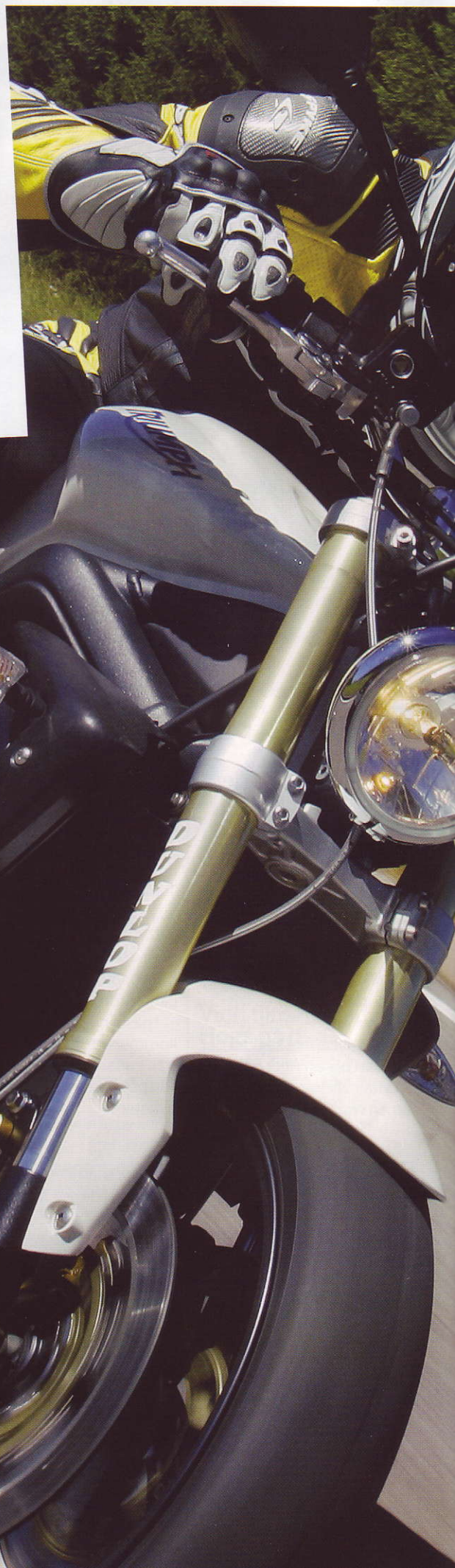


STREET FIGHT LIGHT

Street Triple 675 är tänkt att bli hojen
som ska få dig att börja köra Triumph.
Till låg kostnad dessutom!

»DEN DRAR HELT
RENT FRÅN 2000
ÄNDA TILL RÖD-
MARKERINGEN«



Vi tog flyget till Italien för att köra nya Street Triple. Väl där mötte vi en huligan för nybörjaren...

KURVA FÖLJER på kurva när vägen från Trento slingrar sig uppför Mounte Bondone, norr om Gardasjön i Italien. På vägen körs ibland biltävlingar och just nu är det en inofficiell tävling mellan mig och två kollegor från Finland.

Street Triple är i princip en avklädd Daytona 675 och en bättre miljö för den här hojen är svår att tänka sig. Den tar sig fantastiskt ur hårnålskurvorna oavsett om jag låter varvet droppa neråt 3-4 000 varv. Faktum är att den drar rent från 2 000 varv till rödmarkeringen.

Det är en flexibilitet som man inte kan förvänta sig utav en »nedtrimmad supersportmotor«, vilket Street Triple egentligen handlar om. Åtskilliga är de nakna bushor som trimmats ner, för att få mer vridmoment och en mer användbar effektkurva, men som i samma ögonblick blivit tråkiga sömnpiller.

Triumph uppger en effektsiffra på 108 hästkrafter och ett vridmoment på 69 Newtonmeter och har verkligen lyckats med att skapa en ännu mer användbar motor utan att göra den tråkig.

MEN TILLBAKA TILL vägen som ringlar sig uppför berget. Vi var vid motorn, men förutom en snällare kam är den i övrigt samma trecylindriga motor som vi hyllat tidigare.

Kurvorna håller perfekt radie, knäet smeker asfalten och det känns som om vi håller på att inleda ett förhållande. Motorcykeln är lätt, endast 167 kilo. Förvisso två kilo mer än Daytona 675 men fortfarande lätt jämfört med konkurrenterna.

– Framförallt handlar det om att det här avgassystemet är tyngre, berättar produktchefen Simon Warburton när vi stannar på toppen för en cappuccino i solen.

Vikten gör modellen ytterst lätt att hantera och i kombination med den pigga motorn så är wheelies på första växeln självskrivna från varje korsning. Men ska du ha upp den på andra växeln krävs koppling.

NU ÄR DOCK modellen inte byggd med sikte mot stuntförare som Kevin Carmichel. Street Triple är modellen som ska ge försäljningsvolym åt märket.

– Vi ser att genomsnittsåldern för Triumph-ägare sjunker, tack vare nya Speed Triple och Daytona 675. Med Street Triple hoppas vi nå fler unga förare, berättar Simon.

Liksom alla tillverkare står Triumph inför ett problem med att allt färre tar motorcykelkörkort, reglerna stramas till på flera marknader, inkörsporten med 50-kubik blir allt mer svårtillgänglig, färre tar steget vidare till motorcykel och de som gör det, gör det senare i livet. Självklart vill

Viktbesparing sätter ny nivå

DAYTONA 675 ÄR RIKTIGT välbyggd och självklart gynnar det Street Triple. Motorn är identisk, förutom kammarna, vilket innebär att vevaxeln har en förskjutning av 120 grader mellan vevtapparna och en enkel balansaxel. Ventilmekanismen har sidoplacerad drivning av kamaxlarna och snäv ventilvinkel, vilket ger ett mycket plant förbränningsrum. Kolvarna är korta, med friktionsreducerande behandling av kompressionsringen. Stålstakarna saknar mutter för överfallet, vilket även det sparar vikt. Växellådan har axlarna placerad horisontellt för att motorn ska bli så kort och kompakt som möjligt.

VISST VAR DET DÅR MYCKET tekniskt mumbojumbo, men eftersom motorn - och ramen

- är byggd för en supersporthoj så är det hög nivå på delarna. Teknikerna har gjort ett mycket fint arbete. Skapat en motorcykel som är mycket lätt, vilket gör att effekten lätt räcker till. Berättade vi förresten att motorn har individuell mappning av tändning och insprutning för varje växel?

DEN ENDA PUNKT DÄR MAN känner att Triumph har sparat pengar på är bromsarna, som med endast tvåkolvsok är av relativt enkelt snitt. Men tack vare den låga vikten fungerar alltsammans. Vad jag fortfarande inte förstår är dock hur Triumph kan sälja den för endast 79 900 kronor och fortfarande tjäna pengar. Det här sätter press på konkurrenterna...



provkörning

TRIUMPH STREET TRIPLE



BIKE.SE

Surfa in på bike.se och njut av ett stort bildspecial för Street Triple.

Vi diggar den vita lackeringen och även om Triumph riktar in sig på nyblivna motorcyklister så är Street Triple pigg på både wheelies och stoppies. Det är en motorcykel som utstrålar körglädje rakt igenom!



Kåpan är extratillbehör och kostar 1724 kronor för den lackerade delen, 718 för själva kåpglasat.



Instrumenteringen på Street Triple liknar den hos Daytona, övervarningslampor i högerkant.

Triumph Street Triple

Pris på gatan	79 900:–
Importör	Triumph Motorcycles AB Tel: 08-680 07 25 www.triumph.co.uk
Garanti	2 års garanti
Färgalternativ	Svart, vit, grön
Motortyp	R3, 4-takt, vattenkyld
Ventilmeka	4 vent/cyl, DOHC
Borrning/slag	74,0/52,3 mm
Kompression	12,65:1
Max effekt	108 hk/11 700 rpm
Max vridmo	69 Nm/9 100 rpm
Insprutning	44 mm trottellhus
Startsystem	Elstart
Koppling	Flerskivig våt
Antal växlar	6
Drivning	O-ringskedja
Ram	Aluminiumram
Hjulbas	1395 mm
Styrvinkel	24,3 grader
Försprång	95,3 mm
Fjädring fram	Inverterad 41 mm Kayaba
Fjädring bak	Enkeldämpare Kayaba
Sadelhöjd	800 mm
Broms fram	Två 308 mm, tvåkolvsok
Broms bak	220 mm, enkelkolvsok
Däck fram	120/70-17 tum
Däck bak	180/55-17 tum
Torrsvikt	167 kg
Bensintank	17,4 liter



SJÄLVKLART påminner linjerna om storebror Speed Triple. Notera dock att modellen säljs helt ren, en stor mängd tillbehör finns att tillgå, allt från annat avgassystem för 10 771 kronor, magspoiler för 2 083 eller en skönare sadel för 1 868 kronor. Avgassystemet sparar dig dock åtta kilo.



Grym motor med härlig karaktär och massor av effekt. Suverän insprutning och underbart chassi.



Sadeln är för tunn men det ska åtgärdas innan produktion. Möjligtvis aningen kläna bromsar. Få svagheter!

»NU MED KVALITETS-KÄNSLA«

tillverkarna fånga upp kunderna tidigt. För dig betyder den här strategin billiga motorcyklar i mellanklassen. Trevligt, eller hur?

– Det är inte mycket pengar vi tjänar på varje motorcykel, men det bygger volym och i slutänden betyder det lägre tillverkningskostnad för vissa delar, säger Simon och visar på den lilla frontkåpan skillnaden mellan olika tillverkningsprocesser.

Tidigare har Triumph lidit av en kvalitetskänsla som inte nått upp till de japanska konkurrenterna, men på den punkten känns Street Triple helt klart mer gedigen.

ATT DAYTONA 675 skulle komma som en naken modell var ganska uppenbart med tanke på fästpunkter och detaljlösningar. Exempelvis är fästena för de bakre fotpinnarna snyggt undandömda och hela bakpartiet känns utvecklat med tanke på att ägarna enkelt ska kunna rensa upp det om man vill.

Bakramen är helt ny jämfört med Daytona 675 och så även sadeln. När jag påtar att jag under aktiv körning ibland känner ramen genom sadeln svara Simon snabbt:

– Det är en feedback vi fått av flera journalister och vi har beslutat att ändra detta innan den kommer i handeln. Det är sent men jag håller med, det här är inte tillräckligt bra.

När det gäller förarkomforten är Street Triple annars klassens ljus. Mycket svaga vibrationer i styret, bra backspeglar, tydliga instrument, fin körställning.

– Vi flyttade fotpinnarna neråt och framåt för att sitta avslappnat. Dessutom har vi dragit styret närmare föraren och jobbat med att få sadeln så smal som möjligt. Det här är en motorcykel vi hoppas ska passa kvinnor.

PÅ VÄGEN NER mot dalen är det inte försäljningsmålen eller utvecklingen på den globala motorcykelmarknaden som jag funderar över. Det som imponerar mest är motorn och framförallt insprutningen. Den är otroligt fint avstämd, mjuk som en förgasarmotor.

Under jakten mot dalbotten får bromsarna också jobba hårt. Är det någonstans som man kan ana att Triumph sparat ett par kronor så är det här. Det är dubbla skivor men istället för radiellt monterade fyrkolvsok är det konventionellt monterade tvåkolvsok. De är inte överfeta men fungerar helt okej. Även om tempot är högt saknar jag inte bromskraft.

Ju mer jag kör växer modellen, stadig, trygg men samtidigt andas den körglädje och man vill köra en sväng till. Bara för att.

Triumph har byggt en modell som sticker ut, som är starkare, lättare och med mer attityd än konkurrenterna. Imponerande. Kurva följer på kurva när vi avslutar provkörningen. Hinner jag en sväng till? ★