

TEST | Triumph Tiger 800/800 XC

**Silniční
a terénní model**

**Přímý konkurent
bavorské řady F**

**Silný motor
v terénu nezlobí**

Tygří dvojčata



Triumph přichází s prvním tříválcem na světě pro terén, dobrodružství a cestování, s motocyklem s výrazným offroadovým potenciálem. A hned ve dvou variantách!



Alan Cathcart
překlad a úprava:
L. Záruba
redakce@cmn.cz
foto: Paul Barshon,
Alessio Barbanti

Obě novinky Triumphu byly představeny letos v Miláně a v těchto dnech už začínají sjíždět první kusy z výrobní linky v britské továrně v Hinckley. Tím se trochu vyvracejí pověsti o tom, že nové

modely se vyrábějí v jedné ze tří továren Triumphu v Thajsku. Nikoli. Jsou montovány opravdu ve Velké Británii, i když mnoho komponentů z Thajska skutečně je, čímž pomáhají držet ceny na konkurenceschopné úrovni. Zejména vůči BMW F 650/800 GS, na které jsou oba nové motocykly jasně cílené. A stejně jako německý řadový dvouválec, přicházejí i britské trojvály ve dvou verzích: Tiger 800 v asfaltovém hávu a na offroad se soustředí-

cí Tiger 800 XC (XC jako cross country).

Společná platforma

Adventure touring není nic nového pro značky jako BMW, KTM nebo Yamaha, ale je to úplně nový trh pro Triumph. Samozřejmě, kdysi, v roce 1960, slavily řadové dvouválcové Triumphy 650 spoustu triumfů v amerických pouštních závodech, ale my teď mluvíme o Bloorově éře. Oba modely mají novou, společnou platformu, navrženou tak, aby je jasně oddělovala od Tigera 1050 a od 675 Street Tripla. Proti velkému Tigeru jsou více do terénu a proti Streetu zase výrazně cestovnější. Oba modely mají výrazné offroadové zaměření, které je odlišuje od všech dosavadních Tigerů. Motor je z 85% nový, pouze hlava válců a hrdla se vstříkovači zůstala ze 675kového motoru, který pohá-

ní právě Street Triple a Daytonu. Triumph tak vytvořil jediný tříválec v této třídě a vznikl tak motocykl, který má více síly, lepší rozložení točivého momentu a klidnější běh motoru než všichni jeho konkurenti.

Triumph očekává, že větší část objednávek, cca 55 %, z celkově plánovaných cca 7500 Tigerů pro rok 2011 půjde na základní silniční verzi, zbytek na terénnější zaměřenou variantu XC.

Tiger 800

Pár dní na severovýchodě Španělska, kolem nádherného masivu Montserrat severozápadně od Barcelony, mi dalo možnost dokonale porovnat obě dvě varianty. Hned po nasednutí na silničtější osmistovku jsem ovšem po několika metrech zastavil a zvedl sedlo o 20 mm na vyšší ze dvou poloh, ze kterých si můžete vybrat. Je to záležitost 30 vteřin, po

kterých jsem se ale na Tigeru 800 cítil mnohem víc doma.

Tiger 800 je poháněný zcela novým 799kubíkovým 12ventilovým tříválcem, pocitově je příjemně úzký, a to i v porovnání s řadovým dvouválcem od BMW. Motocykl je velmi agilní, lze snadno přehazovat ze strany na stranu v sérii po sobě jdoucích zatáček, takže výjezdy nahoru na horské průsmyky jsou doslova za odměnu.

Výborný motor

Hlavním důvodem, proč je Tiger 800 tak dobrý, je vynikající motor. Je naladěný na poskytování výkonu a točivého momentu v širokém spektru otáček a přivádí se k životu krátkým stlačením tlačítka elektrického startování, načež se ozve výrazný hukot, tak typický pro všechny tříválcové Triumphy, volnoběh se usadí na poměrně vysokých 1500 otáčkách

a vy můžete vyrazit. Zpočátku cítíte malinké vibrace ve stupacích, ale potom, na velké většině otáčkového pole (které končí v 10 000, kam se běžný majitel Tigera 800 pravděpodobně nikdy ani nedostane), jsou stupáčky perfektně klidné.

Vstříkování Keihin EFI s optimalizovaným mapováním poskytuje čistý, hladký nástup, žádná stopa po nějakém zakašlání od zavřeného plynu. Tenhle motor je velký přínos pro offroad, a přesto neobtěžuje ani zrychlení na dálnici. Nejlepší slovo k popisu motoru je: okouzující. Je to skutečně flexibilní motor, který je radost používat. Také odstupňování převodovky je bez chyby, a řazení je tak čisté, že při řazení nahoru nebudete muset nikdy používat spojku. Na tomhle řazení Triumph zapracoval a opět to oceníte hlavně v terénu, když stojíte ve stupacích.



Litá kola a jiná geometrie odlišují silniční osmistovku od modelu XC

MOTOG RIP[®].cz

✓ První homologovaný nosič registrační značky v ČR

23,90
bez DPH

ZIMNÍ AKCE!

■ pátý rok na trhu, grafické návrhy stále zdarma - nyní i vzorek zdarma* a gripy v chromu!

■ www.motogrip.cz, tel. 777 838 889, 774 838 889

ATEST
8 SD
3 0 5 0

28,90

Černý grip pro nové prodejce

Triumph Tiger 800/800 XC

800 XC vrací Tigerům to, co dávno zapomněli - terénní schopnosti



Slabší brzdy

Tiger nemá nastavitelné pérování (s výjimkou předpětí pružiny na zadním tlumiči), ale pérování Showa je v základu dobře nastavené. Kombinuje tuhost i komfort, takže jediné zklamání na Tigeru 800 byly brzdy. Pouze dvoupístkové třmeny, byť se sá-pající po dvou 308mm předních kotoučích, nemají tolik síly v zubech, jak byste chtěli při jízdě na asfaltu, zejména za dnešních přeplněných jízdních podmínek a navíc třeba s roštěnkou nebo v plné cestovní palbě. Navíc má pedál zadní brzdy hodně dlouhý zdvih, než se vůbec něco začne dít, než ten jeden pístek vzadu začne něco dělat. Obě tyhle vlastnosti jsou sice fajn při jízdě na šotolinovém povrchu, ale pro ty, kteří si chtějí pořídit Tigera 800 zejména na silnici, jsou brzdy Nissin zklamáním. Mimochodem, Triumph zvažuje montáž jiných vidlic na Tigera 800 XC, takže s tím by se mohlo svězt taky jiné nastavení brzd u silniční verze. Že by stačily jen jiné brzdové destičky?

Tiger 800 XC

Prvním překvapením byly vynikající schopnosti offroadového XC na asfaltu, kde se i přes jeho pomalejší, i když lehčí řízení s 21palcovým předním kolem ukázalo, že na sebe navazující ostré zatáčky „kárvue“ možná ještě lépe než jeho silniční kolega. Je

to částečně díky i o něco širším, vyšším a dozadu protaženým říditkům, která dávají lepší pákové poměry a částečně i díky výborným pneumatikám Bridgestone Battle Wing.

Ale je to terén, kde vás Tiger 800 XC opravdu zaujme. Po obědě nám vyměnili bridges-tonky za seriózní terénní špuntovky Metzeler Karoo, které byly sice o něco horší na asfaltu, ale měly hromady přilnavosti a dávaly spoustu důvěry na šterku, na šotolině, v písku i v kamenitěm a skalnatém terénu, zkrátka všude, kudy nás vedla naše offroadová trasa.

Jak už jsem zmínil, klíčovým prvkem v balíčku XC je opět vynikající motor. Opět se totiž ukázalo se, že nejlepší z obou světů, ve srovnání s dvouválci (nebo jednoválci) a čtyřválcí, je zlatá střední cesta – tříválec.

Pod plasty je Tiger naprostá klasika. Co také chcete pořád vymýšlet...



KONKURENCE

Jak jste si přečetli v testu, Tiger 800 je zaměřený na jediného konkurenta, na osmistovkové BMW, které se prodává také ve dvou variantách, ovšem s mírně matoucím označením objemu (oba modely pohání tentýž motor). I základní Tiger 800 s parametry 94 k/79Nm a plně natankovými 210 kily je o hodně víc motocykl než 71koňové BMW F 650 GS se 75 Nm a 199 kg, který má navíc o tři litry paliva méně. A když se podíváme na offroadové protějšky obou značek, tak tady to vychází na 94 k a 79 Nm ve prospěch Tigera 800 XC, oproti 85 koním a 83 Nm u F 800 GS, který váží 207 kg. Ale opět s menším množstvím paliva.



BMW F 650 GS



BMW F 800 GS

Čtyři v jednom

Vlastně, obě varianty Tigera 800 jsou čtyři motorky v jedné. Za prvé je to velmi praktický motocykl pro každodenní jízdy do práce za každého počasí, jehož relativně vysoké sedlo vám umožní vidět nad střechy aut pro plánování trasy a strategie průjezdu městem, s velkým rejdem pro ideální ovladatelnost a lehkým, přesným řízením. Kvůli tomu se určitě stane favoritem všech motocyklových kurýrů. Počkejte a uvidíte. Za druhé a třetí je to adaptabilní, uživatelsky přívětivý všudechod. Jednak pro toho, kdo dává víc přednost asfaltu, a jednak pro toho, kdo je víc šťastný na šterku a v těžkém, úplně nemožném terénu, kdo potřebuje zvláštní schopnosti verze XC. A za čtvrté není Tiger 800 zcela bezzubý ani na dálnici, vždyť je

homologován na nejvyšší rychlost 211 km/h.

Mňo, jak se tak na to koukám, počkejte, sakra, kde mám ty mapy, které jsem kdysi schoval, když jsem měl v plánu jet do Egypta uvidět pyramidy? Slyšel jsem, že se tam teď člověk dostane přes Libyi...

TECHNICKÉ ÚDAJE

Triumph Tiger 800/800 XC

Objem	799 cm ³
Výkon	70 kW/95 k@9300
Točivý moment	79 Nm@7850
Hmotnost	210/215 kg (provozní)
Cena	8950/9980 EUR (cca 225 000/255 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový tříválec, DOHC/12, vrtání × zdvih 74 × 61,9 mm, vícebodové sekvenční vstřikování paliva, šestistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový dvojitý páteřový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Showa Ø 43/45 mm, zdvih 180/220 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jednotkou Showa s hydraulicky seřiditelným předpětím, zdvih 170/215 mm, brzdy Nissin na přání s ABS (za příplatek cca 550/700 EUR) vpředu 2 kotouče Ø 308 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 255 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 110/80-19/ 90/90-21, vzadu 150/70-17, litá/drátená kola

Rozměry: délka 2215 mm, výška 1350/1390 mm, šířka 795/865 mm, výška sedla 810/845 mm, rozvor 1555/1568 mm, úhel řízení 23,7°/23,1°, stopa 86,2/91,1 mm, nádrž 19 l, olejová náplň 3,7 l

MINIROZHOVOR



Ing. Martin Lébl

spolumajitel Moto S+P

CMN Takže láska k jedné stopě přerostla v práci?

Jezdíl jsem na motorce už na střední školu, také každý volný víkend, všechny peníze šly do benzínu a oprav. Po promoci a vojně byla firma logickým vyústěním vztahu k motorkám.

CMN Co pro vás znamená motorka?

Svobodu, odreagování, nezávislost, technickou lahůdku a v poslední době i jedinou možnost, jak být chvíli sám.

CMN Čeho byste chtěl v podnikání dosáhnout?

Samozřejmě úplného ovládnutí trhu... A teď vážně – byli bychom rádi, aby naše firma byla pro zákazníky synonymem pro spolehlivost, otevřenost a odbornost, aby lidé odcházeli s pocitem, že to umíme, chceme vyhovět a baví nás to.

Zpovídal Martin Houška



Tříválec má základ ve sportovních modelech 675



Přístrojovka se zvláštně cejchovaným otáčkoměrem je typický Triumph

HISTORIE TIGERŮ

O VÝVOJI DRUHŮ

Tiger má ze všech tříválcových modelových variant továrny z Hinckley nejdelsí život. Od zahájení výroby v roce 1992 jich Triumph vyrobil více než 30 000, a tak se podívejme, jak se vyvinul až do dnešní podoby.

1992

První generace Tigera, T409, používala stejný trubkový páteřový rám a stejný 885kubikový karburátorový motor jako všechny tehdejší tříválcové Triumphy. Motor byl pouze upravený tak, aby dával méně koní, přesně 85, ale v širším rozpětí točivého momentu. Tygr první generace nabízel všechny praktické výhody duálních, on- i offroadových motocyklů.



1998

V roce 1998 přichází nová generace tříválcového motoru, motoru, který o dva roky dříve debutoval ve sportovní Daytoně. Objem u Tigera ovšem zůstal beze změn, 883 cm³ (Daytona měla objem zvednutý na 955 cm³). Modří si už správně vzpomněli, že tahle modernizace znamenala také přechod od karbů ke stříkačce. První injektovaný

motor dával 87 koní při 8200 otáčkách, druhá generace Tigerů se ale už soustředila ze 100 % na asfaltové využití. Jinými slovy, terén prakticky nula.

2001

Další mezník v typologii Tigerů přišel v roce 2001. Tiger 955i zachovává stejný ocelový rám jako jeho předchůdce, ale motor dostává porci síly navíc, zamontováním stejného 955kubikového tříválce ze sportovní Daytony. Motor byl sice také odladěný, 105 koní při 9500 oproti 147 koním Daytony, ale při podstatně větším točivém momentu – 92 Nm už v ultranízkých 4400 otáčkách. Pro porovnání, předchozí 883kubiková stříkačka měla 85 Nm při 6400.

2004

V roce 2004 se situace obrátila. Zůstal motor, nový je rám a revidovaný podvozek. Balíček je ještě více zaměřený na silniční použití, s ostřejší geometrií řízení, kratším roz-



1998



2001

vorem a tužším odpružením s omezeným zdvihem vidlic, to všechno zaměřené na rychlejší reakci řízení a vyšší obratnost. Silniční nástřel podporují 14paprsková litá hliníková kola s bezdušovými pneumatikami, která svým rozměrem 19 palců pouze opticky navozovala dojem endura, a i ta byla v roce 2006 nahrazena u Tigera 1050 17palcovými silničními koly. K tomu přibýly radiální brzdy a plovoucí kotouče, což definitivně eliminovalo jakoukoli, byť i vzdálenou vazbu na terén.

2010

S debutem Tigera 800/800 XC se vývoj druhu Tiger dostává do další, významné offroadové etapy. Pane Darwine, tak takhle se vyvíjí motocykl.



2004



2006

Vánoční sleva 20% na veškeré produkty od Giannelli



www.giannellimoto.cz

Platí pouze do 30.12.2010

