

test

Triumph Truxton 900

NAPISAO I SNIMIO: MARKO GUZINA

Ponekad je teško započeti pisanje nekog testa, jer čak ako imamo ideju za sredinu, uvod zna predstavljati problem. Uz Triumph Truxton 900 poteškoće koje se javljaju posve su drugačije prirode, jer nam ovaj predivni, karizmatični motocikl um preplavljuje požutjelim crno-bijelim fotografijama, pričama o davnim danima, izlizanim jaknama „rokericama“ i uljem zamrljanim kožnim čizmama. Motocikl koji je pred nama bez imalo truda oživjava sve priče koje smo čuli i vraća nas u dane kada je bilo pitanje života i smrti dosegnuti „tonu“, odnosno 100 milja na sat (približno 160 km/h). Sredinom šezdesetih godina originalni Triumph Truxton je bio egzotični predmet želja koji su samo rijetki mogli imati, kao što je to danas, primjerice, Ducati Desmosedici. Truxton koji je pred nama nije toliko egzotičan po dostupnosti, koliko je njegova pojava danas pravi lijek za oči umorne od svakojakih suvremenih uradaka.

Motocikl ili vremeplov?

Logika nalaže da s obzirom na konfiguraciju s dva kotača i ostalim elementima Truxton moramo smatrati motociklom, ali isto tako ne možemo prekrižiti niti činjenicu da nas svojom pojavom vodi u neka davna vremena. Ne radi se o vremenima kada su zemljom kročili dinosauri, no gledamo li kroz prizmu motociklizma, skoro je tako.

Opis koji slijedi mogao bi se primijeniti na gotovo svaki Cafe Racer motocikl klasične forme u proteklih pola stoljeća. Za početak su tu žbičani naplatci, za koje danas nema primjene na „jurilicama“, a nekada su bili jedino dostupno rješenje. I činjenica da se na prednjem kotaču nalazi jedan kočioni disk također nosi dašak klasike, jer danas skoro da i tačke sprijeda koriste dva diska. Iako na slikama nije vidljivo, dojam klasike nadopunjaju i metalni blatobrani, dok po skromnom mišljenju vašeg novinara jedan od ljepših prizora u svijetu motociklizma predstavlja prednji kraj. Kombinacija klasičnog okruglog svjetla, jednostavnih kontrolnih intrumenata te nisko postavljenog upravljača jednostavno budi posebne osjećaje. Tome nemalo doprinose i specifični retrovizori iznikli iz krajeva upravljača, dok sliku pomalo narušavaju plastična kućišta prekidača. Dojam sportskog daju bijele pozadine brzinomje-



Kada je rock

Prepoznatljiv izgled garantira
da će Truxton biti primjećen



C I J E N A
72.777 KN

U posljednje vrijeme drugi proizvodači kroz konceptne modele sugeriraju povratak korijenima ili dahom klasike zamotaju neki custom, no Triumph ima drugi pristup. Oni se svoje tradicije nisu niti odrekli, a Truxton 900 to najbolje dokazuje

bio mlad

Slična slika se mogla vidjeti
i kojih 40 godina ranije u
okolici Londona



Lijepi prednji kraj
prati jednostavnu
Cafe Racer filozofiju

ra i obrtomjera, s tim da odabrane grafike opet cijelu sliku šalju desetljećima u povijest. Tek pokoja kontrolna žaruljica, među njima i ona za sustav elektronskog ubrizgavanja, daju naslutiti da je riječ o suvremenom proizvodu.

Pogledamo li prema stražnjem dijelu, nailazimo na prelijepi spremnik goriva klasičnog izgleda, na čijim stranicama pažnju privlače masivni amblemi tvrtke, gotovo nepromjenjeni od pamтивjeka. Na spremnik goriva se nadovezuje crno sjedalo jednostavnog oblika i uzorka, a na njegovom stražnjem dijelu nalazi se poklopac posve primjeren jednom Cafe Raceru. Na jednostavnom stražnjem blatobranu mjesto pod nebom su pronašli klasično stražnje svjetlo i dva pokazivača smjera, koji su - kao i na prednjem kraju - u obliku metka („bullet“).

Prije nego pomislite da smo nešto zaboravili, eto nas i do agregata, koji bi sam po sebi mogao nekome posve lijepo ukrasiti dnevni boravak. Ispod nabrekle glave motora (u kojoj je ponešto modernija tehnologija nego u prošlosti) dolaze jednostavna rebra za hlađenje, a zatim i blok motora. Ne možemo se odlučiti je li lijepi prizor lijeva strana - na kojoj se nalazi veliki poklopac, koji između ostalog pokriva i spojku - ili nam je ipak draža desna strana. Tu se pored nevelikog ovalnog poklopca nalazi i prepoznatljivi Triumphov „trokutasti“ poklopac obrubljen niskom vijaka koji ga drže na mjestu. Svi poklopci motora odišu elegancijom zahvaljujući - između ostalog - brušenom sjaju aluminija. Ova lijepa slika s obje je strane uokvirena s po jednom cijevi sjajnog ispušnog sustava, koji završava konusnim ispušnim „topovima“ specifičnim za jurilice šezdesetih godina.



Po provjerenom kalupu

Sigurni smo da postoje ljudi koji bi Triumph Truxton 900 kupili samo zbog njegove specifične ljepote, makar bio načinjen i od drveta, no s obzirom da se radi o vrlo funkcionalnom motociklu, opisat ćemo njegove karakteristike. Kako i priliči modernom motociklu klasičnog izgleda, okosnica

Položaj za upravljačem odgovara duhu motora



svega je vrlo jednostavan okvir od čeličnih cijevi - tu nema iznenađenja. Izvana gledano, niti agregat se mnogo ne razlikuje od dalekih predaka iste tvrtke, ali tu bismo se lako prevarili. Iako je i dalje riječ o zrakom i uljem hlađenom dvocilindrašu paralelne, vertikalne arhitekture, ipak ima novosti.



Kontrolni instrumenti podsjećaju na pošta vremena™

Svojom pojavom agregat podsjeća na slavne pretke

Hlađenju agregata pomaže hladnjak ulja

Pokazivač temperature ulja je lijep detalj

Pored elektronskog ubrzivanja, čok je ručni



I straga je Truxton karizmatičan, spuštene ručke i podignuti ispušni topovi imaju poseban šarm

Provrt i hod ovog agregata iznose 90 odnosno 68 mm, što u dva cilindra daje ukupnu zapreminu od 865 kubičnih centimetara. U glavi agregata se nalaze dvije bregaste osovine s 4 ventila po cilindru. Iako na prvi pogled Truxton koristi rasplinjače, radi se o sustavu elektronskog ubrzivanja, što na kraju rezultira sa 69 konjskih snaga pri 7.400 okr/min te zakretnim momentom od 70 Nm pri 5.800 okr/min.

Za prijenos snage tu je spojka s više lamela u uljnoj kupci, zatim mjenjačka kutija s pet stupnjeva prijenosa i na koncu lanac koji umjereni broj „konja“ dovodi do stražnjeg kotača. Nastale ispušne plinove u atmosferu odvodi prilično zatvoreni 2 u 2 ispušni sustav.

Po pitanju ovjesa nema nekih novotaraja, pa je tako na prednjem kraju teleskopska vilica promjera 41 mm te hoda 120 mm, dok je na stražnjem kraju uposlena jednostavna čelična vilica čije kretanje kontroliraju dva amortizera te kotaču omogućavaju ukupno 106 mm gibanja.

Dimenzije guma daju naslutiti da se nije išlo za performansama, već za izgledom, pa je tako naprijed guma 100/90-18, a straga 130/80-17, a kasnije ćemo vidjeti da to uopće nije niti loše. Niti kočnice na papiru ne djeluju primjereno, ali prednji disk promjera 320 mm te onaj stražnji, koji mjeri 255 mm, funkcioniraju sasvim dobro.

Iako na prvi pogled ne djeluje posebno veliko, Truxton zapravo nije mali motocikl, a o tome svjedoče međuosovinski razmak od 1.490 mm i ukupna duljina od 2.150 mm. Sjedalo se na ovom modelu smjestilo 790 mm od podlage, a proizvođač deklarira suhu težinu od 205 kilograma. U spremnik goriva stane 16 litara i s tim smo podatkom zapravo okončali opis tehničkih detalja.

1**2****3**

- (1) Stražnji amortizeri ne djeluju impresivno, ali je ovjes dobro usklađen i primjereno performansama
 (2) Jedan disk naizgled ne nudi puno no svako garantira sigurnost (3) Na osloncima za noge se primjećuje koliko truda je uloženo u neke detalje (4) Ljubitelje Cafe Racer filozofije će ovaj pogled posebno veseliti
 (5) Sjedalo vozača omogućava premještanje, a poklipac na stražnjem sjedalu doprinosi atraktivnosti

4**5**

Posebne slasti

Rekli smo što se dalo reći o motociklu koji stoji, a sada je red na poslovičnom okretanju ključa u kontakt bravici, pa zatim i vožnji. Naravno, bravici prije svega treba pronaći - smještena je s lijeve strane prednjeg svjetla. Izvlačimo ručni čok (što čudi pored elektronskog ubrizgavanja), povlačimo ručicu spojke i pritišćemo tipku elektropokretača. Agregat se budi odmah, ali pomalo neodlučno, a okretaji rastu s određenom zadrškom. Dozvoljavamo neko vrijeme da se agregat zagrije dok mi podesimo retrovizore i udobno se smjestimo za upravljačem. Naravno, kako je riječ o „sportskom“ motociklu, na udobnost ne treba računati, no položaj ipak nije ekstreman, već prilično ugodan. Niži vozači će možda biti pomalo razvučeni od sjedala do upravljača, ali oni prosječne visine će se lako smjestiti.

Procijenili smo da je agregat dovoljno topao da skinemo čok, a zatim lako ubacujemo u prvi stupanj. Spojka je možda malo tvrđa, ali se lako dozira i to nas veseli. Iznenadenje dolazi kada se valjalo okrenuti ispred redakcije tamo gdje to činimo svakodnevno. Dok s većinom motocikala to obavimo u času, s Truxtonom smo imali malo više posla jer kut zakretanja upravljača nije impresivan. S druge strane, nisko sjedalo i nisko težiste olakšavaju manevriranje na mjestu.

Kretanje s mjesta je s ovim motorom lako jer prilična zapremina rezlutira i dovoljnim zakretnim momentom već na niskim okretajima. Zapravo, Truxton se odmah pokazao vrlo ugodnim za vožnju jer mu je ciklistika prilično precizna, agregat i mjenjačka kutija su dobro usklađeni, a kočnice su dovoljno jake. Precizan mjenjač ne zahtijeva

Truxton je stabilan u svakom režimu vožnje, a posebno je to izraženo pri većim brzinama

napor vozača, pa je dovoljno pomisliti o promjeni stupnja prijenosa i sve se dogodi gotovo samo od sebe. Već pri laganoj vožnji dade se naslutiti kako je ispušni sustav prilično restriktivan, a kasnije to još više dolazi do izražaja. Zapravo, bilo nam je žao kada bismo se nakon jurnjave uz biranje redom sve nižeg stupnja prijenosa zaustavljadi na semaforu. Tada bi se iz dubine ispušnog sustava dalo naslutiti pucketanje, koje bi uz otvorenije „topove“ stvorilo zvučnu kulisu kakva dolikuje jednom Cafe Raceru.

Što se tiče snage i njezinog razvijanja, Truxton se može uspoređivati s današnjim custom motociklima jer je agregat koncepcijom nesklon okretajima i zapravo ga je najljepše voziti u režimu do kojih 3.500 okretaja. Naravno da je za žustriju vožnju potrebno zagrabitи više gasa, ali tada se pojavljuju i izvjesne vibracije, koje ne smetaju, ali ni ne poboljšavaju dojam. Agregat u nekim situacijama ostavlja dojam stare kamene kuće s metar debelim zidovima. Polako se grije, a tek nešto brže hlađi. Ovo smo primijetili zahvaljujući pokazivaču temperature ulja, koji se nalazi na mjestu otvora za uljevanje ulja. Ovaj detalj je koristan, a osim toga na neki način produbljuje vezu čovjeka i stroja, barem za nas koji volimo pratiti sve parametre. Prilikom kraćih gradskih vožnji agregat se ne bi ugrijao niti na radnu temperaturu, ali kontinuirano održavanje brzine preko 140 km/h na autocesti polako ali sigurno gura malenu kazaljku prema crvenom polju. Kako se radi o gotovo neuništivom, zrakom hlađenom agregatu, ovo ne zabrinjava, ali ukazuje na to da Truxton s ovakvim ispušnim sustavom nije namijenjen duljim brzim vožnjama autocestom. Na kraju, toliki ga je užitak

**Iako nesvakidašnje izvedeni,
retrovizori su pregledni dok
u gradskoj vožnji na njih
treba pripaziti**



**Truxton će svojom pojmom
lako privući motocikliste
zasićene današnjim
modernim dizajnom**





Uzak i dugačak, Truxton je upečatljiva pojava

voziti otvorenom cestom, da je ulazak na autocestu gotovo ravan griješu.

Po gradu je Truxton svakako zabavan i teško je odoljeti i ne promotriti njegov specifični profil u svakom izlogu pored kojeg se prolazi, ali sve dolazi na svoje' tek kada grad ostane za nama, a prometnica se počne više ili manje uvijati. Igrom slučaja je tijekom testiranja Truxtona na red došao i Motohappening, pa nismo trebali tražiti ispriku za



Vozna svojstva daleko nadilaze prvi dojam koji stvara klasični izgled

put do mora. Stara cesta od Zagreba do Rijeke pružila nam je neumjerene količine zabave, a Triumph nas je konačno posve osvojio.

Iskusili smo tečno ubrzavanje iz zavoja, zadivljujuća stabilnost pri svim brzinama, zatim mirno kočenje i spuštanje u idući zavoj. U tišini scenografija kroz koje smo se vozili čak se i ispušni sustav pokazao adekvatnim za cijelovit dojam. Ono što nas je iznenadilo jest činjenica da je Truxton vrlo

pitom. Iako na prvi pogled ne bismo očekivali, ovjes je zapravo u svakom trenutku davao osjećaj sigurnosti, a slično vrijedi i za kočnice. Prednja sama za sebe nije dovoljno jaka za najžustrija kočenja, ali kombinirana sa stražnjom na siguran način zaustavlja motocikl. Usprkos relativno uskom upravljaču Truxton se lako i precizno vodi kroz zavoje, a niti neravnine ga ne mogu pokolebiti na zadanoj putanji. Tek nešto kraći hod stražnjeg ovjesa znači da će one najgore izbočine ponekada gurnuti vozača iz sjedala, ali na motoru se i tako valja držati, zar ne? Kada smo jednom ušli u ritam, našem veselju nije bilo kraja - vožnja je tada brza, zabavna i sigurna.

Naravno, govorimo o tempu koji je tek na rijetkim ravnim dionicama premašivao 140 km/h, a do te brzine vozaču ne smeta niti vjetar. Kod viših brzina posve logično svu silinu nadolazećeg zraka trpi posve izloženi vozač, a to smo iskušali na autocesti. I opet, gotovo je nevjerojatno koliko stabilnosti je ugrađeno u ovaj motocikl, koji niti pri krajnjoj brzini ne pokazuje ni najmanju namjeru odstupanja od zadane putanje.



Truxton nije namjenjen žurbi, ali će zato spremno pojutiti i vlasnika pritom razveseliti



Spremnik goriva nosi velike, prepoznatljive ambleme

Truxton će nekima biti toliko lijep da bi ga najradije držali izloženog u dnevnom boravku



Neka druga vremena

Logika nameće zaključak da je Triumph Truxton 900 namijenjen prvenstveno ljudima koji su i odrasli na sličnim motociklima, ali prije nekoliko desetaka godina. Dok zasigurno dio zainteresirane publike uključuje i tu demografsku skupinu, Truxton je po nama motocikl za sve- uključujući i mlade - koji žele zabavan i karizmatičan motocikl kakav neće sresti na svakom koraku. Dok je prije kojih 40 godina originalni Truxton bio dokaz želje za adrenalinom, danas je suvremeniji Truxton dokaz stila i potrebe za pronalaženjem mira u ovim turbulentnim vremenima.

Precizan, siguran i zabavan u vožnji, ovaj motocikl udovoljava svim potrebama koje se postavljaju pred suvremene proizvode, ali tome dodaje i nesebičnu porciju osobnosti, što se sve rjeđe susreće. Dodamo li tome da će svaki vlasnik svoj motocikl još malo izmijeniti, spoznajemo da je riječ o posebnom vozilu. Dok bi za nas izmjene uključivale otvorenniji ispušni sustav i samo jedno sjedalo, prije ovakvih zahvata

Truxton treba kupiti. Posve je jasno da za 72.777 kn, koliko ovaj model trenutno košta, u Hrvatskoj potencijalni kupac može nabaviti pregršt modernih motocikala, ali opet, koga zanima Truxton, taj odvraća pogled od modernog. Konkurenčiju ovom modelu možemo tražiti u klasičnoj pojavi Moto Guzija V7, odnosno klasičnim modelima Ducatija, a na koji od njih će pasti vaš odabir, posve je subjektivno.

Primijetimo još da Truxton svoje tehničke, vizualne i sve druge zamislive korijene vuče iz povijesti. Možda je naš pogled pretjerano romantičan, ali čini se kao da je tada bilo gotovo nepristojno nekamo žuriti ili u žurbi obavljati poslove. Dok se užurbano ponašanje danas gotovo podrazumijeva, Triumph Truxton ga pomoću katalizatora svoje karizme pretvara u opušteno "ima dana" razmišljanje. Naravno, reći samo ovo ne bi bila potpuna istina, jer iako nije za žurbu, Truxton će rado tu i tamu pojuriti, no ovo dvoje treba razlikovati: žurimo zbog različitih pritisaka, a jurimo iz čiste nepovorene zabave. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor:	dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	90 x 68 mm
Obujam:	865 ccm
Razvod:	dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje:	zrakom i uljem
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje promjera
Spojka:	više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač:	5 brzina
Okvir:	čelični cijevasti
Ovjes:	teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm hoda 120 mm; straga vilica s dva amortizera hoda 106 mm
Gume:	prednja 100/90-18, stražnja 130/80-17
Kočnice:	naprijed disk promjera 320 mm i kočione čeljusti s 2 klipi, straga disk promjera 255 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.150, širina 695, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.490, težina 205 kg
Deklarirano:	snaga - 69 ks (51 kW) - 7.400 okr/min, maks. okr. moment - 70 Nm pri 5.800 okr/min
Spremnik goriva:	16 l
+ izgled, karizma, mjenjač, kočnice, kvaliteta	
- kut zakretanja upravljača, zaštita od vjetra, cijena	



Ispušni sustav je lijep, ali nešto bogatija zvučna kulisa bi bolje pristajala ovakvom motociklu