

Tiger 1050 - Daytona 675 - Street Triple R

Tres Sabores

Con solo rodar un par de kilómetros en estas tres motos inglesas se nota que cada una va por su propio camino, lo curioso es que todas comparten en esencia los mismos ingredientes, pero cada cual posee un sabor único, un muy buen sabor.

Texto y fotos: JCP



Podrá haber algo mejor que la sensación de tener entre las piernas una buena moto, en medio de un bello paisaje y con una perfecta cinta de asfalto dibujando maravillosas curvas frente a nosotros?

Definitivamente sí hay algo mejor y es tener no una sino tres excelentes motos para disfrutarlas sin afanes, sin preocupaciones, sin mucho tráfico y con una amplia variedad de carreteras sinuosas a nuestra disposición, que fluyen entre bellos parajes montañosos y además con la suerte de estar acompañados por un buen clima. Mejor que esto ya es difícil.

La culpa de que esto sucediera fue de Triumph, marca de la que ya les contamos en la pasada edición, en la que tuvimos la oportunidad de compartir las experiencias sobre la Tiger 800xc, la aventurera de la familia. Luego de este primer abrebocas que supuso probar en exclusiva la novedad del momento, nos invitaron a llevarnos tres de sus preciadas criaturas, la afilada Daytona 675, la imponente Tiger 1050 y la irreverente Street Triple R 675, invitación que obviamente aceptamos de inmediato y que tratamos de aprovechar al máximo para compartirles todo el sabor que nos dejaron nuestras exclusivas compañeras británicas.

Tres de tres

Las tres protagonistas de esta historia tienen en común su particular mecánica, todas cobran vida gracias a motores de tres cilindros en línea, una configuración que les proporciona un adecuado empuje desde muy bajas revoluciones, pero que igualmente les brinda demasiada alegría en alto régimen, siempre disfrutando de una envidiable suavidad y de un sonido que tiene la capacidad de hacer terapia cardíaca, acelerando inevitablemente el ritmo de todo corazón que se acerca a ellos mientras van dejando su melodioso aullido ronco, especialmente cuando tienen instalados escapes deportivos

como era el caso de nuestras tres monturas.

Estos motores transmiten sensaciones especiales, ya lo habíamos percibido con la Tiger 800xc y lo corroboramos sobre sus hermanas. Se sienten muy potentes y rabiosos cuando se les exige al máximo, lo suficiente para que la adrenalina fluya constantemente, pero nunca intimidan a un conductor con algo de experiencia en motos grandes y eso se traduce en puro placer de manejo, en diversión sin estrés, donde todo se siente bajo control a pesar de que las cosas comiencen a pasar realmente de prisa a nuestro alrededor. En el extremo opuesto, cuando queremos ir despacio, apenas tocando el puño del acelerador, degustando el paisaje, entremezclando el viento y la carretera con nuestros pensamientos, ahí también encontramos un andar relajado y placentero, sin vibraciones, sin tirones, sin tosquedades, de cierta forma esta configuración brinda lo que casi todo motociclista desea tener en el puño derecho, una respuesta de seda a ritmo pausado, solidez a media máquina y una fiera a fondo. Finalmente no hay más opción que darle la razón a tantos probadores alrededor del mundo que no han dudado en calificar de excelentes a estos propulsores de la marca inglesa, simplemente hay que sentirlos (y escucharlos) para entender de que se trata.

Tres sabores con los mismos ingredientes

Estábamos ante tres propuestas con personalidades bien marcadas, una viajera de gran calibre, una deportiva purasangre y una "streetfighter" o puesto en castellano una "peleadora callejera". Con solo rodar en ellas un par de kilómetros se nota que cada una va por su propio camino, lo curioso es que todas comparten en esencia los mismos elementos, pero cada cual posee un sabor único. Todas usan el mismo tipo de motor, todas calzan ruedas de dimensiones similares con frenos muy parecidos y todas están construidas alrededor de un chasis doble viga de aluminio muy similar en su diseño, de hecho en la Daytona y la Street es prácticamente el mismo; también comparten la configuración de suspensiones, con barras invertidas al frente y una suspensión progresiva atrás, sustentada en un solo amortiguador y con un basculante de aluminio reforzado por la parte superior.

La viajera con garra deportiva

La Tiger 1050 es la trail grande de la familia, una viajera todo terreno que nació en 1994 con una cilindrada de 885cc y que con los años fue creciendo en musculatura y se fue civilizando, sufriendo gradualmente una metamorfosis que la llevó a convertirse en la rutera de largo aliento y vocación asfáltica que ven en las fotos. Esta versión equipada con el tricilíndrico de 1.050cc y 115 caballos de potencia fue lanzada en 2007 y es por ello que su diseño ya

muestra algunas señales de no estar muy a tono con las tendencias actuales, pero también es indiscutible que mantiene una estampa imponente y que no deja a nadie indiferente a donde quiera que llega.

La Tiger es una moto acogedora, con un asiento muy cómodo donde conductor y acompañante disfrutan realmente cada salida. La altura al suelo será un verdadero problema para los que midan menos de un metro setenta, de ahí para arriba no lo será tanto a medida que se suman centímetros a la talla del piloto, siendo este un factor determinante para quienes se decidan por ella.

Solventado el tema de la altura encontramos que moverla en parado demanda cierto esfuerzo, pero con solo rodar los primeros metros aparece una moto que se mueve con agilidad, cuya postura de manejo es relajada, pensada para quienes no desean llegar cansados a su destino. Un manubrio ancho garantiza el control de lo que sucede con la rueda delantera; un amplio carenado brinda suficiente protección del viento, salvo por algunas turbulencias que llegan hasta el casco; y unas suspensiones suaves y a la vez firmes, le otorgan suavidad al viaje, pero al mismo tiempo garantizan suficiente estabilidad para aprovechar toda la potencia y el sustancioso torque del tricilíndrico, ya que estamos ante una moto que dispara los radares de la policía, superando los 220km/h reales en muy poco tiempo, con una aceleración que pone en calor a cualquiera.

Esta felina de dos ruedas tiene capacidad para 5,3 galones en su tanque, los cuales pueden llevarnos muy lejos o acabarse bastante rápido dependiendo de nuestra mano derecha, pero lo cierto es que sin importar la manera como

los gastemos, el disfrute estará garantizado a sus mandos.

Podría decirse que es una moto para un usuario inteligente, que sabe lo que busca y que desea tener varias motos en una sola: una mega-turismo pensada para trayectos largos, con cierta capacidad para afrontar terrenos regulares; una moto que a pesar de su tamaño y cilindrada se comporta bastante bien en el uso diario para ir de la casa al trabajo, y finalmente una deportiva de gran confort, que en manos experimentadas y con algunos "clicks" en las suspensiones es capaz de jugar en el terreno de muchas RR en nuestras retorcidas carreteras.

Un aspecto que no pudo gustarnos es la visual que se tiene desde el puesto del piloto, es como si algo hubiera quedado faltando, hay una gran pieza plástica que envuelve el carenaje internamente y en el medio aparece el tablero, luciendo algo pequeño dentro del conjunto, es un tema de gustos y proporciones, pero independientemente de la estética, se tiene a disposición suficiente información resumida en un reloj análogo que indica las rpm y en dos pantallas digitales que nos dicen velocidad, temperatura, nivel de gasolina, promedios de consumo, kilometrajes totales, parciales, etc.

La Tiger no es tan pesada como aparenta, son 228 kilos con el tanque lleno y eso la pone en un nivel bastante competitivo frente a sus rivales, también es algo que se percibe a la hora de enfrentarse a carreteras de montaña, donde resulta fácil tumbarla de un lado a otro y hacer maravillas enlazando curvas de todo tipo, aunque al buscarle los límites se extraña un poco de solidez general, pero como ya expresamos, mejora mucho haciendo algunos ajustes

El tricilíndrico es prácticamente exento de vibraciones, un factor que se traduce en viajes más relajados y placenteros.



Arriba se puede ver el musculoso y compacto tricilíndrico de 1.050cc. Abajo el doble disco con pinzas radiales y discos flotantes de 320mm. En la página opuesta se ve el robusto basculante trasero, la afilada cola con el escape saliendo por arriba y por último el tablero digital y análogo.



en ambas suspensiones, de manera que se sacrifique un poco el confort a cambio de una pisada más firme de sus ruedas, esto también permite sacarle todo el jugo a los frenos, que cuentan con pinzas radiales y dos discos flotantes de 320mm en el eje delantero, que se ven complementados de manera efectiva por el disco trasero de 255mm con pinza de doble pistón. A propósito de este tema, es posible equiparla con un sistema ABS opcional ganando bastante en seguridad.

El motor es el gran protagonista en esta inglesa y el que marca la gran diferencia cuando se contraponen ante los propulsores de 2 cilindros de la mayoría de sus adversarias. Primero está el tema de la suavidad que ya les comentábamos, el tricilíndrico es prácticamente exento de vibraciones, un factor que se traduce en viajes más relajados y placenteros, luego está su excelente respuesta casi desde marcha mínima, a menos de 2.000rpm ya va empujando con finura y en la zona media, entre 3.500 y 5.500rpm, hay suficiente torque y potencia para mantener velocidades de cruce muy buenas a medio acelerador y con una capacidad de recuperación contundente, al punto en que uno termina olvidándose de la caja de cambios y rodando casi todo el tiempo en cuarta o quinta, aprovechando el poder descomunal del tricilíndrico. Hasta ahí tendremos el lado turístico y relajado, aunque

no lento, de esta mecánica. Por arriba de 6.000 revoluciones, cuando le abrimos el acelerador sin contemplación, aparece la verdadera fiera oculta, el sonido cambia a un rugido de tigre enfurecido y es cuando se deben tener las cosas muy claras y preferiblemente el panorama despejado, porque ahí el tres en línea deja ver su garra deportiva, es entonces que los números comienzan a moverse realmente rápido en el velocímetro digital y el paisaje se transforma en dos manchones que se desvanecen a lado y lado.

Ficha Técnica	
Motor	Tricilíndrico, 4T, 12 válvulas, DOHC, refrigeración líquida
Cilindrada	1.050 c.c.
Rel. compresión	12.0 : 1
Torque Máx.	9.99kg/m a 6.250rpm
Potencia Máx.	113hp a 9.400rpm
Alimentación	Inyección electrónica secuencial multipunto
Encendido	Eléctrico
Transmisión	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Telescópica invertida de 43mm
Susp. Tra.	Monoamortiguador regulable
Freno Del.	Doble disco de 320mm diam.
Freno Tra.	Disco 255mm diam.
Peso	228kg en orden de marcha
Capacidad Tanque	5.3 galones (20 L)
Precio	\$41.000.000
Para saber más	www.triumph.co.uk