

Provem la Triumph Rocket 3: La desmesura per bandera

La moto més exclusiva de Triumph és un himne a les motos creades per combinar prestacions, passió i imatge.



Triumph Rocket 3. Una moto construïda sobre un descomunal motor. | F.Boada

No et deixis enganyar per la massiva imatge d'aquesta Triumph Rocket 3, ni tampoc per les històries que diuen que és un ferro inconduïble pensat estrictament per satisfer el mercat nord-americà de les primeres versions.

La primera impressió està encara condicionada per les desmesurades proporcions d'aquesta muscle roadster, i el factor de curiositat de muntar un motor més gran que el típic cotxe familiar ... Però entre dues rodes.

Aquesta nova Rocket 3 continua sent un mastodont, construïda al voltant del colossal motor de 2,5 litres, el motor més gran muntat en una moto de sèrie, però és com el dia i la nit respecte a la versió anterior.



Una moto amb una presència absolutament imponent Foto: F.Boada

La suspensió, la direcció i la frenada són ara més adients al que s'espera avui en dia d'una moto moderna, i com a resultat ara se sent com una motocicleta ridículament gran però molt capaç, en comptes de la caricatura d'una Cruiser de dibuixos animats. La nova Rocket 3 és qualsevol cosa menys discreta, posa-la en marxa i veuràs com es tomben tots els caps al teu pas i a més, aconseguirà que no et sentis frívol, ridícul o inútil al seu manillar.

El xassís d'alumini fos substitueix els antics tubs bessons d'acer, el que contribueix a un increïble estalvi de 40 kg pel que fa a la versió anterior, mentre que la geometria de la direcció és més nítida i la distància entre eixos és més curta. Com a resultat, la Rocket 3 ara té un comportament en corbes que la vella versió no podia ni somiar. Girar és més fàcil del que els seus monstruosos pneumàtics Avon Cobra Chrome 150/80 17 davanter i el 240/50 16 muntat al darrere, dissenyats específicament per a la Rocket 3, fan preveure.

Però per ficar-la en la traçada t'has d'acostumar a ella, amb les seves immenses gomes i 1677 mil·límetres de distància entre eixos, requereix un cert temps d'adaptació, però el seu comportament és absurdament precís per a una moto amb un pes en ordre de marxa, és dir amb el seu dipòsit de 18 litres de combustible ple, de més de 320 kg.



La qualitat dels seus detalls és de traca Foto: F.Boada

La suspensió davantera ve signada per Showa, amb una forquilla invertida ajustable en compressió i extensió amb barres de 47 mil·límetres de diàmetres i 120 mil·límetres de recorregut. Darrere la Rocket 3 munta un Mono-amortidor Showa completament ajustable amb dipòsit independent, ajust hidràulic remot de la precàrrega i 130 mil·límetres de recorregut de la roda del darrere.

La part davantera és bastant rígida, el que significa que pots abusar dels frens davanterers, un doble disc de 320 mil·límetres amb pinces radials monobloc Brembo M4.30 Stylema® de 4 pistons. Darrere equipa un disc de 300 mil·límetres amb pinça monobloc M4.32 de 4 pistons. Un equip digne d'una hyper-esportiva. L'ABS està optimitzat per al seu ús en corba.

A la paperera de la història va el tricilíndric de 2.294 centímetres cúbics de l'anterior Rocket III, que ha estat reemplaçat per aquest nou motor de 2.458 centímetres cúbics, més gros, més potent però alhora més suau, més net, i més compacte. Aquest enorme bloc eroga 167 cavalls a 6.000 voltes i la bestialitat de 221 Newtons metro de parell màxim a només 4.000. La caixa de canvis de sis marxes amb engranatges helicoidals i l'embragatge hidràulic assistit contribueixen a la suau i còmoda conducció de la Rocket 3 en qualsevol marxa. És d'agrair que equipi un embragatge és anti rebot, més, si tenim en compte que disposem d'un parell motor tan descomunal i una transmissió per cardan.



Tres cilindres i 2500 cc. El motor més gran muntat en una moto de sèrie Foto: F.Boada

L'escultural sistema d'escapament lateral, amb tres col·lectors i tres sortides, dues pel costat dret i una per la banda esquerra, és un dels trets distintius de la nova gamma Rocket 3. Aquest escapament s'ha dissenyat per crear el perfecte flux de gasos fins al catalitzador i el silenciador de tres sortides.

Per ridícul que soni, la realitat és que és relativament fàcil de conduir. La pots deixar en sisena marxa i anar explotant el seu parell motor o aprofitar el seu bastidor amb components pota negra i el seu juganer canvi semi-automàtic per treure-li tot el suc. De les dues maneres podràs gaudir de la Rocket 3. A més amb la tranquil·litat que aquesta font de potència desmesurada es controla acuradament a través d'una moderna electrònica orientada a la seguretat activa del motorista.

El lliscament i el control del parell motor són òptims en tot moment, la funció d'optimització en corba és gràcies a la unitat de mesura inercial, IMU, que assoleix la resposta més apropiada de l'ABS i el control de tracció en mesurar contínuament el balanceig, el capcineig, l'angle de llançament i l'acceleració en tots els angles d'inclinació.



La Rocket 3 sorprèn per la seva dinàmica conducció Foto: F.Boada

Les maneres de conducció Road, Rain, Sport i Rider, personalitzable, ajusten els mapes d'injecció i la configuració del control de tracció per adaptar-se a les preferències de l'usuari i a les condicions de cada moment; a més, es poden canviar fàcilment mitjançant els comandaments retroil·luminats, fins i tot en la marxa.

Una cosa summament útil és el sistema de control de l'arrencada en pendent, que impedeix que la moto rodi cap enrere i millora la confiança del pilot, fins i tot quan la moto està carregada al màxim o porta passatger. L'assistent acciona el fre del darrere fins que detecta que el motorista comença a moure's i s'activa mitjançant la maneta del fre davanter. Aquesta funció es pot activar i desactivar des del menú de configuració de la moto.

Les noves Rocket 3 fan gala d'un impressionant nivell de detalls i acabats que reforcen el seu espectacular estil. Només cal veure el dipòsit de gasolina amb els característics traços de disseny de Triumph, la corretja del dipòsit en acer inoxidable raspallat, el tap de combustible d'estil Monza, a l'estil Thruxton, la presa de l'admissió d'aire d'alumini raspallat, els taps dels dipòsits d'oli i refrigerant a l'estil Monza en alumini raspallat, les aletes mecanitzades del càrter, la culata i la tapa de balancins, els protectors tèrmics, els col·lectors d'escapament i els ocults del passatger amb un singular sistema de plegat.



El panell d'instruments, modern, amb molta informació i fàcil de lectura Foto: F.Boada

O el seu manillar amb el cablejat intern que suporta el panell d'instruments TFT, manllevat de la Scrambler 1200. Aquest modern panell d'instruments disposa de connectivitat bluetooth amb un sistema integrat per governar la teva GoPro. A més de comptar amb un sistema de navegació per símbols a través de l'aplicació MyTriumph i òbviament poder atendre trucades o accedir a la teva música.

També disposem d'una clau intel·ligent que permet l'arrencada amb tan sols prémer el botó de la pinya dreta. Com a funció addicional de seguretat, exclusiva Triumph, és senzill desactivar el comandament de la clau en qualsevol moment per més tranquil·litat.

Les noves Rocket 3 R i GT estan equipades amb fars de LED per aconseguir la màxima visibilitat, a més de llums de conducció diürna. Els intermitents, el far del darrere i la llum del portamatrícules també són de LED i proporcionen la màxima eficàcia i durabilitat.

L'altura del seient és de tan sols 750 mil·límetres, el que permet moure's bé en parat, tota una sort perquè per moure 320 quilos de moto val més tenir els peus ben fermes a terra. La posició és còmode, tot i que la posició dels braços és molt estirada, molt a l'estil cruiser.

Un altre bon detall d'aquesta Rocket 3 és que els estreps del pilot poden ajustar en tres posicions. No modifiquen l'altura, la qual cosa vindria de perles per no fregar l'asfalt, amb tanta facilitat. Però en canvi, sí que permet als peus i als seus comandaments, apropar-se o allunyar-se del lloc de conducció un total de 7,5 cm amb només retirar dos caragols de cada costat.



Enllumenat Full Led. Com manen els cànons avui en dia. Foto: F.Boada

La Rocket març 2020 arriba en dos sabors, roadster R, la qual avui tenim a prova i la Tour GT, amb la principal diferència de la posició de conducció i algun equipament addicional. La R té un seient més alt, reposapeus al centre i barres de manillar més estretes, el que li dóna una postura més agressiva de streetfighter.

Mentre que el seient més baix de la GT, els estreps dels peus cap endavant i les barres més amples i altes donen una sensació relaxada i de creuer. Qualsevol equipament és transferible entre les motos, el que significa que pots crear la muscle-power-touring-cruiser que més t'agradi. Com és habitual Triumph posa al teu abast més de 50 accessoris per a la Rocket 3.

El preu d'aquesta nova Rocket 3 R a Espanya és de 23.000 euros, 23.800 per a la Rocket 3 GT. A 71 euros el quilo de moto, no està malament.



Miris per on miris ... És una bèstia. Foto: F.Boada

Acabada la prova només podem exclamar ... Que bèstia! Tot en ella és massiu. El seu motor, els seus pneumàtics, el seu pes ... Sort que la seva electrònica i el seu bastidor són pota negra. Dinàmicament sorprèn i és molt més divertida del que puguis imaginar. No és una moto recomanable per tímids, perquè la seva espectacular estètica farà que tothom es fixi en tu. La moto més exclusiva de Hinckley només és comparable a motos veritablement especials però encara que la seva imatge, d'entrada, no et doni cap pista, és molt més versàtil que la majoria d'aquestes.