

Esta supersport inglesa es como un puñal afilado al máximo. Pequeña, liviana, ágil y letal en manos expertas. Un arma imbatible en los caminos más desafiantes e intrincados, donde la diversión siempre estará garantizada.

La joya de la corona

La Daytona 675 es una supersport que va encaminada a convertirse en una leyenda, sin duda es la joya de la corona en la marca británica, una moto que ha sido reconocida como la mejor de la categoría en incontables comparativos realizados por medios especializados en todo el mundo, en los que ha vencido a la artillería nipona en no pocas oportunidades desde que fue lanzada en 2006.

Obviamente una deportiva con semejantes cartas de presentación nos generaba bastante curiosidad, y aunque por estos lados es una moto bastante desconocida, nosotros desde tiempo atrás la teníamos en la lista de las más deseadas para tener en prueba, esperando el momento en que nos pudiéramos subir en ella y comprobar que tanto hay de cierto en todo lo bueno que dicen de ella.

El diseño no ha cambiado casi nada desde su aparición hace más de cinco años, pero al igual como sucede con algunas divas de Hollywood, el tiempo no parece afectarle y la Daytona sigue siendo tan

hermosa por donde uno la mire como el día en que la lanzaron, sin extravagancias, pero dejando claro con sus fluidas formas que es una purasangre nacida para ser rápida.

De punta a punta esta plagada de buenos detalles, comenzando por el impecable trabajo de pintura, tanto en los carenajes como en el chasis. Cada pieza deja ver que fue diseñada y fabricada con esmero y da gusto dedicarle tiempo a observarla detenidamente y a acariciarla para sentir la calidad de todos sus acabados. El tablero fue una de las piezas que más nos gustó, especialmente por su original pantalla digital de fondo azul oscuro con los dígitos resaltando en tono blanco y por la escala de leds azules que se van encendiendo uno a uno hasta que comienzan a titilar, indicando que ya es hora de engranar la siguiente marcha; también nos capturó el diseño de la cola, con el escape saliendo por el centro como si se tratara de la salida de un motor de reacción en un avión de combate; y por último cómo ignorar los dos faros frontales con esa mirada que parece decir no se metan conmigo.



Los dos discos delanteros con pinzas radiales le otorgan una frenada impresionante, abajo se aprecia el basculante reforzado y el disco trasero. En la página opuesta vemos el afilado frontal con sus intimidantes faros. El tablero es impactante gracias a su pantalla de fondo oscuro con los dígitos blancos. El escape Arrow de salida alta en carbono y titanio, se ve y suena maravilloso.



En ella se tiene la sensación de estar encima de una 250 y dicha sensación se ve acompañada de una agilidad fuera de serie.



Especial
Triumph



Los números la favorecen, 675cc, apenas 185 kilos con el tanque lleno y 125 caballos a 12.600rpm, son cifras que juegan a su favor, pero además cuenta con un sustancioso torque de 7,34 kg-m a 11.700rpm, cifra difícil de igualar por los propulsores de 4 cilindros y todo esto se fusiona en un paquete ultra compacto y afilado.

En ella se tiene la sensación de estar encima de una 250 y dicha sensación se ve acompañada de una agilidad fuera de serie y de una facilidad excepcional para cambiarla de dirección con la mínima insinuación de nuestro cuerpo, tanto así que al principio cuesta trabajo asimilarlo y entender lo fácil que es dibujar con ella las curvas, sin importar que tan cerradas o complicadas sean, de manera que en los primeros kilómetros se la pasa uno corrigiendo la línea, pero no por problemas derivados de la moto, sino porque en ella hay que moverse con más delicadeza que en sus adversarias orientales, inclinarla es muchísimo más fácil, así como cambiarla de un lado a otro no demanda casi nada de esfuerzo.

Como toda deportiva actual, la Daytona exige un buen estado físico, pero a diferencia de otras, en ella todo fluye con más naturalidad, es supremamente fácil de llevar y alguien con experiencia previa en este tipo de motos conseguirá en muy poco tiempo una excelente conexión moto/piloto que no es fácil de lograr en otras de su estilo y que finalmente se traducirá en puro disfrute. En ella, los caminos más estrechos e intrincados, en los que normalmente uno preferiría no adentrarse con una deportiva, se convierten en un terreno irresistible, donde es difícil seguirle el paso y donde se la pasa uno de maravilla sacándole provecho a esa facilidad de manejo que la caracteriza, junto a un motor que tiene todo lo que uno desea, nos ofrece una jugosa dosis de torque, suficiente para empujar de verdad desde muy pocas vueltas,

justo donde los motores de cuatro cilindros apenas comienzan a despertarse, y eso le da un sabor muy especial en carretera, hace que sea mucho más amigable, más fácil de disfrutar, más efectivo y mejor para los que tienen poca experiencia con máquinas de este nivel, gracias a que nunca se muestra brusco. Pero después, cuando la aguja del tacómetro pasa de 8.000rpm se entra a otro espectro, el sonido aumenta deliciosamente, especialmente con el escape Arrow que ensayamos, y la potencia entra en acción lanzándonos a un ritmo vertiginoso hasta que el motor supera las 14.000rpm, donde ya habrá dado lo mejor de sí a pesar de ser capaz de seguir subiendo de vueltas hasta un techo de 15.000rpm.

De la caja no hay más que buenos comentarios, es de seis relaciones cortas, perfectas para nuestras carreteras de montaña y funciona con gran suavidad y precisión, además tiene un clutch que permite bajar marchas sin temor a bloquear la rueda trasera.

Con los frenos hay que afilar el tacto, especialmente con la mano derecha, porque las dos pinzas frontales de anclaje radial y sus respectivos discos flotantes de 308mm, son capaces de clavar la rueda en el suelo si nos pasamos de fuerza, de hecho fueron varias las veces en las que, sin proponérselo, sentimos la rueda trasera volando alto mientras intentábamos exprimir al máximo las frenadas.

En realidad hay que ser medio masoquista para subirse de pasajero por más de media hora en cualquier deportiva actual y esta no es la excepción, pero la Daytona le brinda al acompañante un asiento un poco más generoso en tamaño que sus rivales y eso le da un punto a favor en este aspecto, aunque siendo totalmente sinceros, estas motos se hicieron para disfrutarlas en solitario y gran parte de su gracia se desvanece cuando llevamos "copiloto".



Motor	Tricilíndrico, 4T, 12 válvulas, DOHC, refrigeración líquida
Cilindrada	675 c.c.
Rel. compresión	12.65 : 1
Torque Máx.	7.34 kg-m a 11.700rpm
Potencia Máx.	125hp a 12.600rpm
Alimentación	Inyección electrónica secuencial multipunto
Encendido	Eléctrico
Transmisión	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Telescópica invertida de 41mm
Susp. Tra.	Monoamortiguador regulable
Freno Del.	Doble disco de 308mm diam.
Freno Tra.	Disco 220mm diam.
Peso	185kg en orden de marcha
Capacidad Tanque	4.6 galones (17.4 L)
Precio	\$35.100.000
Para saber más	www.triumph.co.uk

Ficha Técnica