

Ladies & gentlemen, predstavljamo vam Triumph Speed Four, jedan od najčudnijih nakeda koji su ikada brujali planetom Zemljom. Ovaj "mali zeleni" ne izgleda nimalo svemirski, već naprotiv, djeluje kao da je došao iz prošlosti: buči kao potrošeni GPZ iz '88., nalikuje razbijenom GSX-Ru iz '92., a vuče kao CBR 600 iz '98. Iako biste na temelju toga mogli zaključiti da je japanskog porijekla, on ne zna ni riječ japanskog, ali zato juri kao kamikaza koji je popio previše Guinnessa

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Triumph Speed Four je u našim krajevima relativno nepoznati motocikl koji svojim plemenitim otočkim porijeklom i rednim četverocilindričnim agregatom predstavlja čudan spoj britanskog nasljeđa i japanskog načina razmišljanja. Riječ je o nesvakidašnjem svatu, koji zaslužuje epitet "neobičan" zbog povećeg broja razloga, a prvi i najuočljiviji je njegov dizajn. Samom dizajnu ćemo se posvetiti nešto kasnije, a sada bismo se na trenutak posvetili povijesnim okolnostima koje su iznjedrile ovaj osebujući motocikl.

Priča počinje još tamo krajem prošlog stoljeća, kada je život bio jednostavniji i ljepši, a mi smo bili bujnije kose i 6 do 7 godina mladi. U to su vrijeme u Triumphu odlučili ponuditi supersportski motocikl zapremine 600 ccm i tako ostaviti traga u klasi kojom monopolistički dominiraju Japanci još od trenutka kada su ju izmislili. Rezultat njihovih promišljanja na tu temu bio je TT 600, koji je već svojim oblikom sugerirao da je nastao na istim onim predlošcima koji su vrijedili i za Hondu CBR 600 F. TT 600 se sasvim očekivano nije proslavio na tržištu, pa je ubrzo evoluirao u svoju agresivniju inačicu Daytona 600, koja se borila za svoj komadić neba sve do ove sezone. Od sljedeće godine naslijediti će ju konačno potpuno nova Daytona 675 Triple, koja posjeduje za tog proizvođača puno klasičniji, trocilindrični redni agregat, a on bi maloj Daytoni trebao omogućiti da se konačno istakne među japanskom konkurencijom i polučni nešto veći uspjeh od svojih prethodnika. No, za našu priču je važnije da se vratimo još malo u nedavnu prošlost u kojoj je nastao model kojeg vam predstavljamo u ovom broju.

Dakle, Speed Four je bio zamišljen kao odgovor na tadašnje sportske nakede srednje zapremine, poput Horneta 600 i Fazera 600, a nastao je križanjem modela TT 600, od kojeg je preuzeo srce, fizionomiju i način ponašanja i modela Speed Triple, od kojeg je naslijedio oči. Prilikom svojeg prvog pojavljivanja na tržištu nosio je djevojačko ime Baby Speed, da bi nešto kasnije dobio puno muževniju nomenklaturu Speed Four. U stvari, Speed Four je u pogledu agregata, okvira, kočnica i ciklistike razgoličena verzija modela TT 600, od kojeg se vrlo malo razlikuje, osim po izostanku vanjskih oplata.

Već nakon površnog pogleda postaje evidentno da se uposlenici Triumphovog dizajnerskog centra nisu previše umorili prilikom oblikovanja ovog motocikla. Uzeli su jedan TT 600, skinuli s njega sve suvišne oplata, nakon toga stavili dvostruko prednje svjetlo po uzoru na model Speed Triple i zadovoljni viđenim otišli na pauzu. Nakon što su se vratili, odlučili su se malo pozabaviti usisnicima za dinamičko dobavljanje zraka, ali im to baš i nije išlo, pa su vođeni plemenitom namjerom povećanja udobnosti cijenjenog kupca stavili malu maskicu iznad prednjeg svjetla i podigli dvodijelni upravljač kako bi njihov uradak malo više nalikovao pravom naked motociklu. Već umorni od silnog truda više nisu imali energije za oblikovanje spremnika goriva i stražnjeg kraja, pa su njih uzeli s modela TT i zadovoljno se uputili kući, ponosni na činjenicu da su u jednom danu uspjeli stvoriti novi motocikl.

O konačnom rezultatu njihova rada moglo bi se reći puno toga, no definitivno su stvorili unikatan serijski street-fighter koji će vas svojim nekultiviranim izgledom ili oduševiti ili totalno razočarati. Svjesni te či-



Britanski kamikaza



CIJENA
69.220 kn

Neobičan spoj otočke tradicije i japanskog načina razmišljanja funkcionira solidno, iako Speed Four još uvijek nije u potpunosti dostigao nakede iz Zemlje Izlazećeg Sunca

njenice, nećemo ništa posebno hvaliti niti posebno kудiti, već samo spomenuti da je nas malo razočarao. Vjerujemo da bi i najzagrizeniji ljubitelji ovog motocikla rado vidjeli maštovitiju prednju maskicu, usisnike za

zrak koji su bolje uklopljeni u siluetu motocikla ili modernije oblikovan stražnji kraj.

Ako vam je motocikl čudan kada ga gledate sa strane, biti će vam još čudniji kada sjednete na njega, a krivac za to je podignu-

ti dvodijelni sportski upravljač, koji se inače ne vidi na naked motociklima. Iako će neki reći da takav upravljač pridonosi sportskom dojmu, ergonomski gledano on baš i nije najbolje rješenje jer je prezatvoren, tako da

Velike bistre "okice", neobična maska, povišeni sportski upravljač i nezgrapni usisnici za zrak glavne su stilske odrednice ovog "simpatično ružnog" motocikla



Instrumenti nisu preterano maštoviti, ali su moderni i pregledni

◀ Četverocilindrični agregat zapremine 599 ccm razvija 98 KS pri 11.750 okr/min. Kao i svi četverocilindraši te zapremine, ne obiluje okretnim momentom, ali to vješto skriva kratko proračunatim odnosima

Po pitanju završne obrade Britanci još uvijek nisu dostigli svoje japanske uzore

nakon nekog vremena počinju boljeti podlaktice. Nije to ništa na što se ne bi mogli priviknuti, no ipak je kod ovakvih motocikala klasičan ravan upravljač puno udobnije i spretnije rješenje. Kad smo već kod udobnosti, spomenimo i oslonce za noge, koji se jednako kao i upravljač mogu opisati kao sportski, budući su postavljeni visoko i ispod sjedala, a to u kombinaciji s podignutim upravljačem i nije baš najudobnije rješenje. Spomenuli bismo i to da su oslonci za noge malo prekratki i ne strše dovoljno iz siluete motocikla, no to bi već bilo traženje dlake u jajetu. Iako po pitanju udobnosti gleda u leđa svojim japanskim uzorima, s ovim Triumphom biste se svejedno mogli uputiti i na dulja turistička putovanja.

A prije negoli krenete na putovanje, morat ćete pokrenuti pogonski agregat. Nakon što ćete tipku elektropokretača pritisnuti

nešto duže nego što ste to navikli kod Japana, agregat će se javiti glasno svojim brutalnim zvukom koji će vas neodoljivo podsjećati na zvuk japanskih jurilica s početka 90-tih. Za razliku od nostalgичnog zvuka, instrument ploča je riješena u skladu s modernim trendovima i sastoji se od velikog analognog obrtomjera i digitalnog displeja na kojem očitavate trenutnu brzinu i druge uobičajene informacije. Obrtomjer i ekran od tekućih kristala možda ne čine pretjerano maštovitu cjelinu, no svakako su funkcionalni i, što je najvažnije, dovoljno pregledni, što se ne bi moglo reći za neka najnovija rješenja koje nudi japanska konkurencija.

Svoja prva skretanja obavili smo s malo skepse zbog neobičnog položaja upravljača, no ubrzo smo shvatili da veliki zakretni kut upravljača i skromna ukupna težina čine ovo vozilo vrlo okretnim, pa čak pogodnim i za svakodnevna gradska guranja. Jedini nedostatak koji smo primijetili u gradskoj vožnji,

a koji to u stvari i nije, je prekomjerno grijanje pogonskog agregata, tako da će vam zvuk ventilatora biti stalni suputnik pri vožnji na gradskim relacijama.

Izlaskom iz grada Triumph ne gubi na svojim kvalitetama. Sportski ovjes i isto takav agregat jamče ugodnu zabavu, iako smo prilikom preuzimanja motocikla očekivali da će nam Speed Four s obzirom na svoje genetsko nasljeđe pružiti više sportskog zadovoljstva. Pogonski agregat na papiru razvija za tu klasu standardnih 98 KS pri 11.750 okr/min uz 68 Nm okretnog momenta koje razvija pri 10.500 okr/min. Na početku karijere taj je isti agregat u Baby Speedu razvijao 110 KS, no kasnije je malo prigušen. Jednako kao i većina agregata te zapremine, ako ga držite ispod oznake 8.000 okr/min samo je prosječno elastičan, no u rasponu od 8.000 do 12.000 daje sve od sebe i pruža zadovoljavajuće performanse. Iako svojim zvukom daje dojam da se ra-

Triumph Speed Four nije ništa drugo negoli ogoljena verzija nekadašnjeg supersportskog modela TT 600, od kojeg dobrim dijelom preuzima agregat, okvir i ciklistiku, spremnik goriva i stražnji kraj

U zavojima se ponaša potpuno predvidljivo i dovoljno je agiln, iako smo očekivali da će nam pružiti više sportskih užitaka



Sa svojom cijenom od 69.220 kuna spada među najskuplje pripadnike svoje vrste, no originalnost je oduvijek imala svoju cijenu



di o nekom divljem agregatu iz prošlih vremena, ustvari je vrlo kultiviran i lako iskoristiv, bez naglih provala snage, a to je dijelom i posljedica ugrađenog sustava za elektronsko ubrizgavanje goriva. Kod umjerene primjene pruža solidna ubrzanja, a kod sportske vožnje treba redovito koristiti polugu mjenjača, koji je proračunat kratko, ali slatko, a osim dobro proračunatih prijenosnih odnosa odlikuje se i mekoćom. Prilikom mijenjanja se ne osjeti klasičan klik, kao što smo to navikli kod drugih motocikla, nego mjenjač gotovo bešumno uđe u željenu brzinu. I dok za mjenjač imamo uglavnom samo lijepe riječi, pretjerana žed je jedan od glavnih nedostataka ovog motocikla. Pri umjerenom vožnji britanski gospodin može "popiti" između 6 i 7 litara, a kada ga 'pritisnete', bez srama će konzumirati i 7,5 litara. Iako te vrijednosti nisu ni izdaleka prešle granicu neukusa, ipak nam govore da ovaj motocikl definitivno nije namijenjen domicilnom škotskom tržištu.

Kada koristimo sve potencijale ovog motocikla, odnosno njegove visoke okretaje, Speed Four pruža solidne performanse i ubrzava sasvim dobro do otprilike 200 km/h, a nakon toga se malo muči dok ne dohvati maksimalnih 230 km/h. Iako nam prednja maskica vizualno nije najbolje "sjela", pri tim visokim brzinama nam je ubrzo prirasla srcu, jer je kaciga dobro zaštićena od udaranja zračnih struja kada zalegnete na spremnik goriva. To, nažalost, ne vrijedi i za koljena. Ona su sasvim izložena vjetru koji ih nemilosrdno šamara i pokušava odlijepiti od spremnika goriva, tako da dulja vožnja tim brzinama nije pretjerano ugodna.

Kako to i priliči jednom nakedu, Speed Four je najljepše voziti na zavojitim dionica-

ma s kvalitetnom asfaltnom podlogom, kada sportski ustroj motocikla dolazi do punog izražaja. Istina, motocikl je u početku malo čudan kod naginjanja u zavoju zbog specifičnog položaja vozača uvjetovanog podignutim sportskim upravljačem i visokim osloncima za noge, no ako ne pretjerujete, motocikl je zadovoljavajuće stabilan i brz, iako se pomalo osjeti da se konstrukcijski radi o motociklu nešto starije generacije. Kada povećate tempo, primijetiti ćete da se zadnji kotač voli malo namještati, no sve ostaje u granicama normale. Zbog uspravnijeg položaja vozača raspored težine je malo promijenjen u korist stražnjeg kotača, tako da je prednji kotač malo "olakšan". To se najviše osjeti prilikom brzog prolaska uzdužnih neravnina, kada premekani ovjes kratkog hoda ne može kvalitetno "progutati" podlogu, tako da se prednji kotač na trenutak odvaja od podloge i uzrokuje karakteristično drmanje upravljača, koje je više neugodno negoli stvarno opasno.

Sama ciklistika je doslovna preslika one koja se je ugrađivala na model TT, a vrlo je slična i onoj koja je dosad ugrađivana u Daytonu 600. Prednja vilica je klasične konstrukcije i promjera 43 mm, a odlikuje se širokim dijapazonom mogućih podešavanja predopterećenja opruge, povrata i kompresije. Potpuno je podesiva i klasična stražnja vilica, koja je preko monoamortizera povezana s aluminijskim okvirom, koji je još uvijek rijetkost u klasi sportskih nakeda. Kut prednje vilice iznosi 24,6°, a sportsko nasljeđe motocikla se ponajviše očituje u međuosovinskom razmaku, koji iznosi 1.395 mm i po tom pitanju se Triumph može pohvaliti da je za 3 do 5 cm kompaktniji od svoje neposredne konkurencije.



Triumph svojim kupcima nudi obilje dodatne opreme kojom mogu ušminkati sebe i svoj motocikl, a ista priča vrijedi i za Speed Four. Ugradnja plastičnih dodataka predstavlja dodatni trošak, no ako ste spremni izdvojiti gotovo 70 tisuća kuna za motocikl, onda možete izdvojiti još koju funtu za njegovo uljepšavanje

Kočnice na papiru djeluju obećavajuće. Dvostruki prednji plivajući diskovi opremljeni kočionim kliještima s četiri klipića i jednostruki stražnji disk promjera 220 mm trebali bi solidno zaustavljati vozilo za kojeg u Triumphu pomalo optimistično tvrde da suho teži svega 170 kg. No, kao i mnoge druge stvari na ovom motociklu, kočnice su u najmanju ruku čudne. U prvom dijelu hoda ručice uopće ne kočice i kao da vas pitaju "Jeste li stvarno sigurni da želite zakočiti?". Diskovi počnu gristi tek pred kraj hoda ručice, dakle, nakon što vam je čelo oblio hladni znoj, i tada svoj posao obavljaju korektno, iako im ne bismo zamjerali da su još odlučnije. Po ukupnoj snazi kočenja ne spadaju u sam vrh ponude, no dovoljno su snažne za vozilo ovakvih performansi.

Na kraju osjećamo obvezu odgovoriti brojnim znatiželjnicima koje je za vrijeme provođenja ovog testa zanimalo u kojoj mjeri Speed Four može konkurirati japanskim nakedima. Moramo reći da su Britanci mogli i bolje savladati lekciju, a dojam dodatno narušavaju elementi kao što je završna obrada i posvećenost brizi za detalje. Ipak, najveći razlog nedostadne popularnosti ovog motocikla leži u

njegovoj visokoj cijeni. Istina, sa svojom cijenom od 69 tisuća kuna još uvijek predstavlja najjeftiniju ulaznicu u poseban svijet Triumph motocikala, no Japanci nude sve to i mnogo više za 10-tak tisućica manje.

Test ovog motocikla s "hrabrim srcem" završit ćemo konstatacijom da je Speed Four kao stvoren za individualce ovisne o adrenalinu, kao i za pripadnike Mad Max supkulture. Njegova najjača privlačnost leži upravo u njegovoj simpatičnoj "odbojnosti", odnosno u činjenici da ga nikada neće kupiti Luka i Borna za svoje subotnje šminkanje najužim gradskim središtem, već će ga kupiti samo osebnine i jake ličnosti koje znaju što hoće. Stvari bi se mogle sasvim promijeniti ako se jednog dana pojavi nova generacija "golog trkača", koji bi mehanički počivao na novoj trocilindričnoj Daytoni 675, a stilističke smjernice preuzeo s vrlo uspješnog najnovijeg izdanja modela Speed Triple. Takav Baby Speed Triple 675 bi sigurno pridobio neke nove kupce kojima je uz unutarnju ljepotu važna i ona vanjska, ali bi mogao i izgubiti neke buntovnike bez razloga, koji vole kada njihov kontraverzni i unikatni motocikl izazove zgražanje "čistunaca" koji u stvari pojma nemaju. ■

POGLED NA KONKURENCIJU

Model	ccm	br. cilin.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Max. brzina (km/h)	Ubrzanje 0-400m (sec)	Težina (kg)
Triumph Speed Four	599	4	88,9-12.000	5,7-10.500	221,7	12,21	194,2
Yamaha FZ6	599	4	90,26-11.750	5,91-10.000	220,8	11,77	192,6
Honda Hornet 600	599	4	83,3-11.750	5,75-9.750	228,7	11,89	190,8
Kawasaki Z 750	748	4	100,6-10.750	7,23-8.000	232,0	11,50	206,6

Upravljač je prezatvoren i zajedno s visoko postavljenim osloncima za noge negativno utječe na ukupnu udobnost



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 68 x 41,3 mm
Obujam: 599 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrzavanje s dinamičkim zahvaćanjem zraka
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: podesiva klasična vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga podesiva oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed plivajući disk promjera 310 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 220 mm i kočione čeljusti s 2 klipića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.165, širina 690, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.395, suha težina 170 kg,
Deklarirano: snaga - 98 KS (72 kW) - 11.750 okr/min, max. okr. moment - 68 Nm pri 10,500 okr/min
Spremnik goriva: 18 l

+ okretnost, mjenjač, originalnost

- cijena, okretni moment, ergonomija, završna obrada