

www.motosclasicas80.com


motos clásicas


Info@motosclasicas80.com



**M****A FONDO**

TRIUMPH TRIDENT 900

LADY TRI

Es sencilla, discreta, elegante y eficaz. Destaca por su brillante motor. Su nombre es legendario, pero es una moderna 900 tricilíndrica, una sugestiva «roadster» inglesa tan buena que podría haber sido perfectamente japonesa.

HAN pasado exactamente dos años desde que John S. Bloor, el ya famoso millonario británico que compró el nombre de Triumph, reunió en Birmingham a la prensa europea para mostrar al mundo las primeras unidades de la Trident 900 y Trophy 900. En aquella ocasión el señor Bloor expuso claramente que su empresa no significaba el regreso de la antigua Triumph. Sólo un nuevo comienzo bajo el nombre tradicional. Definitivamente atrás quedaba un pasado legendario y aquella heroica, pero inútil e infructuosa lucha final por la supervivencia, llevada a cabo por los trabajadores de la vieja Triumph en la «cooperativa de Merideen».

Por delante se abría, según Bloor, un nuevo futuro para la moto británica basado en un principio básico: «Competir cara a cara con los japoneses y con BMW.» Para ello no se ocultaba y se declaraba que Triumph «iba a utilizar, aprovechar y servirse de toda la tecnología y proveedores ya existentes».

Para decidir qué tipo de moto había que ofrecer al público europeo, la nueva Triumph encargó a una compañía especializada un exhaustivo análisis de mercado. Uno de los responsables de este trabajo llegó un buen día hace ahora casi cuatro años, a la antigua redacción de Motociclismo en la calle Isaac Peral para conocer también nuestra opinión. Nunca nos dijo para quién trabajaba, pero supimos que recopilando montañas de información se estaba gestando el lanzamiento de una nueva moto europea de mediana o gran cilindrada... en la que muy pocos creímos, todo hay que decirlo, hasta que este año empezaron a llegar, una detrás de otra, a nuestro garaje.

INTELIGENTE

El conocimiento del mercado llevó a John Rosamond, director de marketing de Triumph, a la conclusión de que debía ofrecer seis modelos diferentes. Esto complicaba enormemente la fabricación, pero Alan Hurd, responsable de la misma en la modernísima factoría de Hinckley, encontró la forma de simplificarla. Sólo tuvo que fijarse para ello en el concepto modular de BMW, aplicado con éxito en sus K desde 1984. De esta forma se diseñó un chasis idéntico para los seis modelos y un motor sumamente polifacético que podía presentarse en versiones de tres o cuatro cilindros, y en cilindradas de 750, 900, 1.000 y 1.200 c.c., con el máximo posible de elementos comunes entre todos ellos.

Y a los hechos hay que remitirse. El cárter es idéntico en todos los modelos, salvo la ampliación para el cuarto cilindro. El cambio, embrague y la transmisión primaria o distribución son comunes en todas las versiones. Culata, válvulas, árboles de levas, cilindros de 76 mm. de diámetro y pistones (sólo diferentes en su cabeza por distintas relaciones de compresión) son también comunes. La diferencia en la capacidad de unos y otros motores se encuentra en sus distintos cigüeñales, de carrera corta, 55 mm. (para el 750/3 y 1.000/4 de las Daytona deportivas), o de carrera larga, 65 mm. (para el 900/3 de la Trident y Trophy además de para el 1.200/4 de la Trophy grande).

Conseguida esta gran uniformidad en los chasis y sobre todo en los motores, no se podía fallar

LA TRIDENT NUEVA GENERACIÓN ES UNA AUTÉNTICA «ROADSTER» A LA VIEJA USANZA. GRACIAS A SU MANILLAR ALTO, SUS REPOSAPIÉS ANCLADOS MUY ARRIBA Y SU BUEN EMPUJE A MEDIO RÉGIMEN, ES UNA MOTO MUY RÁPIDA EN CARRETERAS DE MONTAÑA.

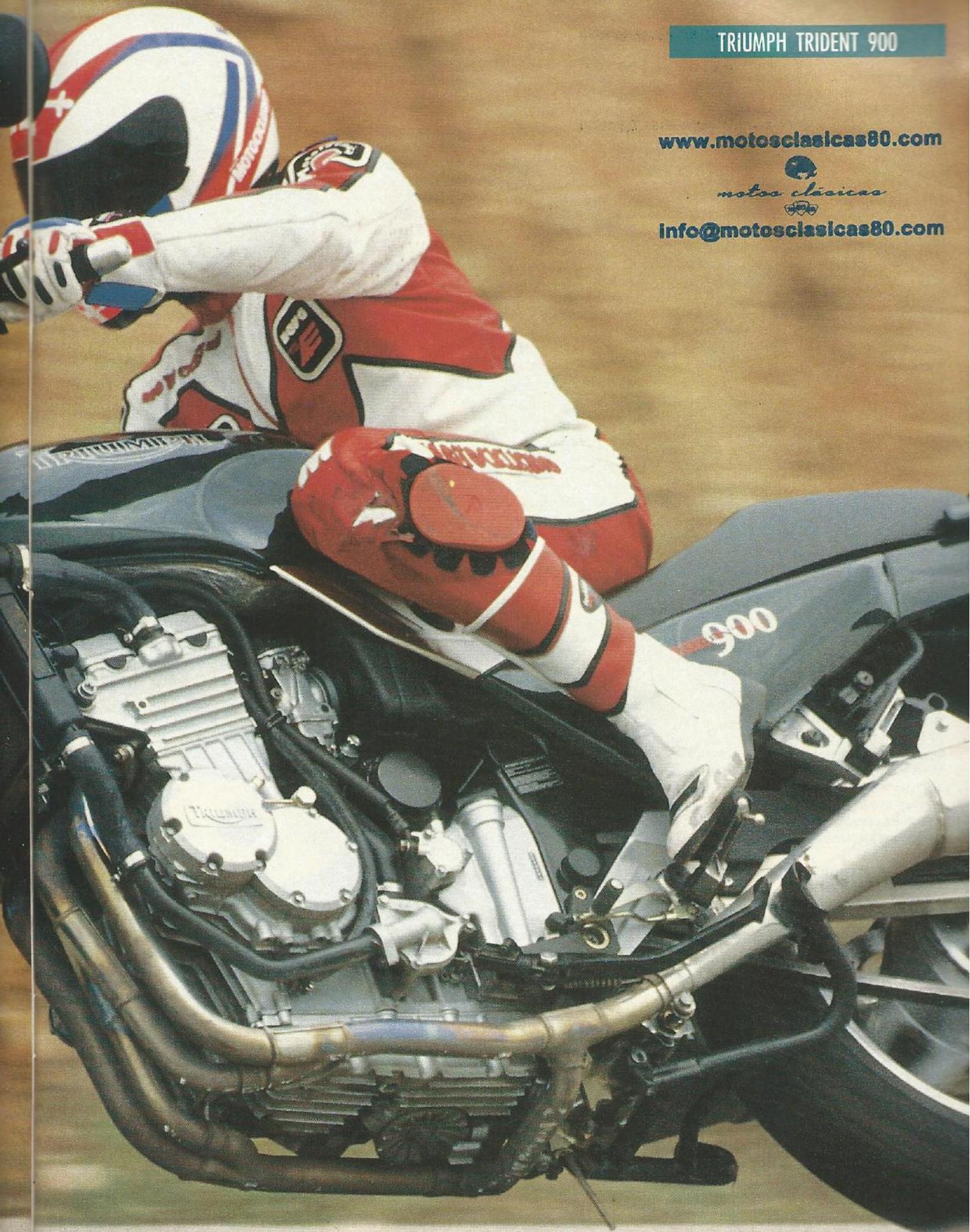


TRIUMPH TRIDENT 900

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



TRIUMPH TRIDENT 900

en lo más fácil y así en el resto de los componentes, Triumph no se complicó la vida y buscó también el máximo de elementos comunes para sus seis motos en proveedores ya existentes y, no casualmente, la mayoría de ellos japoneses muy experimentados en servir a los cuatro grandes. «Made in Japan» son además de los pistones (ART), la caja de cambios, los carburadores (Mikuni), los cuadros de relojes (Assai Denso), los discos, pinzas, bombas de embrague y freno (Nissin), las suspensiones (Kayaba), las llantas (Shin Nippon) y la cadena (DID).

De países de la CE vienen otras muchas piezas. De Italia, el piloto (CEV); de Francia, neumáticos (Michelin); de Alemania, faro y encendido (Hella), depósito de gasolina y cigüeñal (Thyssen). La siguiente pregunta es inmediata, ¿y de Inglaterra?

En las islas se diseña, se pinta, se montan motos y motores, se realizan los trabajos de fundición, se fabrican plásticos y se sueldan con ayu-

carrera larga utilizado en la Trophy 900, todo coincide, no hay una sola diferencia y el banco se encargaría de demostrarlo ofreciéndonos unos valores de potencia y par virtualmente idénticos. A pesar de ello y si pudiésemos pasar de Trophy a Trident y rodar con los ojos cerrados, rápidamente encontraríamos diferencias. En primer lugar en la postura de conducción. El manillar de la Trident es más alto, el asiento (probamos la versión «low seat»), más bajo, y el peso, algo más reducido (aunque Triumph declara para los dos exactamente el mismo, 222 kg. en vacío, 249 kg. en orden de marcha). Todo influye en una superior manejabilidad.

Si consiguiésemos seguir avanzando con los ojos cerrados y poco antes de salirnos definitivamente de la carretera, la inmensa mayoría estaríamos de acuerdo en que nos encontrábamos sobre una moto japonesa. ¿Pero cuál? Por el cambio y sonido del escape podría ser Suzuki, por el tacto general de mandos, respuesta de motor y suspensiones, clarísimamente Honda. La sorpresa sería mayúscula al abrir los ojos y ver que esta Triumph, como cualquiera de sus cinco hermanas, se parece bastante más, por su arquitectura de motor, con voluminoso cárter y cadena de distribución lateral, y también por su fusilado basculante de aluminio con excéntricas, a una Kawasaki gorda. Creo que, sólo de Yamaha y al margen de la cerradura de contacto/bloqueo de dirección, que es la misma, no tiene nada de nada.

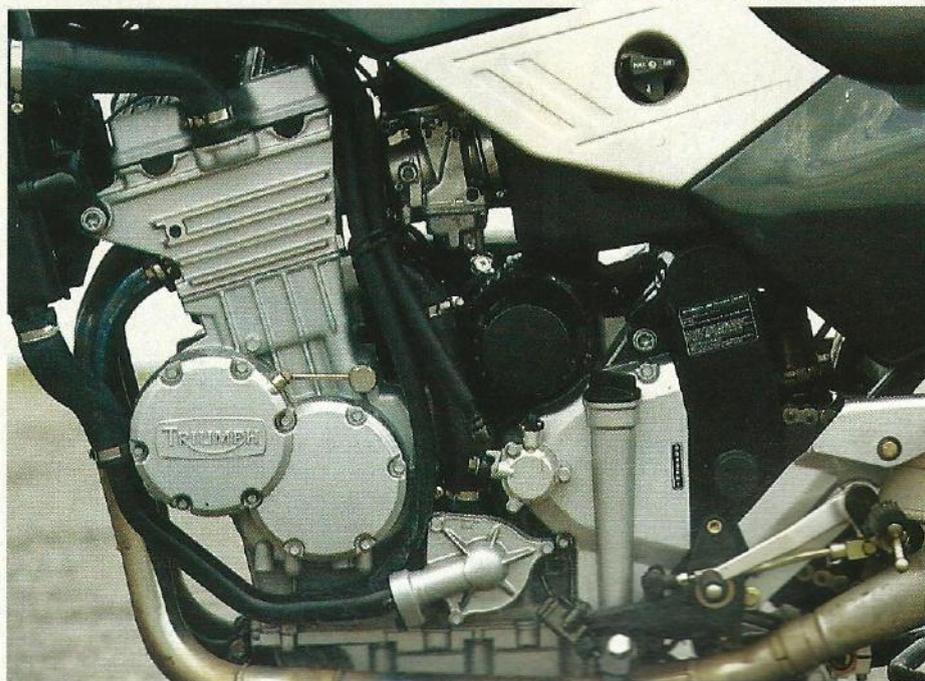
Lejos de interpretar lo anterior como una crítica habría que tomarlo como un elogio. Es evidente que una Triumph no tiene la personalidad de una BMW o de una Ducati, pero es una europea, la primera europea de gran cilindrada que se siente y se comporta exactamente igual que una buena japonesa. Esto es lo que quiere el público, como refrenda con miles y miles de matriculaciones de superbikes japonesas y esto es lo que está en condiciones de ofrecer Triumph en su nueva andadura. El único problema es que, al menos de momento, no al mismo precio. Una Triumph fabricada en series mucho más cortas es hoy notablemente

da de modernos robots japoneses chasis y basculante. A nadie parece haberle importado lo más mínimo que las Triumph de nueva generación no tengan una personalidad muy claramente definida. El producto es «muy japonés» y lo es tanto por su aspecto como por su tacto de conducción. Está claro que los estudios de mercado realizados sólo podían demostrar un cosa, que al europeo, al margen de la filosofía BMW, de la que también se ha incorporado algo en las Triumph, lo que le gusta y compra son motos japonesas y esto es lo que se le ha querido ofrecer, motos japonesas fabricadas a la inglesa. Ya lo dijo el señor Bloor antes de empezar: «Vamos a basarnos en la experiencia y en el buen hacer de otros fabricantes. No empezaremos a construir Triumph de la nada. Sólo tenemos una oportunidad y hay que aprovecharla.»

OJOS CERRADOS

A la hora de probar las nuevas Triumph nosotros hemos tenido, sin embargo, ya tres oportunidades y aún nos quedan otras tres más. La Trophy 900 y la Trophy 1200 fueron las primeras en pasar por nuestras manos. La primera nos gustó, la segunda también, pero en comparativa frente a dos monstruos sagrados como Kawasaki ZZR 1100 y Honda CBR 1000 no lo pasó muy bien. La Trident 900 de hoy coincide prácticamente en todo con la Trophy 900, puede decirse que salvo por el carenado es exactamente igual, pero es muy distinta y, sinceramente, me ha cautivado. La Trident tiene bastante más carácter que la carenada sport-turismo Trophy, más clase y más distinción, es una Roadster de estilo clásico que deja al descubierto lo mejor y más característico de Triumph, su motor en terminación de aluminio puro sin pintar.

Se trata exactamente del mismo tricilíndrico de





www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

más cara que su equivalente oriental. Esto juega en su contra, pero también a su favor, por obvias razones de distinción y exclusividad.

El desafío total, en cualquier caso, ya se está planteando también al nivel precio. El importador de Triumph acaba de lanzar, como promoción especial, la serie Olímpica de la Trident 750, algo similar a lo que el año pasado hizo BMW con su K 75 Metropolitan, a un precio muy afinado de 984.000 ptas. (antes 1.139.000). En los circuitos, Ducati, Cagiva y Aprilia se están subiendo a las barbas de los japoneses, en la calle, Triumph ha empezado a hacer lo mismo ofreciendo su Trident pequeña a precio aún más bajo que el de una TDM. Algo está cambiando, Europa (y BMW con sus nuevas Roadster, K 1100 y próxima boxer de agua, no se queda a la zaga) toma de nuevo la iniciativa.

CONFIANZA

Después de haber probado la Trophy 1200 frente a ZZR 1100 y CBR 1000 no quedé nada conven-

cido del futuro de esta Triumph. Después de haberse empezado ya a hablar para la próxima IFMA de una nueva Yamaha reemplazo de la FJ 1200 y que podría situarse a medio camino entre CBR 1000 y Paneuro, aún lo estoy menos. La perspectiva de BMW con la excelente reputación de su K 100 RS con ABS tampoco alivia la situación. Si fuese japonesa, la Trophy 1200, aun siendo una buena moto (también lo era la Suzuki GSX 1100 F y ha desaparecido), probablemente no habría nacido. Tal vez lo habría hecho en 1988, pero no en 1992. Sólo aporta un excelente motor rebosante de par, y esto no es suficiente cuando los hay (en versión libre de potencia) todavía mejores.

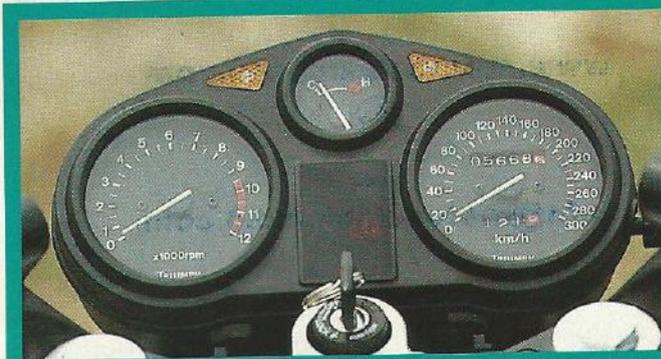
El caso de la Trident 900 es muy distinto. Tan distinto que estoy seguro que a más de un fabricante japonés o a BMW le gustaría poder incluirla hoy mismo en su lista de modelos. No sé lo que sucederá dentro de cuatro o cinco años, pero de las seis Triumph actuales (tampoco veo nada claras las posibilidades de las deportivas Daytona en un mundo plagado de «erres») sólo apostarí por

EL TRICILÍNDRICO DE CARRERA LARGA ES LO MEJOR DE LA TRIDENT. AÚNA LA FACILIDAD DE SUBIR DE VUELTAS DE UN CUATRO EN LÍNEA CON LA RESPUESTA EN MEDIOS DE UN BICILÍNDRICO.

la Trident 900 (y a su rueda por la 750). Para empezar, la Trident no tiene directos rivales japoneses. Honda CB 750, Kawasaki Zephyr 750 o 1100 pueden presentarse como alternativas, pero no es lo mismo. Ninguna tiene el mismo carácter, ni el brillante motor tricilíndrico de 100 CV. de la Trident 900. La BMW K 75 sí que tiene el mismo número de cilindros, aunque los dispone longitudinalmente, pero recibe una orientación distinta y el motor más pequeño de la serie K no tiene ni de lejos el mismo «punch» de este peleón motor anglosajón indiscutiblemente merecedor de la Orden del Imperio Británico. ¿Tan bueno es?

CON TRES BASTA

A pesar de lo que puedan sugerir las aparien-



AL DETALLE

ANTIRROBO: Central. Cerradura idéntica a las usadas por Yamaha. El bloqueo de dirección sólo actúa con la rueda girada a la izquierda y la posición «P» de «parking» está justo después de la de Lock (bloqueo), por lo que es muy, muy fácil dejarse encendida por error la luz de posición.

RETROVISORES: Desmesuradas vibraciones en los espejos, nula visibilidad por esta razón a velocidades normales de cruce. Triumph debería haberlos montado de forma elástica sobre silentblocks.

BOCINA: Suficiente en ciudad. Débil en carretera.

CABALLETE: Estable, pero no está bien situado, cuesta demasiado esfuerzo subirla.

PATA DE CABRA: Segura y sólida. Si está extendida actúa el motor de arranque, pero no el sistema de encendido, por lo que la Trident no se pondrá en marcha por mucho que insistas. Conviene recordarlo antes de agotar la batería.

HERRAMIENTAS: Fácil acceso en el interior del colín. Completa dotación de llaves Heyco alemanas. No se llega al nivel BMW, pero se supera ampliamente el standard japonés.

GASOLINA: Aunque el consumo del tricilíndrico se dispara sin carenado cuando roscas a fondo, la autonomía siempre es muy amplia con 25 litros en el depósito. Práctica llave de paso a depresión con posición de reserva (cinco litros) y tapón de llenado de buena calidad típicamente japonés (¿Suzuki?).

ACEITE: No hace falta embudo para ajustar nivel, pero sí un trapo para limpiar la varilla y comprobar «MAX-MIN». Preferible un ojo de buey.

ACCESIBILIDAD/MANTENIMIENTO: Muy complicado desmontar depósito, hay que desenroscar antes seis pequeños y malditos tornillos, por esta razón el pronto acceso a bujías o carburadores se ve muy penalizado. Por lo demás, sin carenado, está claro que no hay muchos problemas. Reglaje de válvulas cada 10.000 km. que no es intervalo muy amplio para lo que cabía esperar de un moderno motor con acción directa leva/válvula. Cambio de aceite y filtro se recomiendan también cada 10.000 km., el filtro de aire en condiciones normales debe sustituirse sólo cada 40.000 km., las bujías cada 20.000 km.

INSTRUMENTACION: Triumph ha llevado demasiado le-

jos su concepto modular y el compartir piezas entre unos y otros modelos. Será más barato, pero resulta inútil, por no decir ridículo, en una Roadster como ésta un velocímetro con escala hasta 300 km/h. Tampoco es un acierto, despista, situar el cuentavueeltas «a la inglesa», en el lado izquierdo. El cuadro de relojes es muy completo, con temperatura de agua y testigos luminosos (que de día no se ven nada bien) para presión de aceite, caballete extendido, reserva y luz larga. El cuadro de relojes, como otros muchos componentes, es japonés, Assai Denso. Elogiable por su buena precisión, pero criticable, en moto de este precio, por su triste y sobria presentación.

CARENADO: Se inventó hace mucho tiempo para protegerse del frío y del viento, aunque las «maked» lo hayan olvidado. Imprescindible montar un parabrisas para largos viajes sin cansancio.

ASIENTO: Probamos la versión de asiento bajo, llegas bien con 1,70 al suelo y hay suficiente espuma, pero Triumph debería revisar la forma e inclinación de este asiento que en su unión con el depósito resulta un tanto molesto e incómodo. El asiento se desmonta rápidamente con cerradura. El lugar reservado para el pasajero es un poco elevado, pero amplio y confortable.

CONMUTADORES: La misma disposición que en las Kawasaki, pero con peor acabado y no muy cómodo accionamiento debido a la forma de los pulsadores. Se incluye de serie, eso sí, un extra, «warning», que no ofrece habitualmente ningún fabricante japonés.

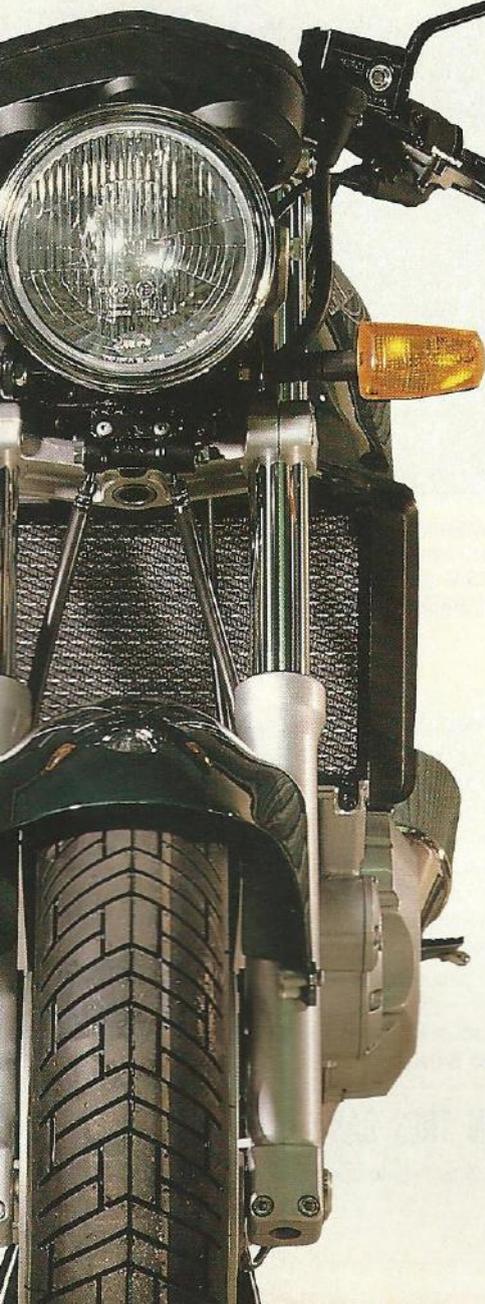
MANETAS: Aquí se han afinado costes, no son regulables en distancia al puño como en la Trophy 900. Buen tacto en cualquier caso.

MANILLARES: Por encima de la tija, altos y abiertos. Muy cómoda postura de brazos.

REPOSAPIES: Placas soporte de presentación muy mejorable. Posición demasiado alta y retrasada de los reposapiés para una moto de este tipo.

FARO: Halógeno potente y eficaz para viajar de noche sin problemas.

EQUIPAJES: Fácil llevar grandes bolsas sobre el depósito por el manillar alto. Aun más fácil instalar equipaje sobre el asiento, gracias a los ganchos para fijar pulpos o red más lógicamente dispuestos que hemos visto hasta la fecha en ninguna moto.





TRIUMPH TRIDENT 900

cias, dado su inmenso cárter «cúbico» o la desmesurada tapa del embrague, el motor tricilíndrico de Triumph, aunque no muy compacto, es bastante ligero, 64 kg. Su único inconveniente se encuentra en su altura (el bloque de cilindros se inclina sólo 15°). Esto provoca un centro de gravedad poco favorable y que aún lo es menos al utilizarse un depósito de gasolina de 25 litros de capacidad, importante peso que por la estructura del chasis monotubo superior y la posición de los carburadores se carga y sitúa excesivamente alto, totalmente por encima del plano de la culata.

El motor forma parte resistente del chasis y está, por tanto, anclado rigidamente al mismo en culata y cárter. El chasis, de acero, recuerda al helvético Egli, pero se prolonga en arco por detrás del motor hasta el basculante (típico Kawasaki, pero de fabricación propia en aluminio). El tubo elegido tiene un respetable diámetro de 76 mm. y un espesor de 1,6 mm., para un peso total de 12,5 kg. Sin poder contar con silentblocks y para reducir vibraciones, en el motor tricilíndrico hay un eje de equilibrado situado por delante del cigüeñal. Su efecto es muy saludable, el motor de la Trident vibra casi tan poco como un tetracilíndrico, infinitamente menos que el de una Laverda 1000/1200 (que puede ser considerado su más directo precursor) y sólo un poco más que el una BMW K 75. Algunas vibraciones quedan fuera de control pero sólo se manifiestan con intensidad en los retrovisores.

La respuesta del motor queda perfectamente definida por sus curvas de potencia y par. Esta última es memorablemente plana entre 3.000 y 10.000 r.p.m., con valores siempre por encima de 8 mkg. muy próximos al máximo de 8,5 mkg. El trazado de la curva de potencia es sumamente consistente y lineal, sin inflexiones ni titubeos, simplemente ejemplar. El motor se ha diseñado para rendir 100 CV., que se alcanzan a 9.800 r.p.m. No es un mo-

tor limitado, y esto se nota en la homogeneidad y limpieza de su respuesta optimizada a cualquier régimen. Es muy elástico, recupera bien en marchas largas desde sólo 3.000 r.p.m., sin toses ni ahogos, estira con energía y nunca hay que apurarlo en la zona alta del cuentavueltas (brusco corte de encendido a 10.000 r.p.m.) al ofrecernos un medio régimen a 6.000 r.p.m. tremendamente sólido y musculoso, digno de un bicilíndrico como el de la TDM. En alta no es un cuatro en línea, pero lo parece. Tracción, motricidad y una suavidad casi de Honda VFR 750 V4 permiten una conducción supereficaz y relajada, ventajas que resultan más evidentes en condiciones de suelo poco adherente o bajo la lluvia (por algo es inglesa).

Todos los que probamos la Trident 900 en MOTOCICLISMO coincidimos en destacar las grandes cualidades y lo agradable que resulta este motor, que demuestra, sobre todo ante el límite de potencia a 100 CV. que se nos viene encima, que con tres cilindros basta. Los elogios a este motor deben hacerse extensivos también a su embrague, blando, progresivo y que previsto para soportar hasta 145 CV. en la Trophy 1200 full power se ríe del esfuerzo al que lo someten sólo 100 CV. y sobre todo al cambio, uno de los mejores que recuerdo.

Es japonés, pero no entiendo por qué ni Honda ni Kawasaki ni Yamaha se benefician de ello. Sólo Suzuki en sus GSXR 750 puede alardear de algo parecido, pero no igual. Selector, piñones, todo parece engranar o deslizarse sobre vaselina, pero sintiendo perfectamente con recorrido corto de pedal el punto en el que se fija cada marcha. Una auténtica maravilla, hacia arriba o hacia abajo, utilizando o sin rozar la maneta del embrague. Felicitaciones, porque además, para que el acierto sea completo, las seis relaciones están perfectamente escalonadas.

DRAGSTER

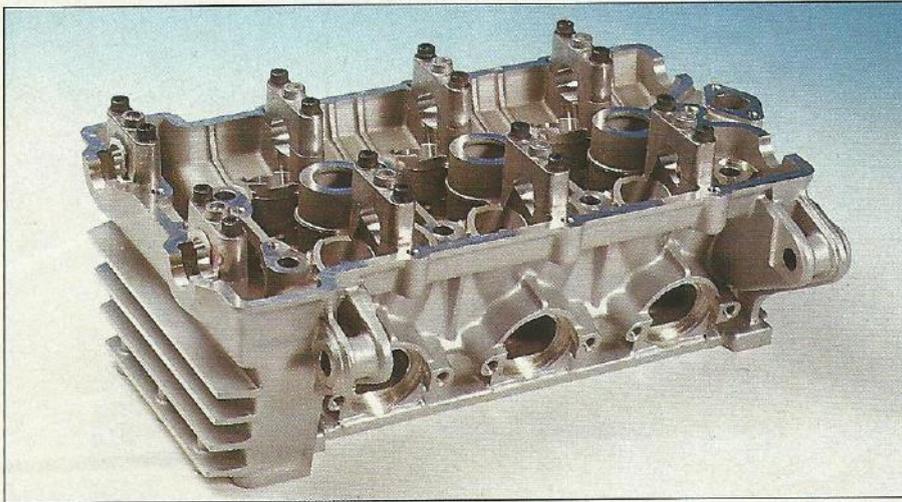
La Trident es una «naked», una «roadster» de

ESTÉTICAMENTE LA TRIDENT NO TIENE CÓMO OCULTAR SUS ORIGENES BRITÁNICOS. PARA LOS PILOTOS DE TALLA MEDITERRÁNEA EL ASIENTO DE ORIGEN RESULTA DEMASIADO ALTO, PERO EL IMPORTADOR DISPONE PARA QUIEN LOS SOLICITEN DE UN SILLÍN REBAJADO.

personalidad más bien tranquila y reposada. Una buena y civilizada moto para todo, urbana y de bulevar, no es moto de grandes pretensiones deportivas, pero acelera como un demonio. No es una V Max con motor «V-boost», tampoco un Alien ZZR, pero, sobre todo en el sprint corto, machaca a la Zephyr 1100 y a cualquier otra moto de su especie. Sin llegar a los 1000 metros hay que buscarle rivales entre CBR 600, GSX 750 F, VFR 750. La Trident ofrece además una aceleración «fácil», no hay que ser un maestro con sensibles dedos de pianista con un embrague que parece que nunca jamás arrastrará ni se chamuscará, sólo hay que saber controlar su habilidad para hacer caballitos. Con buena recuperación y con mejor aceleración que la Trophy 900, más pesada, el motor de la Trident es también, dada su nula protección aerodinámica, el único responsable de su sorprendente velocidad máxima, 215 km/h. acreditados ante el radar en llano, sin apenas viento, en sexta y a 9.500 r.p.m., lo que demuestra lo acertado de su desarrollo.

Mantener velocidades de cruce superiores a 160/170 km/h. exige naturalmente un gran esfuerzo físico y cuello de toro. Los relojes desvían viento y crean un interesante vacío a la altura del pecho, pero no es suficiente, quien quiera viajar rápido con una Trident 900 debería pensar en montar algún tipo de parabrisas o mejor en una Trophy 900, cuyo carenado se puede valorar dada la diferencia de precio y prestaciones entre uno y otro modelo exactamente en 110.000 ptas., y 17 km/h. «plus».

En plan de cruce tranquilo la Trident es perfectamente estable, rápida, precisa y ágil de dirección. Probamos la Trophy con neumáticos Dunlop 455 y la Trident con Michelin radial A/M 59 que nos han gustado mucho más, tanto a baja velocidad,



TRIUMPH TRIDENT 900

mejor y más ligero tacto de dirección, como a todo trapo, mejor agarre. Aun sin carenado la Trident me pareció siempre más estable en lo rápido que la Trophy. La sana influencia de los Michelin es evidente en esta moto.

ROADSTER

El factor prestaciones no será nunca decisivo en una moto de estas características. Primero debe entrar por los ojos. En este sentido la Trident tiene más carisma que cualquiera de sus cuatro hermanas, un tanto anodina y sosamente carenadas. La Trident enseña su motor, del que puede sentirse orgullosa y refuerza su atractivo con dos orginales placas metálicas laterales y con su inconfundible color verde inglés. La terminación es formal, pero mejorable en algunos puntos, como cuadro de relojes, laterales del radiador o conmutadores sobre el manillar. La posición de conducción coincide con la de la Trophy, aunque en esta ocasión probamos la versión de asiento bajo. Esto quiere decir que se llega bien al suelo, pero que la postura de piernas resulta, con los mismos reposapiés, excesivamente altos y atrasados, incómoda en plan

de querer cubrir largas etapas. El asiento tampoco colabora al confort. Su forma e inclinación resultan particularmente molestas. Triumph debería corregir estos dos puntos.

En ciudad y siempre con la suave respuesta y agradable transmisión de su motor jugando a su favor, la Trident se desenvuelve muy bien. Es larga y bastante pesada, el centro de gravedad está claramente alto, los kilos se sienten en las manos, sobre todo con el depósito lleno. Veinticinco litros son demasiados para una roadster sin grandes pretensiones ruterías, pero la teoría de los elementos comunes de Triumph le juega esta mala pasada, 18/19 litros habrían sido más que suficientes. El manillar alto y ancho es una buena ayuda y la Trident se muestra gracias a ello bastante más ágil y más apta para ciudad que la Trophy 900. El ángulo de giro es bastante reducido pero no hay que preocuparse, puede ampliarse fácilmente hacia los dos lados con tan sólo limar un poco los topes de la tija sin que por ello las barras de la horquilla toquen en el radiador.

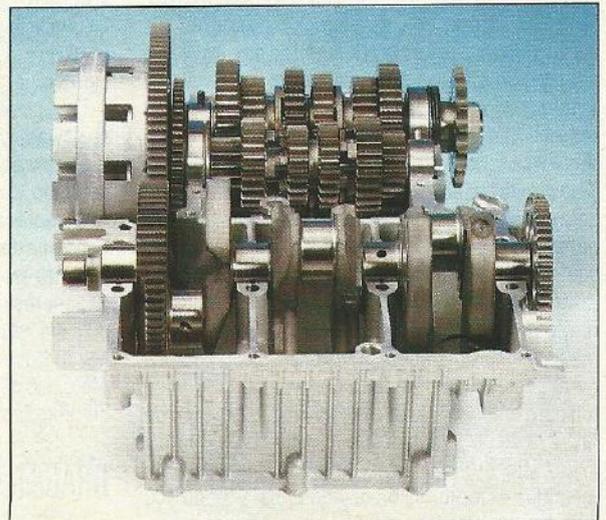
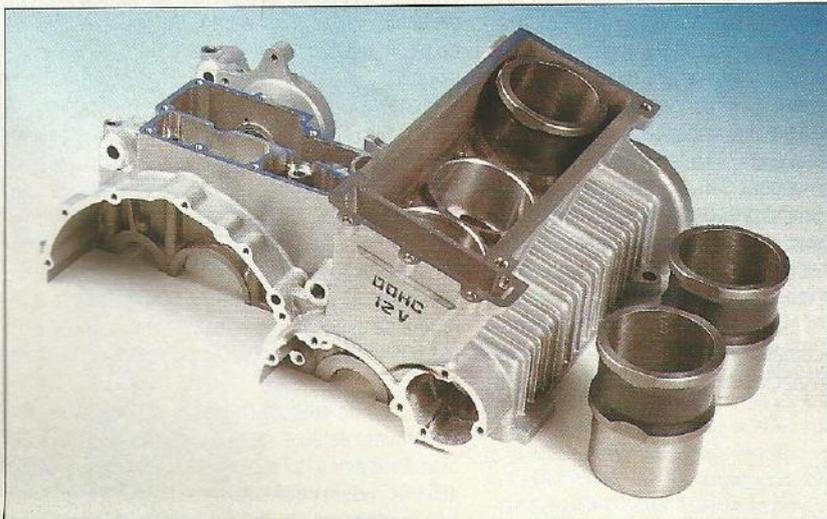
Olvidándonos de la mal resuelta posición de las

LA MECANIZACIÓN DEL MOTOR DE LA TRIDENT SE REALIZA EN LA PROPIA FÁBRICA. COMO SE PUEDE APRECIAR EN LAS FOTOS, LOS CÁRTERES DE ALUMINIO SE ABREN, AL CONTRARIO QUE LOS MOTORES JAPONESES, HORIZONTALMENTE.

piernas, y de los talones o tobillos que tropiezan en las abultadas tapas laterales en cuanto pretenden apoyar sobre los reposapiés las puntas de las botas, hay que reconocer que la Trident puede ofrecernos un gran confort de marcha. La agradable respuesta del motor viene acompañada de un delicioso tacto de suspensión. La horquilla y el amortiguador Kayaba, sin más posible reglaje que precarga de muelle detrás (por incómoda tuerca y contratuerca), trabajan de maravilla. Con poco muelle, poca compresión de hidráulico, pero la justa retención para evitar molestos rebotes. Nunca se presenta una mala reacción seca y brusca, ni en carreteras bacheadas, ni en juntas de asfalto. Es comodísima. Kawasaki, que también utiliza suspensiones Kayaba, debería tomar buena nota de esta Triumph.

La blanda suspensión pasa factura sólo si queremos atacar con decisión en curvas. Los 150 mm. de recorrido frontal (comunes a todas las Triumph) nos parecen excesivos sobre todo con muelles tan blandos e hidráulicos tan sueltos. Se hace imprescindible ayudarse en las frenadas con el disco trasero para controlar el hundimiento mientras que debes soltar muy progresivamente el freno delantero para evitar bruscas extensiones e imprecisiones justo en el inicio de la curva. La geometría de dirección es bastante conservadora, con 27° de ángulo de pipa y 107 mm. de avance, a lo que hay que unir casi 1.500 mm. entre ejes. En recta la Trident demuestra por ello una gran capacidad de autoalineación, no hay que agarrarse fuerte al manillar ni sobre firmes muy rizados, no se presentan «shimmys», pero en curvas lentas, con su peso alto, ¡esa gasolina!, y a pesar del buen brazo de palanca de su manillar hay que aplicarse para poder llevarla rápidamente de una inclinación a la contraria. Es un poco vaga, le gusta permanecer tumbada.

La rigidez del chasis parece estar fuera de toda duda, en curvas rápidas sólo se presentan ocasionalmente moderadas y lentas oscilaciones de suspensión, al salir de baches o al dudar en medio de una trazada y cortar gas en marchas largas. Los neumáticos inspiran total confianza y permiten ángulos de inclinación límite de los que nos avisan muy discretamente en carretera los largos tornillos situados en la parte inferior de los reposapiés.



TELEX DE LA PRUEBA

CIUDAD

Tan buena o mejor que una Yamaha TDM a la que entre coches, sobre todo en rápidas avenidas y vías de circunvalación, nos recuerda mucho. El motor tricilíndrico de Triumph es una auténtica maravilla por su elasticidad, suave respuesta y forma de empujar a bajo y medio régimen. A cualquier fabricante japonés le gustaría poder contar con este propulsor. El cambio es admirable, las reacciones de transmisión están muy bien amortiguadas. La Trident es una excelente ciudadana sólo penalizada por su peso, que se nota demasiado en maniobras a baja velocidad y por su escaso ángulo de giro.

CARRETERA

Lo mejor en este ambiente sigue siendo el motor, potente, fácil, asequible, pero tampoco falta un buen chasis, enérgicos frenos y suspensiones superconfortables. Una «roadster» ejemplar, ágil, equilibrada, estable, de brillantes prestaciones, fulminante aceleración, amplia autonomía y muy agradable y muy japonés, concretamente «muy Honda», tacto de conducción. Mejorable la posición de conducción (por reposapiés, abultadas placas laterales y asiento) y excesivo el recorrido y hundimiento de horquilla.

AUTOPISTA

A pesar de ir a pecho descubierto se soporta bastante bien el viento, incluso a velocidades de crucero elevadas por la protección del muy vertical cuadro de relojes. La Trident es muy rápida para ser una «naked», 215 km/h. de radar, y resulta suficientemente estable con los neumáticos Michelin Radiales A/M 59 que montaba de origen la unidad de pruebas. La falta de carenado repercute directamente en su consumo y en tu bolsillo.

SPORT

Aunque el peso se nota mucho en las manos (especialmente con el gran depósito de 25 litros lleno), aunque las suspensiones están taradas muy blandas y la dirección no es precisamente un prodigio de rapidez, la Trident responde muy eficazmente en carreteras de curvas. No es amiga de improvisaciones, le gusta más una conducción bien organizada y atenta, pero su respuesta es muy sincera y te avisa claramente y con anticipación de dónde están sus límites. La clave de su efectividad en plan deportivo se basa en la óptima motricidad que asegura su motor y en su relación de cambio. Los frenos resisten bien, los neumáticos son totalmente fiables, y la distancia al suelo, muy amplia.

TRIUMPH TRIDENT 900

No roza nada más. La conducción deportiva de la Trident es muy divertida y produce gran satisfacción por motor y relación de cambio, pero no hay que olvidarse nunca de su peso y por ello de su moderada capacidad de respuesta ante un imprevisto. Con peso alto las inercias aumentan con la velocidad, las improvisaciones no son bien recibidas y no es moto muy rápida de reflejos. Para sacarle partido hacen falta buenas manos, conducir con finura para evitar oscilaciones de suspensión y siempre con un buen sentido de la anticipación.

La frenada es potente. La Trophy 1200 estaba un poco justa de frenos, la Trident está sobrada y hay buen tacto en la maneta de forma continua.

A vigilar el rápido consumo de pastillas del freno trasero que hay que usar mucho más de lo habitual si circulas rápido o con pasajero.

NI GOTA NI GOTA

Tratar brutalmente en carreteras de montaña o en autopista gas a fondo a una moto como la Trident no tiene mucho sentido, pero detrás de todas las Triumph aún planea la sombra de una duda. Puede que vayan bien, que sus motores sean una maravilla, pero ¿son fiables? A corto plazo y por la experiencia con Trident 900 y Trophy 900/1200 podemos afirmar que sí. Las hemos sometido a un trato si no bestial, por lo menos muy duro, y el capítulo de incidencias ha sido muy breve. Falló el relé del motor de arranque de la Trophy 900 y pierden antes o después todos los retenes de horquilla (un fallo ya subsanado, se montaron inicialmente retenes de un solo labio). Por lo demás, nada más que reseñar. Con sus camisas húmedas los motores no se sobrecalientan ni a tiros, hagas lo que hagas, apenas consumen aceite, y no sudan ni tiran este viscoso elemento por juntas ni poros de cárteres, algo que ya quedó para la historia. Las Triumph, y esta Trident lo confirma nuevamente, pasan la prueba del algodón o del periódico bajo el motor como si fueran japonesas y no inglesas. Una prueba de larga duración aclararía más conceptos, pero se puede estar tranquilo. El señor Bloor quiere lanzar de nuevo la industria británica de la moto para ampliar sus negocios y beneficios, no es ningún mecenas amigo del arte, si lo fuera, puedes estar seguro que las Triumph perderían aceite.

Augusto Moreno de Carlos
Fotos: Jaime Olivares



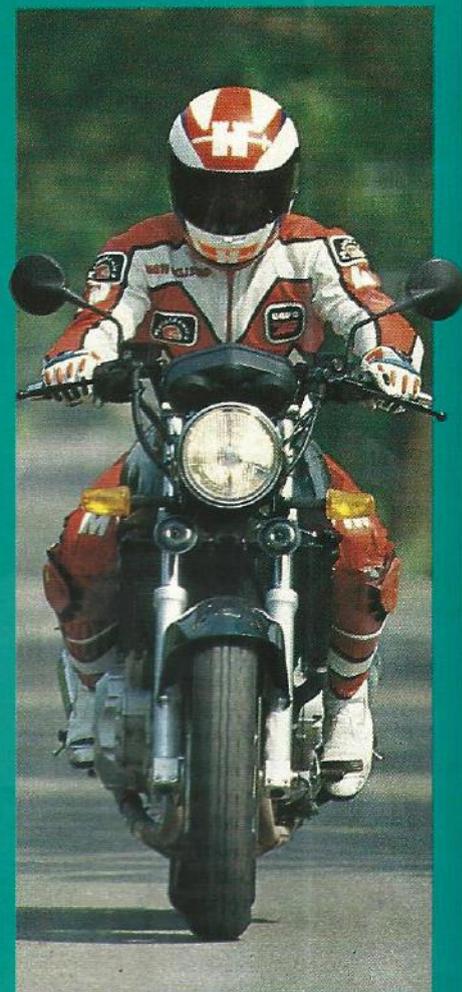
FICHA TECNICA

TRIUMPH TRIDENT 900	
Motor	4 tiempos, 3 cilindros en línea. Refrigeración líquida.
Distribución	Doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro. Cadena lateral.
Diámetro x carrera	76 x 65 mm.
Cilindrada	885 c.c.
Potencia máx. declarada	100 CV. a 9.500 r.p.m.
Par máx.	8,3 mkg. a 6.500 r.p.m.
Compresión	10,6:1.
Alimentación	3 Mikuni CV. 36 mm.
Encendido	Digital TCI.
Arranque	Eléctrico.
Batería	12 V/14 A.
Embrague	Multidisco en aceite, mando hidráulico.
Cambio	6 velocidades.
Trans. secundaria	Cadena.
Chasis	Acero, monotubo superior con motor suspendido.
Lanzamiento	27°.
Avance	105 mm.
Suspensión delantera	Horquilla telehidráulica. Barras 43 mm.
Recorrido	150 mm. Sin reglajes exteriores.
Suspensión trasera	Tri link.
Recorrido	120 mm. Regulable en precarga de muelle.
Freno delantero	Doble disco, 296 mm.
Pinzas	Doble pistón paralelo Nissin.
Freno trasero	Disco 255 mm.
Pinza	Doble pistón paralelo Nissin.
Rueda delantera	120/70-17. Llanta 3,50 x 17.
Neumático	Michelin Radial A. 59.
Rueda trasera	160/60-18. Llanta 4,50x18.
Neumático	Michelin Radial M 59.
Longitud total	2.160 mm.
Distancia entre ejes	1.510 mm.
Altura asiento	810 mm.
Peso en vacío	222 kg.
Capacidad depósito	25 litros (5 reserva).
Precio	1.232.191 ptas. (IVA incl.).

PRESTACIONES

TRIUMPH TRIDENT 900		
Aceleración		
	Seg.	Metros
0-100 km/h.	3,66	58
0-120 km/h.	4,91	96
0-150 km/h.	7,57	197
0-180 km/h.	12,09	406
0-200 km/h.	17,64	700
	Seg.	V. final km/h.
0-200 m.	7,65	151
0-400 m.	11,99	179
0-1.000 m.	22,94	207
Recuperación (1)		
	Seg.	Metros
60-100 km/h.	4,41	100
60-140 km/h.	10,00	288
60-160 km/h.	13,47	420
Velocidad máxima (real/indicada)		
Solo tumbado	215/230 a 9.500 r.p.m.	
Solo sentado	208/220 a 9.000 r.p.m.	
Dos plazas	198/210 a 8.700 r.p.m.	
Error velocímetro		
Indicadoreal	50/48; 100/93; 120/110; 150/140	
Consumos		
Mínimo (120 km/h.)	6,7	
Medio	8,1	
Máximo (autopista)	11,7	
Autonomía media (res. incl.)	308 km.	

(1) En la marcha más larga. Condiciones de la prueba: Viento: +1 m/s. Humedad: 33 por ciento. Temp.: 27 °C. Presión: 920 mb.



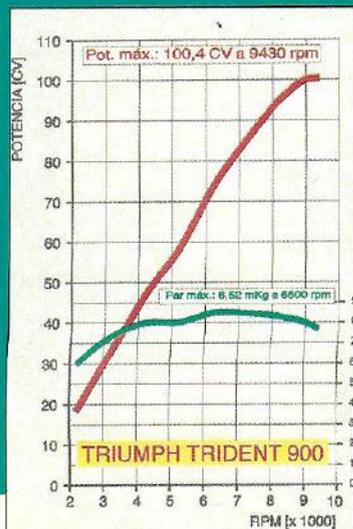
FRENTE A FRENTE

Modelo	Cilindrada diám. x carr.	Potencia empuje/r.p.m.	V. máx. km/h.	Acel. 400 m.	Acel. 1.000 m.	Consumo min./med./máx.	Peso vacío	Capac. depós.	Precio	Prueba MOT.
Triumph Trident 900	885 (76 x 65) x 3	101,2/9.510	215	11,9	22,9	6,7/8,1/11,7	245	25	1.232.191	1.272
Triumph Trophy 900	885 (76 x 65) x 3	101,2/9.500	232	12,3	23,1	6,5/7,5/9,9	245	25	1.342.870	1.268
Triumph Trophy 1200	1.180 (76 x 65) x 3	124,3/8.550	247	11,6	21,6	6,2/7,9/12,0	260	25	1.464.375	1.269
Suzuki GSX 750 F	748 (73 x 44,7) x 4	97,4/10.500	228	11,3	21,8	4,5/8,1/10,9	209	20	998.000	1.120
BMW R 100 Roadster	990 (94 x 70,6) x 2	59,3/7.000	185	13,5	26,2	5,4/7,8/9,2	199	24	1.058.600	1.267
Yamaha TDM 850	849 (89,5 x 67,5) x 2	80,1/8.370	204	12,5	24,2	5,4/7,2/9,7	199	18	999.800	1.267
BMW K 75	740 (67 x 70) x 3	66,7/4.500	196	13,3	25,7	4,6/6,3/9,9	227	21	1.132.000	1.037
Kawasaki Zephyr 1100	1.062 (73 x 62) x 4	99/8.180	210	12,1	23,3	6,7/7,5/11,5	242	19	1.066.700	1.265

DE MIL EN MIL

TRIUMPH TRIDENT 900		
Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (mkg.)
2.000	—	—
3.000	29,8	7,09
4.000	44,2	7,90
5.000	55,7	8,00
6.000	70,4	8,39
7.000	82,9	8,49
8.000	93,3	8,35
9.000	100,3	7,99
10.000	—	—
11.000	—	—
12.000	—	—

POTENCIA Y PAR



BANCO DE POTENCIA

TRIUMPH TRIDENT 900	
Potencia máxima al embrague	100,4 CV.
Régimen de potencia máxima	9.430 r.p.m.
Par motor máximo al embrague	8,52 mkg.
Régimen de par motor máximo	6.600 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	20,4 m/s.
Relación peso/potencia	2,21 kg./CV.
Potencia específica	113,4 CV/l.
Temperatura ambiente	28,0 °C.
Presión atmosférica	939,0 mb.

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de MOTOCICLISMO.