

Forny et nostalgi

Triumph Speedmaster er en skøn retro-cruiser, man ikke kan holde sig fra – trods dens skønhedsfejl



Triumph Speedmaster ★★★★★

Pris inkl. lev.: 178.295 kr.

2 cyl. - 62 hk - ca. 175 km/t - 15 km/l

↑ Imponatoreffekt
Køreglæde

↓ Bagsæde
Manglende tanklås

■ **Man skal ikke** mange år tilbage, før Triumph var motorcyklen, man måtte eje. Efter en konkurs i 1983 er Triumph nu igen solidt plantet i markedet med modeller, der bringer minder om den britiske tohjulsers bedste år.

Speedmaster er en rigtig cruiser med engelske manerer – forfinet med nutids-teknik. Med en pris på godt 175.000 er Speedmaster langt billigere end en Harley Davidson, og på niveau japanske customcruisere. Alene det gør Triumph Speedmaster til en spændende maskine.

Med sine lave og svulstige former og den flotte detaljering har Speedmaster den umiddelbare tiltrækning, som kunder til customcruisere normalt falder for. Omdrejningstæller og instrumentlamper er smukt indbygget i det forkromede instrumenthus på toppen af tanken. Håndtagene er fæde med forkromede endestykker. Skærmene er flot svungne, og kromdetaljerne skinner om kap. Alt er fremstillet for at imponere. At missionen er lykkedes oplever man, når selv Harley Davidson-ejere drejer hovedet afled for at få det hele med.

Helt uden skønhedsfejl er Speedmaster ikke. Den støbte alufølg

på forhjulet bryder efter vores mening med den gode stil. Og så skal man altid have to nøgler med på tur, én til tændingslås og én til styrlåsen. Det er upraktisk, ligesom det er lidt fjollet at skulle undvære en tankmåler.

Sidespejlene har desuden en tendens til at falde ud af justering, når vindpresset bliver størst. Men skavankerne blæses bort, når først motoren er startet, og asfalten ruller væk under én.

Speedmaster kører overbevisende, selv om den ligner noget, der hører til i et udstillingsvindue. Lidt uvant stiger man ikke op, men sætter sig ned på maskinen. Den lave sædehøjde er med til sikre, at de 250 køreklare kilogram kan håndteres af de fleste.

Fodhvilene sidder meget langt fremme og giver føreren en kørestilling, som er en cruiser værdig.

Selv om motorcyklen er konstrueret efter gamle principper,



Den luftkølede række-motor lyder som en V2'er og trækker trods sine blot 62 hestekræfter godt fra land i kraft af sit høje moment



Den store, runde forlygte signalerer rendyrket retro-look, men nærløst er dårligt. Den påmonterede vindskærm er ekstraudstyr



Ergonomien viger for krom og frække detaljer. Praktiske detaljer som lås og måler på benzintanken er også ofret på æstetikens alter

styrer den neutralt. Den kan køres hurtigt gennem sving og uden nogen form for unoder, noget der for få år siden var utænkeligt på den slags motorcykler.

Ved forceret svingkørsel får den lave frihøjde fodhvilere og udstødningsanlæg til gå i asfalten. Men det er tvivlsomt, om det bliver et problem for de købere, som vælger stil frem for fart.

Speedmasterens største svaghed er forudsigelig: Den lange forgaffel giver et langt efterløb, som gør motorcyklen svær at styre ved lav fart, hvor den har en tendens til at falde ind i svinget. Man vænner sig til det, men føreren skal altid være påpasselig under sving med lav fart – noget man lægger mærke til, når man drejer om et hjørne efter man har holdt stille ved et lyskryds.

Langtur er ikke Speedmasterens favoritdisciplin. Sædet er for lavt, og den specielle siddestilling for anstrengende. Efter en times kørsel begynder lænden at værke.

På bagsædepladsen viger funktion for design. Sædet skråner nedad og bagud, og bagsædepasageren skal holde godt fast om føreren for ikke at glide af, når gas-håndtaget vrides tilbage. En sissybar i MC-sproget, som er et eftermonteret ryglæn, løser primadonnaens problemer med at blive sidende.

Vores testcykel var blevet leveret med en lille styrkåbe, som ikke er standard. Og den beviste sit værd på motorvejen, hvor den ledte det værste vindpres væk fra hoved og bryst.

Cruisersjælen fornægter sig ikke, når hastigheden stiger. Motorcyklen er ikke udpræget ret-

ningsstabil ved høj hastighed. Og bremserne mangler bid, når det går stærkt.

Motoren på Speedmaster er en perle. Den tocyllindrede række-maskine på knap 800 kubikcentimeter trækker godt fra ca. 1200 omdrejninger og vibrerer passende for denne type motorcykel. Den lyder som en kutter ved acceleration og prutter og brager, når man slækker på gassen. Sådan skal det lyde, mener Triumph, som har gjort meget for at opnå netop de rigtige vibrationer og den buldrende lyd.

Teknisk har ingeniørerne sørget for, at motoren tænder med 270 grader mellem stempelslagene, hvor tocyllindrede rækkemotorer normalt har 180 grader mellem stempelslagene. Motoren trækker ufortrødent til over 8000

omdrejninger, dog med et hul i momentkurven mellem 5500 og 6500 omdrejninger.

62 hk lyder ikke af meget sammenlignet med andre motorcykler. Men fordi den er momentstærk, er det faktisk rigeligt.

Med en så sej motor bliver gearkassen næsten overflødig. Allerede ved 20-30 kilometer i timen kan den sættes i femte og højeste gear. Den kan køres dovent – noget, der klæder den slags motorcykel godt. Får man alligevel lyst til at vippe med venstre fod, er gearkassen velafstemt og letgående.

Alt i alt virker cyklen helstøbt. Og fremfor alt er Speedmaster en motorcykel, som man ikke kan lade være i fred. Lysten til at køre en tur er konstant til stede.

Som en fed bonus er man garanteret opmærksomhed fra folk i

Høje svinghastigheder og Triumphen kvitterer straks med gnister fra fodhvilere og udstødningsanlæg



alle aldre. Og det er vel det, Speedmaster handler om.

Af Tommy Rønn og Anders Berner
Foto: Anders Filtenborg

Triumph Speedmaster	
Motor	R2 - 8 vent. - 790 ccm
Maks effekt	62 hk v. 7400 omdr.
Maks moment	60 Nm v. 3500 omdr.
Hvor hurtig?	
0-100 km/t	anslået 6 sek
Topfart	anslået 175 km/t
Hvor stor og hvor tung?	
Akselafstand	166 cm
Bremser for/bag	Dobbelt skive/skive
Dæk, for - bag	110/80R18 - 170/80R15
Tørvægt	229 kg
Tankindhold	16,6 l
Sædehøjde	72 cm
Importør	Vagn Jensen Motorcykler
	Tlf. 86 22 38 86