

„A TIGRIS (PANTHERA TIGRIS) A RAGADOZÓK RENDJÉBE ÉS A MACSKAFÉLÉK CSALÁDJÁBA TARTOZÓ FAJ. VALAMENNYI ALFAJA VESZÉLYEZTETETT.” (WIKIPÉDIA) AKÁR TESZTMOTORUNKRA IS ÉRTHETNÉNK A TIGRIS MEGHATÁROZÁSÁT, HISZEN TÖBB ÁTFEDÉS IS MEGFOGALMAZÓDIK EBBEN A MONDATBAN

Lejegyezte: Katona Csaba

Lefotózta: Spisák Attila www.spisak.hu



Szép, agresszív formák oldalról



Triumphos „rovár” fényszórók



Gyöngyörű színek a kipufogón



Vadmacska

TRIUMPH TIGER 800 XC

MŰSZAKI ADATOK	TRIUMPH TIGER 800 XC
MOTOR	
Motor	Háromhengeres DOHC, folyadékűtéses, négyütemű 12 szelep
Hengerűrtartalom	799 cm ³
Furat x löket	74 x 61,9 mm
Max. teljesítmény	95 LE (70 kW) 9300 ford./percnél
Forgatónyomaték	79 Nm 7850 ford./percnél
Keverékképzés	Többpontos szekvenciális elektronikus üzemanyag-befecskendezés
Váltó	6 fokozatú
Indítás	önindító
VÁZ, FELFÜGGESZTÉS, MÉRETEK:	
Váz típusa	Rács acélcső váz
Első futómű	Showa 43 mm-es upside down villa, 220 mm-es rugóút
Hátsó futómű	Showa monoshock központi lengéscsillapító, 215 mm-es rugóút
Első fék	Nissin dupla, 308 mm-es tárcsa, két dugattyús úszó féknyergek
Hátsó fék	Nissin szimpla, 255 mm-es tárcsa, egy dugattyús úszó féknyereg
Kerekek	Elöl/hátul 36 küllős 21 x 2,5", alumíniumfelni, 32 küllős, 17 x 4,25 in, alumíniumfelni
Gumik elől/hátul	90/90ZR 21 150/70 ZR 17
Tengelytáv	1530 mm
Ülésmagasság	845–865 mm
Menetkész súly	215 kg
Tanktérfogat	19 l



A tigris vadon élő állat, az erdőket és a szafarikat járja. Lába soha nem éri az aszfaltot, hiszen arra született, hogy a vadonban éljen.

A 2004-es Tiger még valóban vadnak született, viszont annyira beszoktatták a városokba, hogy teljesen megszédült, elpuhult, és már nem akart senkit megharapni. Az évek múlásával elől-hátul öntött alukerekeket kaptott, a futóművét inkább a kényelemre, mint a terepre hangolták, és 2010-re egy egyszerű „naked bike” lett belőle.

A Triumph most visszatért a gyökerekhez, és a Tiger 800 XC szeméjében azon vásárlók igényeit is újra kielégíti, akik a turrák alkalmával nem mellőzik a földutas szakaszokat, hiszen ha hátul maradt is a 17 colos kerék, előre megkapta a terepmotorokon általában használt 21-es méretet.

Első benyomások:

Kicsit csalódott voltam a tesztmotor átvételekor, hiszen teljesen utcára való abroncsokkal szerelték fel, így sajnos nem tudtam kipróbálni terepjáró-képességeit.

Egyébként a küllős kerekeken kívül nem sok különbség van a „sima” tigrishez képest. **Alapvetően nekem nagyon tetszik a motor kinézete, főleg a direkt hangsúlyozott acélcső térhálós váz és a triumphosan kidülledő fényszórók teszik vevőcsalogatóvá, egyedivé a motort.**

Hol használjuk?

Az utcai gumikkal természetesen csak utcán. A Tiger tökéletesen alkalmas arra, hogy a munkába járáshoz és hosszabb túrákhoz is használjuk, mivel a 800-as



hengerűrtartalom az arany középutat találja meg a szuperendurók akár 1200 köbcéntis nagyon nehéz, bár borzalmasan nyomatékos jellege, és a 600-as erőforrással ellátott nagyendurók túrára csak kompromisszumok megkötése mellett használható, kisebb teljesítményű erőforrása között.

Mi tetszik?

Hát az, hogy nagyon kényelmesen motorozható gépről van szó, a motornak minden kezelőszerve kifogástalanul és precízen működik.

Az erőforrás karakterisztikája

kellems, már ezres fordulatól elinduló nyomatéka és különleges, háromhengeres hangja miatt nagyszerű a motorozás a Tigerrel. Az 845 és 875 mm között variálható ülés magasság is nagy erény, így az alacsonyabb vásárlók is elcsábulhatnak a brit motor láttán.

Mi nem tetszik?

A kuplungkar behúzása eleinte nem igényel nagy erőfeszítést, viszont a városban araszolva már

kissé elfárasztja az ember kezét. Szerintem egy ilyen műszakilag kiváló gép simán megérdemelt volna egy hidraulikus szerkezetet. **A tank is kisebb, mint a kategóriatársaké, mindössze 19 liter fér bele.** A jó hír, hogy lehet már hozzá rendelni olyan Safari tankot, amellyel nem lesz gond a nagyobb etapok lemotorozása sem.

Jó felfüggesztések, és semmi elektrokütyü:

Az állítható Showa felfüggesztést terepre hangolták, viszont ezt az országúton nem igazán lehet

tett felismerni. Ami viszont a leginkább tetszett, hogy nincs sem kipörgésgátló, sem ABS. Hát igen, egy terepre tervezett motornak nincs is szüksége az efféle segédelektronikára, mert ha például turrázunk, és sokszor változik a talaj, akkor hirtelen nem tudjuk, hogy melyik gombot nyomjuk meg, mint ahogy a Yamaha Super Teneré esetében történt.

Végezetül:

A Triumph Tiger egy zseniális motor, amivel egy másodperc alatt eggyé válik a motoros. A masszív futóműnek és a viszonylag alacsony súlynak köszönhetően pedig terepen turrázók számára is ideális partner lehet, persze csak akkor, ha erre alkalmas gumiabroncsot választunk hozzá.



R. I. P. Marco Simoncelli