

Tiger je moćan, brz i jak motocikl klase maxi enduro, koji je dokaz da se tradicionalna tvrtka iz Engleske u potpunosti uključila u sve zahtjevniju tržišnu utakmicu. Proboj na hrvatsko tržište zasigurno će i ove godine izostati, jer još uvijek nemamo uvoznika



Engleski grabežljivac

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Triumph Tiger je enduro koji je već stari znanac na svjetskom tržištu motocikala. Predstavljen je prvi puta davne 1993. godine, dakle prije jedanaest godina, što je u današnje vrijeme čitava era, ako uzmemo u obzir tempo kojim se lansiraju i razvijaju novi modeli. Prvi model Tigera pokretao je redni trocilindrični motor zapremine 885 ccm, a napajanje gorivom bilo je riješeno uz pomoć rasplinjača. Motocikl je razvijao u ono vrijeme sasvim pristojnih 83 KS, i kao takav se zadržao na tržištu sve do 1999. godine. Tada je

došao red na seriju broj dva, koja je bila osvježena novim linijama i dizajnom, poboljšanom voznosti i promijenjenim sustavom napajanja goriva, dakle ugrađeni su injektori. Snaga je ostala identična prvoj verziji.

Početakom 2001. godine s pokretne trake u svijet je krenula najnovija, treća serija, tradicionalne tvrtke iz Hinckley-a. Zahvaljujući cjevastoj rami u obliku kaveza, inženjerima nije bilo preteško "ubaciti" Daytonin trocilindrični, vodom hladeni pogonski agregat zapremine 955 ccm, promjera i hoda 79 x 65 mm, te kompresionog odnosa 11.2:1. Za ovu priliku, naravno, nije bila potrebna snaga kojom raspolaze Daytona (145 KS), već

je korištena "opuštenija" verzija pogonskog agregata. Za ovu klasu "standardna" snaga od 98 KS pri 9.200 okr/ min sasvim je dovoljna da se stane "rame uz rame" ostaloj konkurenciji koja se na tržištu pojavljuje u obliku Aprilije Caponord (98 KS), Honde Varadero (94 KS) ili BMW-a R1150GS-a (85 KS). Niti okretni moment od 95 Nm pri 6.200 okr/ min nije razočarao, ali niti postavio "letvicu" na novu visinu. Sve u svemu, to je sasvim dovoljno da ovog ugladenog "gentlemana" od 215 kg kao od šale potjera do maksimalnih brzina od preko 200 km/h.

No, namjena maxi endura nikad nije niti zamišljena kao jurcanje maksimalnim brzinama

Cijena **10.260 Eur**



Glavna uloga Tigera daleko se više svodi na cestu nego na pustinjski rally



Set kofera i topcase u koji vozila proširuju kapacitete prtljažnog prostora





Pogonski agregat identičan je onomu u Daytoni, ali modificiran po pitanju snage i okretnog momenta



Prednji diskovi promjera 320 mm sa dvoklipnim kočionim kliještima rade upravo onako kako i treba



Zatezanje pogonskog lanca obavlja se uz pomoć ekscentra



Već pomalo zastarijela prednja svjetla kvare dobar sveukupni dojam motocikla

ma. Od njega se traži udobnost, jak okretni moment, agilnost i laka upravljivost, te što manja potrošnja. Sve ovo Triumph, dakako, ima, i to u izobilju. Već prilikom prvog startanja motora do izražaja dolazi nevjerojatan zvuk ovog trocilindraša. Osjećate se kao da dodajete gas na nekakvom sportskom motociklu. Odgovor na odvrtnje ručice gasa je trenutno, a poskakivanje kazaljke obrtomjera više nalikuje radu nekog elektromotora ili turbine. Tu se kao pun pogodak pokazalo povjerenje koje Triumph "njeguje" prema trocilindričnim motorima, za razliku od Aprilije ili Honde, koja je pri odabiru pogonskog agregata koristila rješenje u obliku V2 motora, ili BMW-a koji njeguje tradiciju boxer motora. Upravo ta vrlina, koja ga čini prepoznatljivom spram ostalih maxi endura, daje mu određenu dozu karaktera i šarma.

Našu testnu rutu započeli smo u gradskom meteu bavorske prijestolnice, Münchena. Položaj na Tigeru više nalikuje nekom sport-touring motociklu. Noge su poprilično podignute prema gore, a upravljač je prenisko za ovakvu vrstu motocikla. Da nema širine upravljača i velikog spremnika goriva (čak 24 litre), gotovo sigurno biste zaboravili da se radi o enduro motociklu. No, to ne znači da je položaj naporan. Naprotiv, on je upravo "gospodski". Sjedi se uspravno, a komande i ručice na pravom su mjestu, što vam daje dodatni osjećaj sigurnosti jer se možete potpuno koncentrirati na vožnju. Visina sjedala je varijabilna, a može se podešavati u tri stupnja visine i to od 840 mm do 860 mm. Unatoč relativno velikim gabaritima (duljina 2.175 mm, širina 860 mm), motocikl je vrlo okretan i agiln, a ravnomjerno i sofisticirano razvijanje snage omogućuju manevriranje na uskom i malom prostoru.

Vrlo se lako možete probijati između redova automobila, ali ako imate montirane bočne kofere, bolje je takvu vrstu vožnje izbjegavati zbog povelike širine motocikla, koji tada više nalikuje autobusu. Ventilator za hlađenje tekućine gotovo da se nije gasio, što zbog naše spore vožnje gradom, zbog gužvi, što zbog ekstremnih vrućina koje su u to vrijeme pogodile gotovo čitavu Europu. Temperature skoro da simuliraju uvjete Sahare, idealno područje maxi-endura. Izlaskom iz grada isprobali smo i varijantu autocesta. Tempo vožnje od 160 km/h gotovo nikome ne bi trebalo predstavljati problem. Zaštita od vjetra zadovoljavajuća je zbog visokog vjetrobranskog stakla, tako da strujanja zraka završavaju točno iznad vaše kacige. Na našoj

verziji Tigera imali smo bočne koferne i topcase, tako da se pri brzinama većim od 160 km/h osjetilo lagano mijenjanje pravca i lelujanje motocikla, što je znak da ne treba pretjerivati po pitanju brzine ako imate ovu opciju dodatne opreme.

Udobnost je na vrlo visokom nivou, no prilikom duže vožnje ipak se plaća danak previsoko postavljenim nogama. Potrošnja je zaista prihvatljiva, prosječno svega 5,6 litara na 100 km, što znači da sa spremnikom goriva možete proplovati oko 400 km. Na brdovitim i zavojitim alpskim cestama Tiger je pokazao sav svoj "talent". Upravljanje ovim motociklom užitak je u čistom obliku. Lakoća kojom motocikl "pada" u zavoj gotovo je fantastična, a promjene pravca "dječja" su igra. I u jačim nagibima motocikl ostaje miran i stabilan. Nemojte zaboraviti, ovdje se radi o klasi maksi endura! Vibracije gotovo da se ne osjećaju, a eksplozivnu snagu motocikl pokazuje već u niskim režimima okretaja, uz vrlo ravnomjerno razvijanje snage sve do "crvenog" područja. Ipak, brujanje motora na visokim okretajima podsjeti vas na zapreminu pogonskog agregata koju imate pod sobom.

Iako je mjenjač šestobrzinski, to ne znači da morate nervozno mijenjati brzine gore-dolje svakog trenutka. Čak i kroz naseljena mjesta može se proći u visokom stupnju prijenosa zbog izuzetne elastičnosti motora. Zatrzavanja su ovdje nepoznanica. Jedina prava zamjerka mogla bi se uputiti prednjoj teleskopskoj vilici promjera 43 mm, koja je za naš ukus ipak premekana. Prilikom jačih kočenja znala je poprilično potonuti, što nam je stvaralo poteškoće pri oštrijem vožnji, a pri naglim ubrzanjima u nižim stupnjevima prijenosa prednji kraj se nepotrebno uzdiže. Hod od 230 mm čini nam se pretjeranim, ako uzmemo u obzir da je on na Caponordu svega 175 mm. Po pitanju

prednjeg ovjesa Triumph je pomalo zakazao, jer je konkurencija tu uznapredovala ugradnjom jačih vilica (Caponord čak 50mm), što im daje u konačnici i čvršće i mirnije motocikle. To je zasigurno element na kojem će inženjeri u što skorije vrijeme morati poraditi. Stražnji monoamortizer hoda je 200 mm, a moguće je podešavanje tvrdoće.

Kočnice su solidne i najbolje se mogu opisati ako kažemo da su adekvatne za ovakvu vrstu motocikala. Dvostruki disk promjera 310 mm sprijeda u kombinaciji sa dvoklipnim kliještima omogućuju fino doziranje i modulabilnost. Upravo onako kako i treba biti, ne preagresivno niti preslabo. Straga se nalazi disk promjera 285 mm i dvoklipna kočiona kliješta. Dimenzije guma i kotača također su uobičajene za ovu klasu, dakle 110/90 19" za prednju, te 150/70 17 za stražnju. Dizajn motocikla čini nam se pomalo zastarjelim - pri tome naročito mislimo na dva okrugla prednja svjetla. Stvar donekle spašavaju vrlo atraktivne boje, naročito ona tigrovska, narančasto crna kombinacija, te dobra završna obrada od koje treba naglasiti englesku preciznost za sitne detalje, poput kromiranih vijaka na bočnim poklopcima. Opcija dodatne opreme vrlo je raznolika. Tu su alarm, elektronska blokada motora, set kofera i topcase, povišeno vjetrobransko staklo, glavne nožice, grijači ručki...itd. Boje Tigera su atraktivne: jet crna, aluminij siva, te Lucifer narančasta.

Kompetentnost po pitanju nosivosti tereta, svakidašnje upotrebe, lakoće upravljanja i agilnosti, te sofisticiran, ali snažan pogonski agregat glavne su odlike ovog Engleza, koji je i više nego konkurentan društvu s Apeninskog poluotoka, iz Njemačke ili Zemlje izlazećeg sun-

TEHNIČKI PODACI

Motor: trocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 79 x 55 mm
Obujam: 955 ccm
Odnos kompresije: 11,6:1,
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: konstrukcija od čeličnih cijevi
Ovjes: sprijeda klasična vilica s cijevima od 43 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 110/80-19, stražnja 150/70-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm sa 2 klipića, straga disk od 285 mm i 2 klipić
Dimenzije i težina: duljina 2.250, širina 860, visina sjedala 840-860, osovinski razmak 1.515, težina 215 kg
Deklarirano: snaga - 105 ks (77,7 kW), pri 9.500 okr./min., max. okr. moment - 9,4 kgm (92 Nm) pri 4.400 okr./min.
Spremnik goriva: 24 l.

+ snažan i elastičan pogonski agregat, agilnost, ponuda dodatne opreme

- premekan prednji ovjes, buka motora u visokim režimima rada, pomalo zastarjeli dizajn

ca. Stoga se još više poražavajućom čini činjenica da još uvijek nemamo zastupnika Triumph za Hrvatsku, iako su motocikli ove tvrtke uvelike zastupljeni već godinama na svjetskom i europskom tržištu. Cijena ovog motocikla za njemačko tržište iznosi 10.260 eura. ■

