování se dočkalo přemapování a mašina ztratila 2,5 kila.

Motor nezklamal

Triump je něco mezi Ducati 916 a VF-Rem, myslím hlavně od pohledu. Dvě protažená světlá vzdáleně evokují italského drtiče okruhů, rám se tvarem opravdu „nenápadně“ podobá Japonci a jednoramenná kyvka kopíruje pro jistotu oba. Na druhou stranu se všechno dohromady tváří originálně a nezaměnitelně a stejně tak ST i jezdí. Jasně nejlepším dílem je tříválec. Za doprovodu hutného zvuku táhne motorku nekompromisně vpřed a dodávaná síla je příjemně jemná, podobně jako u velkého čtyřválece. Lidem z továrny se naladění na střed víc než povedlo a tak se mezi pěti a sedmi tisíci setkáš s opravdu nečekaně masivním hukotem. Škoda, že řazení je v porovnání s Japonci pomalejší, ale u modelů od roku 2002 se problém podařilo vyřešit.

V náklonu se mu nelíbí

Přes svoje rozměry běžné sportovní motorky se mi zdál Triumph těžký, ale problém bude spíš v rozložení hmotnosti, protože v technických údajích se zdá být všechno v pořádku. Ne nepřekonatelná, ale zřetelná neochota měnit směr je vykoupena spoustou stability a klidem při několikanásobném překročení povolené rychlosti. V zatáčkách si moc srandy neužiješ, protože i když do ní stroj narveš, v náklonu se vzpírá a musíš ho v něm silou držet. Nejde sice o nic, co by bylo nebezpečné nebo se nedalo trochou síly zvládnout, jen se jednoduše v Hinckley nepodařilo dotáhnout

snahu o Japonce až do konce. Brzdy s vlastními třmeny mají již v sérii opletené hadice a jsou rozhodně konkurenceschopné, přičemž na dobré úrovni je i ochrana proti větru. Že při rýsování konstruktér myslel, ukazuje tlumič výfuku s nastavitelnou výškou. Když chceš dát na ST kufry, stačí ho pustit v uchycení dolů a při výletu do zatáček ho zase uchytil co nejvýš, abys měl v náklonu dostatek prostoru.

Technická data

Triumph Sprint ST

motor	kapalinou chlazený čtyřdobýřadovýtříválec, DOHC/4
objem	956 cm ³
vrtání x zdvih	79 x 65 mm
výkon	77kW(110k)/9200ot./min.
točivý moment	95Nm/6200ot./min.
kompresní poměr	11,2:1
plnění motoru	vstřikování
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy	vpředu 2 kotouče
Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny	
vzadu 1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen	
rozvor	1470 mm
výška sedla	800 mm
pohotovostní hmotnost	235 kg
nádrž/rezerva	21/4 l
cena	170-210 tisíc Kč (r. 98-01)

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1 200,-Kč
Blinkr přední/zadní	1 500,-/1 500,-Kč
Páčka brzdy	1 600,-Kč
Páčka spojky	1 600,-Kč
Píst	3 000,-Kč
Přední blatník	5 000,-Kč

Servisní údaje

Pohonná jednotka původně z Day-tony 955i je díky snížení výkonu méně namáhaná a pro dávkování benzínu používá vstřikování Sagem. V případě, že si na mašinu namontuješ otevřený výfuk, musí se počítač přeprogramovat pomocí speciální diagnostiky od výrobce. Samozřejmě že můžeš laďák namontovat jen tak a do ničeho nehrabat, ale motorka pak nemusí jet tak, jak by měla. Běžnější činností bude pravděpodobně seřizování ventilů, které přichází na řadu po 12 tisících a jejich vůle se vymezují podložkami.



Pověst motocyklu

- vzorem byli Japonci, hlavně Honda VFR 750/800
- motor vychází z modelu 955i
- vývoj trval dva roky
- tříválec je jasně nejlepší součástíou
- do roku 2002 bylo řazení pomalejší
- je hodně stabilní, ale ke změně směru mu musíš pomoci
- v náklonu se stroj vzpírá
- brzdové třmeny jsou vlastní výroby
- tlumič výfuku se dá posunovat nahoru a dolů, podle toho, jestli chceš vozit kufry nebo ničit slidy
- vstřikování ovládá mozek Sagem
- při montáži laďáku je potřeba počítač přeprogramovat pomocí speciální diagnostiky
- u nás není oficiální dovozce a sehnat náhradní díly nemusí být jednoduché