

Šelma ještě dravější

Tiger 1050 debutoval již v roce 2007 a od začátku šlo o sportovně šmrncnutý cesták na vysokých nohách a 17" kolech. Od loňska nabízí Triumph v rámci „adventure-tourer mánie“ velký Tiger Explorer, ovšem 1050 ještě zdaleka není připravený do důchodu. Letos prodělal pár úprav, které zvýraznily jeho potlačovanou pravou osobnost, a získal přídomek Sport.

Teprve teď Tiger ukazuje, co v něm vězí!

Nižší a užší sedlo je jen jednou z mnoha změn v ergonomii



Vypadá skoro jako předchozí Tiger 1050, ale 120 dílů bylo změněno

Tigera 1050 zapomenout, ovšem svým způsobem nás potěšilo, že je po něm pořád poptávka. A tak abychom ho více odlišili od Explorera, což je čistokrevný adventure tourer, udělali jsme sportovní silniční motoru, která pokrývá mezeru právě mezi Explorerem a nahatým Speed Triplem. Vzali jsme v potaz připomínky stávajících majitelů, a přestože může vypadat skoro stejně jako dřív, ve vývoji jsme utopili tři roky a spoustu peněz, takže Tiger Sport tady ještě nějaký čas určitě bude. Neinvestovali jsme tolik úsilí na vylepšení ovladatelnosti, výkonu, ergonomie a stylu kvůli chvilkovému prodloužení života.

Za přídomekem Sport se skrývá 120 změnách dílů a výsledkem je stroj s ostřejšími rysy, který je de facto oholeným sportovním adventure tourerem za příjemnou cenu, o nějakých 50 tisíc méně než velký Explorer, jenž disponuje kardanem a spoustou elektroniky, jako je kontrola trakce, motorové mapy, semi-aktivní odpružení atd. Ovšem jak ukazuje současná evropská prodejní jednička KTM, jejichž dosavadní stroje byly elektroniky zcela prosty (letošní 1190 Adventure je v tomto ohledu velkou revolucí), pořad je dost zákazníků, kteří preferují axiom „jednodušší je lepší“. Navíc prostě nechtějí, aby jim ovládání motoru museli vysvětlovat jejich děti z počítačové generace.

Plný života

Tiger Sport má akorát vypínatelné ABS, jinak žádnou digitální parádu. Místo toho se Triumph soustředil na podpoření sportovní národy a do charakterního tříválce přidal hned deset koní a šest newtonmetrů, přičemž krouťák dosahuje svého maxima už hodně nízko a rozsah použitelných otáček je tak hodně široký. Mechanicky zůstal motor nezměněn, koně přišly z jiného airboxu a předělaného výfukového potrubí. Řídící jednotka Keihin byla přemapována a nabízí také lepší reakci na plyn a o 7 % nižší spotřebu paliva. Aby byla akcelerace ještě o trochu živější, je tady o zub větší rozeta, řazení bylo vylepšeno novým mechanismem ze Speed Tripla R.

Ale ta úprava převodovky by ani nebyla tak nutná, stejně skoro neřadíte. Tříválec táhne od volnoběhu, ve dvou tisících dáte na šestku klidně plný plyn a až do omezovače v 10 500 nepotkáte žádný propad výkonu. Jako byste měli pořad k dispozici nadbytek koní, většinou vás to vytáčení přestane bavit a budete radit už kolem sedmi tisíc, dynamice to neuškodí a spotřebě prospěje. Předjíždění aut je trapně jednoduché, s tímhle motorem je opravdu velice snadné jet rychle. Jeho charakter se však kromě sportovního svezení hodí i ve městě, prostě si vyberete nějaký kvalit a ten tam necháte. Škoda, že přístrojovka postrádá uka-

zatel, během chvíle nemáte tušení, na co jedete.

Štíhlejší figura

Přirozená jízdní pozice vždycky byla silnou stránkou těchto motorů, a Sport je na tom ještě lépe. Jednodílná řídítka Neken mají rukojeti o 11,5 mm níž a o 20 mm blíže k řídíči, takže jste trochu předkloněni a máte sportovnější pocit. Ještě větší rozdíl je v sedle, které je nyní o 5 mm níž a hlavně o 50 mm užší ve své přední části, takže na zem dosáhnou i menší piloti. Spolujezdce sedí dokonce o 40 mm níž a má k dispozici krásně velká madla. Všechny tyto změny konkrétně pocházejí ze zpětné vazby od majitelů stávajícího Tigera 1050, řekl mi Warburton.

Pod sedlem je více místa na drobnosti, plasty v podsedlové části působí štíhlejší a sportovnějším dojmem. Přibyla také radičice pod motorem, a i když čumák zůstal nezměněn (až na vnitřky světel, která nyní mnohem lépe svítí), jeho výraz upravuje jiné plexi, které nabízí dobrou ochranu i pilotům kolem 180 cm.

Vylepšený podvozek

Hliníkový rám zůstal beze změn, ovšem přední vidle je podklopena v úhlu ještě o půl stupně ostřejším. Stopa se prodloužila o 4,2 mm prostřednictvím jiných brýlí, delší je i rozvor, to vše pro přesnější řízení a větší stabilitu. Odpružení od

Showy je tužší, odpovídající názvu Sport, a to jak díky jinému tlumení, tak tvrdším pružinám (škoda, že předpětí vzadu se nedělá hydraulicky, nýbrž oldschoolově C-klíčem), které se musejí vypořádat s užitečnou hmotností vyšší o značných 20 kg, což umožnil silnější podsedlový rám. Nebojte se však, že byste přišli o komfort, jen při ostré jízdě plné tvrdých brzd a nespoutané akcelerace se pod vámi motorka nemění v hada. Na radu majitelů Triumph namontoval také baterku s větší kapacitou, trochu překvapivě však zapomněl na 12V zásuvku.

Typickým znakem Tigera Sport je krásná jednoramenná kyvka, o 30 mm delší než předchozí dvouramenná. Byla vyvinuta speciálně pro tuhle motorku, nepochází ze Speed Tripla, jak by si někdo mohl myslet. Brzdy Nissin mají novou generaci citlivějšího ABS, které nezasahuje tak brzy a ostře jako u předchozího modelu. „Ze 130 km/h na mokrému asfaltu zastaví Sport o sedm metrů dříve!“ šokuje mě Simon. Nové ráfky nesoucí skvělé Pirellky Angel GT jsou opět vyvinuty speciálně pro Sporta a ten zadní je dokonce o 1,3 kg lehčí, což dále podporuje již tak skvělou ovladatelnost.

A právě ovladatelnost, spolu se silným motorem a pohodlnou jízdní pozicí, jsou nejtypičtější znaky nového Tigera Sport. Řeknu vám, je setsakramsky dobře, že Triumph tuhle motorku neshodil do propadlých dějin, ale rozhodl se dále rozvinout její potenciál.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Triumph Tiger Sport	
Objem	1050 cm³
Výkon	92 kW/125 k@9400
Točivý moment	104 Nm@4300
Hmotnost	235 kg (provozní)
Cena	11 500 Eur (cca 300 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený tříválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 79 × 71,4 mm, vstřikování, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Showa Ø 43 mm, zdvih 140 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 150 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Nissin s vypínatelným ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 255 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Parametry: délka 2150 mm, šířka 835 mm, výška 1310 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1540 mm, úhel řízení 22,8°, stopa 89,7 mm, nádrž 20 l, olejová náplň 3,5 l, užitečná hmotnost 220 kg, udávaná spotřeba 4,25/5,14 l na 100 km při 90/120 km/h, 6,57 l na 100 km ve městě

Alan Cathcart
překlad a úprava: **Jan Rameš**
honzis@cmn.cz
foto: Alessia Barbanti, Stefano Gadda

Tiger je pro Triumph něco jako rodinné stříbro. Od znovuzrození značky v roce 1993 se tohoto modelu prodalo přes 46 tisíc kusů (a to nemluvíme o tom, kolik bylo původních Tigerů, které se vyráběly od roku 1936!), a přestože se první tříválec ještě tvářel jako enduro, k čemuž mu dopomáhala dvousvětlová maska a vyplétaná kola, již od počátku to byly hlavně hodně schopné silniční štafle. Denně do práce, s manželkou na nákupy, v neděli návštěva oblíbených zatáček a vyprášení mladých bláznů na supersportech, o prázdninách nasadit bagáž a vyrazit na druhou stranu Evropy, to je Tigerův svět, ne nepodobný tomu,

v němž žije německé GS. Jenže Triumph nikdy nebyl tak nějak páprdovavý či v posledních letech snobský, jako to předvádí bavorský bestseller, a přestože průměrnému majiteli Tigera je 47,5 roku, jsou to duši mladíci.

Má své zákazníky

Po 320 kilometrech ve španělské zatáčkové nirváně na novém Tigeru Sport musím říci, že tahle motorka by probudila mladého ducha i v hodně zapšklém důchodci a je jen dobře, že ji v Triumphu nevyškrtili z nabídky. „Zjistili jsme, že je hodně lidí, kteří nikdy nepojedou do terénu, ale přesto chtějí all-rounder bez elektronických fičur kromě ABS, se sportovní náturou a aspoň lehkými turistickými schopnostmi,“ prozradil mi produktový manažer Triumphu Simon Warburton. „Poté, co jsme loni uvedli velkého Explorera, jsme mohli na

ČAS NA ZMĚNU

NOVINKY 2013

TRIUMPH



TRIUMPH Praha www.triumphmoto.cz
Šífařská 4 info@triumphmoto.cz
Praha 4 - Hodkovičky tel.: 241021448

TRIUMPH Brno www.triumphbrno.cz
Mariánské nám. 5 info@triumphbrno.cz
Brno tel.: 545233556

Angel Racing www.angelracing.cz
Andělská 7 info@angelracing.cz
Olomouc tel.: 585750250

TRIUMPH Bratislava www.triumph-motorcycles.sk
Rožňavská 2 info@triumph-motorcycles.sk
Bratislava tel.: 00421 903476381