

7er.  
**CONTACTO**



# AL ESTILO ROCKER

## TRIUMPH THUNDERBIRD 900 SPORT

**AUNQUE LA NUEVA TRIUMPH NADA TIENE QUE VER CON LA ANTIGUA FÁBRICA DE MERIDEN, SU IMAGEN BEBE EN LAS FUENTES DE LA CULTURA ROCKER DE LOS AÑOS SESENTA; DE AHÍ LA NUEVA THUNDERBIRD SPORT, UNA MÁQUINA MECÁNICAMENTE ACTUAL, PERO CON UNA ESTÉTICA QUE CONECTA CON LAS VIEJAS MÁQUINAS DE ANTAÑO.**

Roland Brown

Fotos: Gold & Goose

Adaptación: Ernest Ribé

**V**éía delante mío algo así como una docena o más de Thunderbird Sport, trazando las curvas de aquella carretera de los Midlands ingleses, y me quise imaginar que formaba parte de un "burn up", allá por los años sesenta, cuando las motos inglesas eran las reinas de las carreteras. En mi mente, éramos rockers que se dirigían al café o a la costa, con bufandas de seda y chaquetas de cuero agitándose al viento. Las Bonneville y las Thunderbird irían peligrosamente altas de vueltas y, en nuestra cabeza, sonarían las canciones de Elvis, que debieran acompañar el sonido de aquel antiguo motor bicilíndrico paralelo.

La realidad nada tenía que ver con eso. Los monos de cuero eran de varios colores, a juego con los cascos integrales del grupo de probadores internacionales que iba a bordo de máquinas con motor de tres cilindros, silenciosas y eficientes. Cuando nos paramos para comer, en la radio del restaurante sonaban las Spice Girls, y la única vez que alguna moto perdió

un fluido fue cuando alguien se cayó dando la vuelta en un aparcamiento y terminó en un charco de gasolina y pedazos de intermitente.

Pero al menos las Triumph que probamos no eran solamente correctas, sino que también invitaban a ir rápido. Con su pintura de dos colores, sus tapas del filtro de aire perforadas y cromadas, sus llantas de radios y sus silenciadores en forma de cono, al estilo dirt-track, la Thunderbird Sport tiene un atractivo, a la vieja usanza, como el de la original "T", letra por la que era conocida la vieja Thunderbird original en círculos rockers y que ahora también comienzan a llamar así a la nueva Thunderbird fabricada en Hinckley, aunque su nuevo motor, su mejor chasis y su posición más deportiva le dan una personalidad más agresiva.

## ESTÉTICA RETRO

La Sport es un intento, por parte de Triumph, de combinar dos de las máquinas que mejor le han salido, hasta ahora, la Thunderbird y la T595 Daytona, de la que también hay una versión naked, la Speed Triple T509. Nostalgia y prestaciones es una combinación que vende motos, piensaron, ¿por qué, entonces, no hacer una moto con estética antigua y más velocidad? El proyecto se inició en el verano de 1995, poco después de que se presentase la Thunderbird, y se ha trabajado en ella todo el año pasado, en una base de Fort Stockton, Texas, pues la idea original es de los nuevos importadores norteamericanos de Triumph, que en un principio querían una moto al estilo de aquella nostálgica Triumph 750 Hurricane, expresamente hecha para los USA, con tres tubos de escape por un costado... que se ha dejado para, quizás, más adelante.

Solamente hay que echar una pira por encima del asiento para ver que la nueva tricilíndrica, cuyo diseño sigue fielmente los primeros croquis, tiene más de Thunderbird que de T595. El manillar es más bajo que el original de las "T", pero aun así



es capaz de situarte en una posición casi vertical, a pesar de que el asiento está 40 mm más alto. Los estribos son un poco más deportivos, pero están lo suficientemente bajos como para que no sufran las artríticas articulaciones de los motoristas suficientemente carrosos como para recordar a la Thunderbird 650 original, que en los años 50 era una auténtica deportiva.

El nuevo motor de esta tricilíndrica está acabado en negro y es básicamente el de la Tiger, una máquina trail de 885 c.c. Su potencia decae un par de caballos a causa del nuevo sistema de escape, pero la tricilíndrica de 12 válvulas toda-

vía da una potencia, declarada, de 82 caballos a 8.500 rpm., lo que es 13 caballos más que la Thunderbird, y el máximo par motor es de 76 Nm. y llega a 6.500 vueltas. Más importante aún, este motor sigue teniendo la generosa gama de medios que hacen a la Thunderbird y a la Tiger tan fáciles de conducir por cualquier tipo de usuario.

Ir deprisa con la Sport es, básicamente, una cuestión de girar el puño de gas y dejar que los tres Keihin hagan su trabajo. Había potencia disponible desde debajo de las 2.500 vueltas, sin que se notase ningún bache a medida que iba incrementándose el ritmo hacia la banda media. Esta moto tiene una caja de seis relaciones, de funcionamiento razonablemente suave, pero que a veces se engancha en las reducciones, en vez de la de cinco relaciones que lleva la Thunderbird, para ganar algo de velocidad punta, pero hay tanto par que casi no necesitas la marcha extra.

Para adelantar tráfico en una carretera con muchos coches, el motor era perfecto, suministrando potencia fuese cual fuese la marcha que tuviese engranada.

## ACCESORIOS

Cuando encontré un claro en la carretera, y la subí de vueltas, la Triumph se puso como si nada a 190 km/h de indicador, camino de unos genuinos 210 km/h. declarados por fábrica. La línea roja está en las 8.500 vueltas, aunque este motor tan poco apretado carece de patada arriba de todo, pero llega al límite con facilidad, en las marchas inferiores. En un campo más práctico, la finura del motor (aunque hay algún punto en que los espejos vibran tanto que no se ve nada en ellos) y la ligera posición inclinada se combinan para permitirte cruceros de 130 km/h con un confort razonable.

Para quienes quieran hacer largas distancias, hay prevista una pantalla opcional, que, aunque está bien acabada y te libera un poco del aire frontal, no acaba de encajar con el aire retro de la moto. El pasajero agradecerá un asidero, que es también opcional. Los estribos del pasajero quedan altos debido a la posición de los silenciadores por el costado derecho.

También son opcionales unos escapes más escandalosos "solamente para carreras" y un colín a juego con el color de la moto.

Para completar el aspecto antiguo pero deportivo de la Triumph, se ha recurrido a una parte ciclo compuesta por el mismo cuadro de espina dorsal que en la Thunderbird, pero mucho mejores elementos de suspensión, lo que da como resultado una inmensa mejora. La suspensión es de Kayaba, como es habitual, pero tanto la horquilla delantera, de 43 mm., como el amortiguador tienen ajuste fino de precarga, compresión y expansión. Además, el amortiguador de la Sport tiene 20 mm más de carrera que el de la Thunderbird de serie. Para ser una moto deportiva, tiene una suspensión





El motor es el mismo que la Thunderbird normal, con 82 CV y lleno de par para hacer más fácil su conducción.



Los dos silenciosos salen por el costado derecho, dando nuevo carácter a la Sport.



El cuadro de instrumentos es clásico y de buena lectura.



La frenada ha ganado muchos enteros con dos discos delante.



El colin, al igual que una pequeña cúpula, son opcionales.

demasiado blanda, pero está mejor amortiguada que la Thunderbird y se comporta dignamente en carreteras muy bacheadas, en las que aún puedo recordar los terribles rebotes de su predecesora. La geometría del chasis no es nada de carreras, con 27 grados de lanzamiento y 105 mm de avance, pero el ancho manillar permite un buen brazo de palanca, de manera que la dirección queda muy ligera y neutra.

La luz del suelo ha mejorado en la Thunderbird, pero es todavía fácil que los estribos rasquen por el suelo, a los que sigue el escape, situado a la derecha. Esto es debido parcialmente al excelente agarre de los neumáticos Avon radiales; el trasero tiene una sección de 160 montada en una llanta más ancha de 17 pulgadas. La frenada también se ha mejorado con dos discos de 310 mm mordidos por dos pinzas de doble pistón, en lugar del único disco que tiene la standard Thunderbird. Con 224 kg., la Sport no es una peso ligero, pero sus nuevos frenos le permiten detenerse muy bien. Sobre el papel la Thunderbird básica y la Sport parecen muy similares, pero cuando se las prueba en una carretera con curvas, se aprecian muchas diferencias en su comportamiento. Mientras que la Thunderbird parece que te diga que vayas lento, te tomes las cosas con calma y disfrutes del paisaje, su prima más joven y con más genio te pide que abras el gas, apures la frenada, te agaches en las rectas y te cuelgues en las curvas.

El motor que tiene 82 CV y está basado en el de la Tiger, me parece un poco tranquilo para una conducción deportiva y, a mi parecer, le iría mejor el motor más potente de 97 CV de los modelos Trident o Sprint. Un poco menos de peso y un poco más de luz al suelo tampoco le harían ningún daño. Pero la Sport supone definitivamente un paso hacia delante en la buena dirección. Su aspecto pasado de moda es estéticamente muy agradable y es la montura ideal para ir a buen ritmo al café o a la costa... ■

### FICHA TÉCNICA

Tipo de motor	3 cil. 4T LC DOHC 12V
Cubicaje	885 c.c.
Diámetro x carrera	76 x 65 mm. x 3
Relación de compresión	10 a 1
Potencia máxima	82 CV a 8.500 rpm.
Par máximo	76 Nm. a 6.500 rpm.
Carburación	Tres Keihin de 36 mm.
Embrague	Multidisco en aceite
Transmisión	De seis relaciones
Chasis tipo	Monoviga con el motor suspendido
Geometría dirección	27 grados/105 mm.
Basculante	Tubo de aluminio rectangular
Suspensión delantera	Horquilla Kayaba, de 43 mm, multiajustable tres vías
Suspensión trasera	Un amortiguador Kayaba multiajustable tres vías
Freno delantero	Dos discos de 310 mm, con pinzas 2 pistones
Freno trasero	Un disco de 285 con pinza 2 pistones
Rueda delantera	3,25 x 17 pulgadas, 36 radios, llanta de aluminio
Rueda trasera	4,25 x 17 pulgadas, 40 radios, llanta de aluminio
Neumático delantero	120/70 x 17. Avon, AV27 radial
Neumático trasero	160/70 x 17 Avon AV28 radial
Distancia entre ejes	1.580 mm.
Altura de asiento	790 mm.
Capacidad depósito	15 litros
Peso en seco	224 kg.
Importador	Pro Europa Motor, 91.433.25.85