

Triumph

Street Triple

675 / 675 R

PIŠE: BEŠENIĆ TOMISLAV
FOTO: MARKO GUZINA

Puno se proljeća nakupilo na našim leđima od kada smo s nevjericom pročitali bajku u kojoj se žaba poljupcem pretvorila u princa. Iako nam se ta bajka tada činila čistom utopijom koja djevojčicama daje lažnu nadu kako će jednog dana svog hladnokrvnog konja pretvoriti u rasnog pastuha, sada uviđamo da je njenu simboliku moguće prevesti i na jezik vozila na dva kotača. Recimo, Triumph Speed Four bi bio žaba, a njegov nasljednik Street Triple princ iz bajke.

Naime, prošle su nepune 4 godine od kada smo testirali zeleni Triumph Speed Four 600 i ostali blago razočarani. Zapravo, razočarani nije prava riječ, prije bi se moglo reći da nismo bili do kraja - oprostite na izrazu - zadovoljeni. Motocikl je



Miješanjem mehanike supersportske Daytona 675 s dizajnom agresivnog Speed Triplea 1050 nastao je vatreni motocikl koji mijenja poimanje sportskog načina vožnje među "nudistima" slične zapremine. Izuzetna okretnost i sportska ciklistika mame vas na padanje u što dublji nagib, dok vam potisak trocilindričnog agregata tjera osmijeh na lice. Uz to što obožava kada ga izvedete na natjecateljsku stazu, ovaj je britanski motocikl i u svakodnevnom prometu svojevrsni James Bond među nudistima srednje klase. To će reći da je karizmatičan i jednostavno neuhvatljiv

u stvari bio dobar i konceptijski zanimljiv, ali u nekim detaljima i nedorečen. U pokušaju dodvo- ravanja širokim narodnim masama mehanički se u potpunosti odrekao svog britanskog nasljeđa, a istovremeno u gotovo ničemu nije bio bolji od japanskih nakeda. Bio je samo znatno skuplji. A zašto držati kravu ako mlijeko dobijete jeftinije?

Street Triple je zato nešto sasvim drugačije. Pritom za tu njegovu preobrazbu iz žabe u princa nije bio potreban samo poljubac neke dokone, a lijepe seljanke kojoj se ništa ne gadi, već je trebalo stvoriti potpuno novi motocikl kojeg sa prethod- nikom povezuje samo osnovna ideja i korištenje dvostru- kih prednjih svjetala kao zaštitnog znaka. Osim toga, za razli- ku od Speed Foura koji se bazirao na neuspjelom sport- skom modelu TT pokretanom neu- vjerljivim četvero- cilindričnim agre- gatom, zanosni

Street Triple koristi mehaniku iznimno uspjele Daytona 675.

Činjenica da se radi o jedinom nakedu srednje zapremine koji je direktna izvedenica supersportskog modela već u startu garnatira vrhun- ske vozne osobine, dok mu istovremeno sjajan trocilindrični agregat ne daje samo dodatnu pri- vlačnost, nego mu omogućuje da se prikazuje kao punopravni prijestolonasljednik povijesnog nasljeđa ovog slavnog britanskog proizvođača. I tu nije važno što Street Triple zapravo i nije nami- njenjen ljubiteljima tradicionalnih vrijednosti, već egzibicionistima koji žele probati nove stva-



My name is Triple.

ri i kojima imena kao što su Trident, Boneville ili Thunderbird možda ne vrijede ni pišljiva boba. Bitno je samo to da je Street Triple bitno drugačiji od drugih i vjeran samom sebi.

Originalnost ovog Triumpha proizlazi iz njegova dizajna, dobrim dijelom posuđenog od snažnijeg Speed Triplea 1050. Dvostruka prednja svjetla - već više od desetljeća poveznica između svih Triumphovih nakeda modernog doba, zlatno obojana izokrenuta vilica, elegantan aluminijски okvir koji je jednako kao i asimetrična stražnja vilica, agregat, kotači i spremnik goriva preuzet od Daytona 675, te maksimalno minimalni stražnji kraj određen dvostrukim ispušnim topovima čine ovaj model jednim od najkarizmatičnijih motocikala svoje vrste. Ako volite takvu vrstu motocikala, a njegova vas se gola agresija ne dojmi već na prvi pogled, konzultirajte svog liječnika ili ljekarnika. Ili još bolje, okulista.

Moramo priznati da još od kad je Street Triple predstavljen ujesen 2007. godine maštamo o testiranju ovog motocikla, a naša je siro-

Dvostruka prednja svjetla zaštitni su znak Triumphovih sportskih nakeda još od 1997. godine kada ih je udomio tadašnji Speed Triple



CIJENA
71.815 KN

S obzirom na to da je zbog uspravnijeg položaja vozača težina drugačije raspoređena nego na Daytona, prilikom brže vožnje treba što više zaleći nad spremnik goriva, kako bi se dodatno opteretio prednji kraj

Street Triple!

Street Triple u verziji R je u pogledu kota ciklistike, elemenata ovjesa i kočnica preslika prošlogodišnje Daytone. Zbog nešto više cijene njegova se kupnja prije svega isplati iznimno brzim vozačima



va požuda dodatno dobila na snazi krajem prošlog ljeta, kada je Triumph najavio izbacivanje još ekstremnije verzije R. Predugi celibat sada nam se konačno isplatio, a da naše zadovoljstvo bude potpuno, odjednom smo se našli u slatkoj prigodi da zajašimo obje verzije Street Triplea. Radi lakšeg raspoznavanja navedimo da je na priloženim fotografijama običan Street Triple odjeven u nevino bijelo, dok je verzija R grafitno siva. I neka vas pritom ne buni to što zahvaljujući maloj maskici i spojleru ispod agregata osnovna verzija djeluje bogatije opremljenim od prestižnijeg R-a. To je ona samo ukrašena stavkama iz bogatog asortimana dodatne opreme. Mehaničke razlike između ta dva

modela nisu pretjerano drastične, no prije nego krenemo u sfere nabiranja "nije šija, nego vrat", moramo vas sasvim ukratko upoznati s mehanikom osnovnog modela. Kao što smo već napomenuli, Street Triple je derivat sportske Daytone 675. Od nje je naslijedio i sjajan trocilindrični agregat zapremine 675 ccm, kojem je snaga smanjena sa 125 KS pri 12.500 na 107 KS pri 11.700 okr/min. Kako je to već uobičajeno kod selidbe pogonskog agregata sa sportskog na naked motocikl, uvijek se naglašava želja da se kroz smanjenje snage na vrhu dobije bolje razvijanje snage na nižim i srednjim okretajima, no često puta ta načelna težnja ne dolazi baš do izražaja u samoj vožnji.

Lagan kao pero, oštar kao nož

Kod Street Triplea to nije slučaj. Iako maksimalnih 69 Nm pri relativno visokih 9.100 okr/min nisu rekordne vrijednosti u toj klasi, agregat je toliko elastičan u svom radu, da je lako povjerovati proizvođaču kada tvrdi da vrijednost okretnog momenta ne pada ispod 60 Nm u širokom rasponu od 3.500 do 12.300 okr/min. Osim po manje snažnom, ali ipak odlučnijem agregatu, goli se Speed Triple od svoje zavodljive i odjevene sestričice razlikuje i po manje agresivnim kočnicama, čija kliješta nisu radijalne izvedbe, te jednostavnijim elementima nešto mekše podešenog ovjesa.

Jednako kao i na Daytoni, naprijed se nalazi Kayaba prednja vilica promjera 41 mm, no ona na Street Tripleu ne nudi mogućnosti podešavanja, te je uz to umjesto pod 23,9° postavljena pod 24,3°, a promjene su vidljive i na stražnjem monoamortizeru istog proizvođača: on nudi samo mogućnost podešavanja predopterećenja. Kako bi bio bolje prilagođen cesti, Street Triple je ciklistički donekle zastranio od Daytone, no tu u igru upada verzija R, koja bi - barem kada su oni najagresivniji korisnici u pitanju - stvari trebala vratiti na pravo mjesto.

Tako Street Triple R ima u osnovi jednaki ovjes kao i prošlogodišnja Daytona, što znači da je kut prednje vilice ponovno smanjen na 23,9°, te ona jednako kao i stražnji amortizer nudi mogućnosti podešavanja kompresije, povrata i predopterećenja. Od Daytone su preuzeta i radijalna kočiona kliješta s četiri klipića koja grizu dvostruke prednje diskove promjera 308 mm, a za puni sportski dojam tu je i radijalna pumpa. I nisu to jedine intervencije, no s obzirom na to da smo se previše dugo zadržali na tehnikalijama, ostale razlike između ta dva brata blizanca ćemo dotaknuti u sklopu opisanja dojmova iz vožnje.

Na prvi pogled bi moglo djelovati neobično da opis dinamičkih svojstava jednog naked motocikla započinjemo impresijama s Grobnika, no ovi

U vožnji se donekle može primijetiti da verzija R ima agresivnije kote ciklistike i tvrdi ovjes, no u odnosu na običan Street Triple najveća su mu prednost snažnije kočnice



◀ Ploča s instrumentima je doista bogata podacima. Uz uobičajene informacije sadrži kronometar, prosječnu i maksimalnu brzinu, prosječnu i trenutnu potrošnju i sat. Poželjeli bismo samo nešto veće brojke koje prikazuju trenutnu brzinu i uključeni stupanj prijenosa

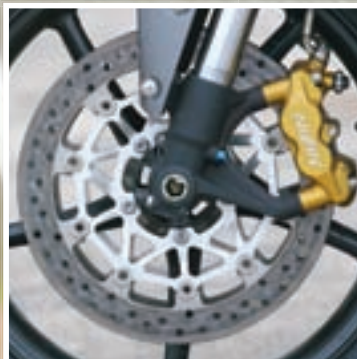
Prekidaci su klasične izvedbe i ne traže nikakvo privikavanje

Minimalistički stražnji kraj završava dvostrukim ispušnim topovima koji ponekad lagano griju sjedalo

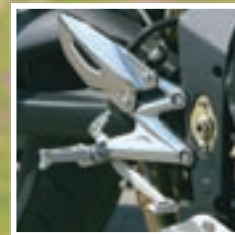
nas motocikli svojim prikazanim vrlinama jednostavno tjeraju da počnemo baš s natjecateljskom stazom. Pritom ravan upravljač, iznimno kratak osovinski razmak i suha masa od samo 167 kg već u početku jasno sugeriraju kako bi ukupna okretnost mogla biti na visokoj razini, no lakoća kojom se Street Triple 675 spušta u duboki nagib doista prelazi sva naša očekivanja. Motocikl je lagan kao pero i imate osjećaj da ga možete spustiti na koljeno već samo snagom svojih misli. Da stvar bude bolja, Street Triple 675 oduševljava stabilnošću koju pokazuje u zavoju, te čak ni kod malo žešće vožnje ne pokazuje znakovne uvijanja.

Na izlascima iz zavoja trocilindrični agregat nudi siloviti potisak na srednjim okretajima. Nakon 10 tisuća okretaja u desnom rubu kućišta obrtomjera postupno se počinju paliti plave diode najavljujući vam da ćete uskoro trebati promijeniti stupanj prijenosa

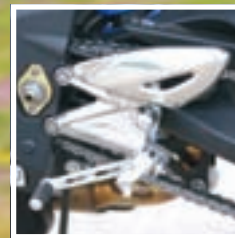
U odnosu na običan Street Triple, verzija R posjeduje snažnija radijalna kočiona klijesta, te mogućnosti podešavanja ovjesa



Malena prednja maskica i spojler ispod agregata kojima je bio opremljen testirani Street Triple dio su bogatog asortimana dodatne opreme



◀ Oslonci za noge su dovoljno visoko postavljeni da ne smetaju prilikom žešće sportske vožnje



Doduše, obični Street Triple će povremeno sasvim lagano zamjesiti, no to će učiniti toliko diskretno da vam - osim ako niste strašno brzi - uopće neće nedostajati mogućnost podešavanja ovjesa. Isto tako, njegov će nešto mekše podešeni ovjes (mekši u usporedbi sa sportskim, a ne naked motociklima) lako i bez ikakvog stresa upiti sve one neravnine koje nalazimo na našoj jedinoj pravoj stazi, a sve ga to u kombinaciji s ukupnom lakoćom upravljanja čini iznimno podesnim za sve one koji tek počinju tranziciju sa ceste na pistu. Tu svakako treba napomenuti da se sva premiještanja tijela izvode iznimno lagano i brzo, oslonci za noge su taman dovoljno visoko postavljeni, a do ozbiljnijeg umora vozača ne dolazi ni nakon velikog broja odvoženih krugova.

Kroz nešto sporije i srednje brze zavoje sa Street Tripleom možete prolaziti doista ostrim linijama, te - kada to situacija zatraži - bez većih problema izvoditi i ozbiljnije korekcije putanje. Nešto oprezniji trebate biti samo u vrlo brzim zavojima koje prolazite punim gasom, budući kombinacija kratkog osovinskog razmaka, uspravnog položaja vozača i snažnog potiska kojeg generira pogonski agregat rasterećuje prednji kotač, te usljed toga dolazi do širenja putanje, pa čak i trešnje upravljača. Stvar se donekle može popraviti konstatnim naginjanjem tijela nad upravljač, kako bi se dodatno opteretio prednji kotač, no u takvim brzim zavojima ipak ne možete očekivati preciznost ili stabilnost nekog čistokrvnog sportskog motocikla.

Obični Street Triple motociklima iz klase supersport ne može sasvim parirati ni prilikom snažnih

kočenja. Doduše, zahvaljujući odlično izvedenoj spojci ovaj Triumphov street-fighter kod snažnih kočenja motorom popraćenih i onim grubljim mijenjanjem stupnjeva prijenosa na niže ostaje toliko savršeno miran da može posramiti i neke puno kapacitetnije motocikle, no zato se kombinacija dvostrukih plivajućih diskova promjera 308 mm i dvoklipnih klijesta relativno brzo umori. U početku kočnice dobro obavljaju svoj posao, no bez obzira na to što je motocikl opremljen opletenim kočionim crijevima, nakon većeg broja odveženih krugova dolazi do postupnog propadanja poluge i laganog produženja zaustavnog puta.

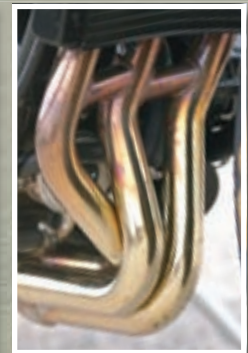
R kao Daytona

Prestižnija verzija R sa svojim radijalnim kočionim klijestima sa 4 klipeća nema problema s uma-

Sa svojih 167 kg i sportskom ciklistikom Street Triple spada u red iznenađujuće okretnih i lako upravljivih motocikala koji vas neće umoriti ni nakon većeg broja krugova na natjecateljskoj stazi



► Pogonski agregat je doista briljantan. Odlikuje ga niska potrošnja, elastičnost i za tu klasu vrlo odlučno razvijanje snage, a jedina zamjerka odnosi se na vibracije, koje se ponajviše osjete na upravljaču



Bez obzira na to da li ćete ga voziti stazom ili ćete se aktivno razgibavati na otvorenoj cesti, oduševit će vas ukupna okretnost i lakoga premještanja tijela

ranjem kočnica na stazi, s time da uz nešto veću ukupnu silu kočenja taj motocikl nudi i agresivniji odgovor na svako pritiskanje poluge kočnice. To je samo jedan od detalja koji pokazuje da je Street Triple R primjereniji još žešćim vozačima, koji se ni kada su naked motocikli u pitanju ne žele odreći najkvalitetnijih komponenti, a uz to imaju dovoljno znanja da iskoriste mogućnosti igranja s postavkama ovjesa kako bi motocikl sasvim prilagodili svojim potrebama. Osim toga, Street Triple R bi trebao još odlučnije padati u zavoj, što zbog toga jer stražnji amortizer nešto dužeg hoda podiže stražnji dio motocikla i visinu sjedala za 5 mm, a što zbog toga što je na ime oštrijeg kuta prednje vilice osovinski razmak skraćen sa ionako male-nih 1.395 na 1.390 mm.

Međutim, nije zlato sve što sije, pa se tako čini da je kraći međuosovinski razmak više odnio po pitanju stabilnosti u brzim zavojima i na dugim ravnim dionicama, nego što je donio po pitanju unaprijeđenja ionako vrhunске okretnosti običnog modela. Drugim riječima, na izlasku iz grobničke rupe testirani Street Triple R je još više rasteretio prednji kraj, zbog čega je bio nešto nervozniji i manje precizan od svog običnog brata. Ta se nešto veća nervoza osjetila i na ciljnoj ravnini kada je R primjetno više lelujaio i tresao upravljačem, no za pretpostaviti je da je takvom razvoju događaja kumovala i činjenica da za razliku od osnovnog modela nije bio opremljen malenom maskicom koja je dosta kvalitetno prebacivala struju zraka preko glave i ramena vozača.

Kad već jurimo ciljnom ravninom, spomenimo i to da se prije kočenja za prvi zavoj Street Triple u 6. brzini - bez obzira o kojoj se verziji radi - relativno lako primiče crvenom području obrtome-ra koje počinje pri 13.000 okr/min i koje je na (pre)malenom digitalnom brzinomjeru popraćeno brzinom neznatno većom od 240 km/h. Iz gornjeg je podatka o maksimalnoj brzini jasno vidljivo da ovaj goli motocikl zapravo i nema preveliki zaosta-

tak za sportskim motociklima iz klase 600, a taj je zaostatak još i manji kada su u pitanju ubrzanja na izlasku iz zavoja. Štoviše, zbog osjetno punijeg odgovora na okretanje ručice gasa u srednjem području vrtnje, Street Triple ne trebate držati stalno napetim u zavoj, već si možete dopustiti i nešto ležerniji pristup, a svejedno silovito izjuriti na ravnici.

Razvijanjem snage i prikazanim performansama Triumph je premašio sva naša očekivanja, a ukupnom dojmu brzine na običnom Street Tripleu svakako je pridonosio i gromoglasni Leo Vince ispušni sustav koji nije štedio na izbacivanju milozvučnih decibela. Za potrebe cestovnog dijela testiranja Street Triple je bio opremljen puno civiliziranijim serijskim ispušnim sustavom, no to nije moglo umanjiti našu očaranost pogonskim agregatom.

Pritom se na nižim brojevima okretaja, odnosno pri manjim brzinama na kojima šum vjetra u kacigi još nije uzeo primat, čuje samo simpatično zviždanje iz usisa, a kada vam ono dosadi, potrebno je samo nešto odlučnije zakrenuti ručicu gasa pa da se prolomi puno dublji i grleniji zvuk čija snaga raste proporcionalno s porastom broja okretaja.

U cjelini je zvuk kojeg na srednjim i visokim okretajima oslobađaju Trimuphova tri cilindra ipak nešto sličniji četverocilindričnim nego dvo-cilindričnim agregatima, a slična primjedba bi se mogla izreći i na ime razvijanja snage. U civilnoj primjeni Street Triple vrlo linearno i bez bilo kakvih trzaja i zastajkivanja vuče već od nestvarno niskih dvije tisuće okr/min, da bi iznad četiri tisuće okr/min počeo pružati performanse koje su sasvim dovoljne za opuštenu vožnju. Iznad 6.000 okr/



Ovako razgolćen Triumph gotovo u potpunosti otkriva sve vitalne dijelove od kojih je sazdan i sportski model Daytona 675



Ime Street Triple zapravo čini nepravdu sugerirajući da se radi o gradskom motociklu. Svojom okretnošću i lakoćom upravljanja ovaj motocikl doista nudi puno toga u gradu, ali je svejedno najsretniji kada ga muški potjerate otvorenom cestom

min upravljanje ovim motociklom počinje poprimati konture sportske vožnje, a glavnina provale snage rezervirana je za trenutak kada kazaljka obrtomjera pleše između oznaka 8 i 12.

Objektivno gledajući, Street Triple na visokim okretajima nije agresivan kao čistokrvni sportski motocikli, ali svejedno ide puno bolje nego što vam je to potrebno za vožnju po cesti. Način na koji razvija snagu zapravo nije toliko eksplozivan, koliko je odlučan i neodoljiv. Kada je otvorena cesta u pitanju, Street Triple je najljepše voziti između 6 i 8 tisuća okr/min budući agregat tada već pokazuje podosta od svog temperamenta, a vibracije koje su prisutne na visokim okretajima još uvijek ne uzimaju maha. Osim toga, na tim ćete režimama vrtnje kombinirajući 5. i 6. stupanj prijenosa krstariti između 100 i 150 km/h, što je uglavnom dovoljno brzo da se zabavljate na nekoj krivudavoj cestici, a opet nije toliko brzo da bi udari vjetra prešli granicu dobrog ukusa.

Tripud hura!

Zapravo je teško opisati koliko Street Triple može biti zabavan pobornicima sportske vožnje. Zahvaljujući svojoj iznimnoj okretnosti i odličnoj ciklistici britanski se naked vrlo lako može voziti vrlo brzo. Nevjerojatna lakoća kojom se baca u duboki nagib i sigurnost kojom pritom odiše jednostavno nas je tjerala da iz dana u dan sve brže prolazimo dobro nam poznate zavoje, a da se svejedno osjećamo pomalo nedostojnima mogućnostima ovog motocikla.

Pritom i pri onim ekstremnijim nagibima fascinira čvrstoća i reaktivnost prednjeg kraja, a sve je to popraćeno savršenim osjećajem za to što se zbiva s motociklom. Sve u svemu, izuzmemo li iznimno brze zavoje na kojima zbog već opisanog rastećenja prednjeg kraja dolazi do blagog širenja putanje, Street Triple se vozi kao kakav sportski motocikl, ali uz nešto manje napora.

Bez obzira na to koliko oštru putanju si zamisli-

li, Triumph će je odraditi vrhunskom preciznošću i bez ikakve nesigurnosti, s time da nam se ovaj običnog Street Triplea učinio iznimno dobro pogodnim za cestovnu vožnju. Dovoljno je tvrd da ne uzrokuje lelujanje motocikla, a opet je dovoljno mekan da upije manje neravnine koje u nagibu mogu uznemiriti sportske motocikle. Osim toga, nesputanom uživanju u jednako nesputanoj jur-njavi kroz zavoje doprinosi i elastičan agregat, koji vas lišava učestalog mijenjanja stupnjeva prijenosa.

Iako i običan Street Triple dobro koči, agresivnijim vozačima će se ipak više svidjeti verzija R opremljena radjikalnim kočionim klijestima



sa, iako je sam mjenjač vrlo korektan u svom radu i bez spomena vrijednih zamjerki.

Ovdje svakako treba napomenuti da se ovaj britanski goli sportaš, ako to njegov gospodar tako zatraži, može voziti i u sasvim smirenom ritmu, kada je iznenađujuće ugodan i blage naravi. Oslonci za noge su postavljeni nešto više nego na njegovim konkurentima, no to nije negativno utjecalo na ukupan položaj vozača koji ne umara ni nakon većeg broja prijeđenih kilometara. Sjedalo je dovoljno udobno, a ruke nisu opterećene, no svejedno bi im nakon duže vožnje mogle zasmetati stalno prisutne blage vibracije na upravljaču, koje nakon 8.000 okr/min poprimaju na intenzitetu. Vrlo slične simptome smo primijetili i na Tigeru 1050, pa izgleda da se tu radi o genetskom naslijeđu Triumphovih trocilindraša.

Jasno, najveće ograničenje po pitanju udobnosti odnosi se na zaštitu od vjetra, koja na ovom sasvim golom motociklu zapravo i ne postoji. Zato vam toplo preporučamo da iz asortimana dodatne opreme posegnete za malenom i učinkovitom maskicom, koja možda nije baš najsretnije dizajnirana, ali će svima onima koji nisu previše osjetljivi pružiti sasvim solidnu zaštitu od zračnih struja do nekih 160 km/h. Nakon toga je dovoljno malo pognuti glavu i zalegnuti nad spremnik goriva kako biste zaštitili gornji dio tijela, no čak i s tom maskicom Street Triple spada u red motocikala kod kojih se ne trebate previše zamarati kupnjom vinjete ako vas put slučajno nanese u susjednu Sloveniju. Naime, dosadne autoceste ne samo da nisu u skladu s vragolastim karakterom ovog modela, već je pri dugotrajnijem inzistiranju na visokim brzinama potrebno računati s time da će vam vjetar silovito bičevati ruke, a posebno koljena.

Kada bi jednom naked modelu uopće bilo moguće prigovoriti zbog loše zaštite od vjetra, onda bi to bila i jedna od rijetkih ozbiljnih zamjerki koje bismo imali u vezi s ovim motociklom. Možda će se nekom ovaj članak učiniti previše afirmativnim, a premalo kritičnim, no ovaj motocikl nudi toliko toga dobrog i originalnog, da je svakome tko sjedne za njegov upravljač teško prestati sipati komplimente. Ne znamo samo da li nam se pritom više sviđa njegov odličan pogonski agregat ili pak okretna ciklistika. Sigurno je samo to da mu dodatnu dozu privlačnosti daju originalan dizajn, iznimna lakoća upravljanja, te umjerena potrošnja goriva. Ona je za vrijeme testa jedva prelazila prosječnih 6 litara, iako smo zbog obilja užitaka koje pruža u vožnji Street Tripleu bili spremni oprostiti i puno više.

Nedostaci? Prednja kočnica na običnom Street Tripleu mogla bi biti nešto konkretnija, vibracije manje izražene, a cijena niža. Doduše, možemo se nadati da bi svota od 71.815 kn, koliko treba izbrojiti za osnovni model, uskoro mogla splasnuti na nešto prihvatljivije vrijednosti, no čak i ako se to ne dogodi, ovaj ponajbolji motocikl u svojoj klasi vrijedi svake uložene kune.

Uostalom, ako i za motocikle vrijedi ona da im ne treba suditi prema izgledu, već prema ljepoti duše, onda Street Triple zapravo i nije jedan od najskupljih nakeda srednje zapremine, nego najjeftiniji sportski motocikl. Što se nas tiče, ovaj je model toliko dobar da je svaka trunka one početne sumnjičavosti koja je proizlazila iz nedorečenosti njegova prethodnika netragom nestala. I zato, da nas sada netko pita želimo li jedan britanski motocikl bili bi vrlo jasni: Oh, yes sir, but make it triple! Street Triple! ■



S ovim se motociklom možete zabavljati na različite načine. Ako na vidiku nema otvorene ceste sa zatvorenim zavojima, možete kratiti vrijeme izvođenjem akrobacija. Street Triple je za to i više nego spreman



Triumph Street Triple (Street Triple R)

Motor: trocilindrični redni, četvertaktni

Promjer x hod: 74,0 x 52,3 mm

Obujam: 675 ccm

Odnos kompresije: 12:1

Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva

Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci

Mjenjač: 6 brzina

Okvir: aluminijski

Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, bez mogućnosti podešavanja (potpuno podesiva) hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, mogućnost podešavanja preopterećenja (potpuno podesiva), hod 126 mm (130 mm)

Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17

Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 308 mm i (radijalne) kočione čeljusti s 2 (4) klipača, straga disk od 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipačem

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.030, širina 736 (731), visina sjedala 800 (805), osovinski razmak 1.395 (1.390), kut upravljača 24,3° (23,9°), predtrag 95,3 mm (92,4 mm), suha težina 167 kg

Deklarirano: snaga - 107 KS (79 kW) - 11.700 okr/min, max. okr. moment - 7 kgm (69 Nm) pri 9.100 okr/min

Spremnik goriva: 17,4 l

+ pogonski agregat i performanse, ciklistika i ovjes, okretnost, spojka, užitek u vožnji, dizajn

- vibracije na visokim okretajima, lagan prednji kraj

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agr.	Zapr. (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. mom. (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Aprilia Shiver 750	V2	749,9	95 - 9.000	84 - 7.000	189	1.449	810	15	64.510
Beneli TNT 899	R3	899	120 - 9.500	88 - 8.000	208	1.443	820	16	73.200
Kawasaki Z 750	R4	748	106 - 10.500	78 - 8.300	203	1.440	815	18,5	57.625
Triumph Speed Triple	R3	675	107 - 11.700	69 - 9.100	167	1.395	805	17,4	71.815
Yamaha FZ6 S2	R4	599	98 - 12.000	63 - 10.000	180	1.440	795	19,4	65.900