

SECOND HAND | Triumph Tiger 900

Velká motorka pro
velký klukyDruhá, mnohem
funbikovější generaceDo uší pecky, Boba
Marleyho a tradá do světa

Královské reggae

Důstojná majestátná poctivá mašina vyčnívající svým hebkým motorem, zajímavým původem, chytlavým charismatem, ale také rozměry a naprosto „mešuge“ designem.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz

foto: archiv

Zatímco nový Tiger 1050 je vyloženě silniční, dalo by se říci velký funbike s malými koly a tvrdou přední vidlicí, „stará“ devítistovka vychází ještě z prvního modelu (T400), který přišel na trh chvíli po znovuzkřížení fabriky Triumph. Modernější kulatá T709, kterou se budeme především zabývat v tomto materiálu, podědila po staré T400 endurovský podvozek včetně legendární přeměklé přední vidlice s retroprachovkami. Nové ale byly plasty, nádrž, sedlo a hlavně motor.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Triumph Tiger 900

Objem	885 cm ³
Výkon	83 k@8000
Točivý moment	82 Nm@6000
Výška sedla	850 mm
Hmotnost	259 kg (provozní)
Nádrž	25 l

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený tříválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 76 × 65 mm, vstřikování, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: trubkový chrommolybdenový rám, vpředu teleskopická vidlice s nastavením předpětí, vzadu kyvná vidlice s centrální jednotkou s nastavením předpětí pružiny, zdvih 200 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 276 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 255 mm, dvoupístkový třmen, pneumatiky 110/80-19; 150/70-17

Rozměry: délka 2175 mm, šířka 860 mm, rozvor 1560 mm

Zásadní překopávka

Motor dostal stříkačku a celkově je i opticky zakulacený (stejně tak tomu bylo i v jiných modelech té doby). Zadní kolo je krapet širší, namísto původního rozměru 140/80-17 nazu-li na ráfek 150/70-17. V Triumphu totiž pochopili, že svoji váhou a konstrukcí Tiger nikdy žádný soutěžák do lesa nebude, a tak raději využili jeho předností, které úpravou stroje nesmírně vyzdvihli.

Už kdysi jsem slintal nad fotografiemi prvního Tigera, kterého borci vodili po okruhu v kombině a se slidery na zemi. Podvozek je sice nesmírně měkký i u našeho modelu T709, zvláště přední vidlice při brždění „zaležá“ do sebe jako bimbán do břicha ve studené vodě, ale mašině to propůjčuje vlácnost a komfortnost. Při své váze se Tiger chová jako ohromný Zeppelin, kterého nějaká ta turbulence nerozhodí.

Svižný parník

Jízda je díky měkkému podvozkou houpavá, ovšem díry stroj jakoby nevnímá. Osmdesát tři koní sice zůstalo i novému motoru se stříkačkou, ale jde hlavně o průběh a celkové nastavení a schopnost triválce táhnout poměrně intenzivně v nejpoužívanějším pásmu otáček. I cestovně naložený Tiger je tak nepoměrně živější než Honda Africa Twin. Řekli byste, jen dvacet koní navrch, ale Tiger je ve skutečnosti oproti legendární Africe slušné dělo. Navíc tato stříkačková verze se chová mnohem kulturněji k palivu svěšenému nádrži, z čehož vyplývá, že by vás na své území měli být ochotni vpustit

i Švýcaři. A to přes fakt, že T709 v techničáku vypadá spíš jako označení tanku. Karburátorové staré motory byly známé žravostí podobnou rodinnému vozu.

V sedle Tigera si člověk připadá opravdu „nad věcí“. Mašina patří k velmi pohodlným i svou ergonomií: prostorné sedlo a příjemně rozevřené ruce k širokým řídítkům. Potěší také přehledná palubní deska, vysoký a strmý větrný štít, kryty rukou, šikovně excentry na napínání řetězu, centrální stojan, madla pro spolujezdce implantovaná do nosiče kufříku a solidní jsou i zrcátka.

Každým rokem lepší

S kvalitou je na tom T709 mnohem lépe než první stroje z první generace. Reinkarnovaný Triumph měl s prvními motocykly obecně menší problémy. Inu, žádný učený z nebe nespadl a u de facto nové fabriky a jejich nových strojů se musí s menšími problémy počítat.

I první Tigery T400 ale prodělaly během pětileté výroby několik sotva postřehnutelných změn. Jednoduše řečeno, čím generičně novější Tiger, tím menší loužička oleje pod ním ráno bude. Podle Martina Jiřince od dovozce byly na starých Triumphech obecně špatné plastové a gumové díly – ve smyslu přírub, hrdel, těsnění a různých benzinových a podtlakových hadiček atd. Podléhaly rychlejšímu stárnutí, puchří a rozpádají se, stárnou těsnění mezi kartery a pověstné loužičky pod stroji tak mají jednoduché vysvětlení. Model T709, na který se právě díváte, je na tom s kvalitou o poznání lépe. Motor s kulatými víky je potvrzením velké evoluce, fabrice se začalo dařit a mohla si dovolit zlepšovat a odstraňovat mouchy.

Pokud byste stroj kupovali u nás, na výběr asi moc mít nebudete. Jelikož se tento kousek dělal jen dva roky, jezdí jich u nás opravdu jen několik. Navíc Triumph v České republice doposud nemá tak silnou servisní a dealerskou síť, jak by bylo potřeba. Před více než deseti lety tak



mnozí majitelé i trošku nedobrovolně nějakou tu údržbu zanebávali, jelikož byl problém sehnat díly a celkově mít možnost nechat si motorku v kvalifikované dílně servisovat. Dnes jsme na tom u nás mnohem lépe.

U nás těžko

Pokud budete Tigera kupovat, nezbude vám asi než navštívit německé weby, a pak si udělat výlet s příjemnou zpáteční projíždkou. Celkově vzato asi můžete dát na celkový stav stroje. Pokud je načančovaný a „neohmataný“ a v původním stavu, je to správně. Jemné línání oleje patří k Triumphům stejně jako k vozům Jaguar. Pokud měl stroj cestovatelský ekvivalent pánů Igora Brezovara, Stenlyho Havránka, Ewana McGregora či Jardy Šímy, čili se známkami opotřeбенí odpovídajícími dvojnásobnému objemu zeměkoule, raději přejedte o dům dál za hezčím kouskem.

Nakoňovat jde

Staré motory Triumph jsou trošku jako stavebnice, stejný spodek a na něm se měnily různé součástky – vačky atd., za účelem naladění motoru vždy na ten daný typ stroje, od endura přes cestáky a klasiky po supersporty. Angličtí motorkáři, u nichž je samozřejmě Triumph nyní rozšířen a oblíben jako u nás kdysi Jawa, na svých webech radí, jaké přemontovat vačky a CDI, aby

Tiger získal ještě nějaké koně. Ale u nás se určitě po těch stovkách servisech Triumph váli tišice nabouraných Triumphů, ze kterých by se daly vačky a CDI a další třeba i náhradní díly levně koupit, že...?

Vlastnit Triumph znamená jistou odlišnost, Tiger je sice jen další velké cestovní enduro v záplavě ostatních, ale má charakter a slušné dovednosti. Rozhodně to není nepovedená motorka zaplácávající díru v programu. ■

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1999–2000

Cena: od 70 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor ★★★★★
Jízda, ovladatelnost ★★★★★
Výbava ★★★★★
Kvalita, zpracování ★★★★★
Výkon/Cena ★★★★★

► HISTORIE

- 1993** představení Triumph Tiger 900, označení T400, motor 885 cm³ s karburátory
- 1995** kyvná vidlice v černé barvě
- 1998** ukončení výroby, představení modifikovaného modelu T709, motor 885 cm³ se vstřikováním
- 1999** sériová výroba Tigera 900 T709 (viz foto v článku), starý motor byl nahrazen víceméně jednotkou z T509 Speed Triple se vstřikováním, menší kola, nové plasty, atd.
- 2000** ukončení výroby T709
- 2001** představení 955i známé jako T709EN především s novým větším motorem a dalšími úpravami
- 2006** ukončení výroby
- 2007** Tiger 955i nahrazen novým modelem 1050

► SERVIS

10 000 km nebo jednou za rok měnit olej a filtry
20 000 km ostatní náplně, svíčky a seřídít ventily

► TECHNICKÁ PORADNA

Odlepují se mi motokrosové polepy

Svoje dotazy do technické poradny
zasílejte na poradna@cmn.cz

Odpovídá L. Záruba
foto: archiv

Snad ani ne týden po nalepení se mi začaly odlepovat nové polepy na motokrosové CRF450R. Nejspíš budu volat výrobci, ale chci se vás zeptat – dají se odlepující se polepy nějak jednoduše přilepit? A dá se to odlepování vůbec reklamovat?

Díky za radu, Zdeněk H.

Ahoj Zdeňku, poradili jsme se odborníci paní Miroslavou Bártkovou z firmy Motodesign a zjistili jsme tohle:

Pokud se polepy začínají odlepovat již takhle brzy anebo pokud se vůbec odlepují, může to být samozřejmě i špatnou technikou nalepování například bez



Na technologii záleží

Při klasické technologii výroby plnohodnotných motokrosovéch polepů se na odolnou, zhruba 0,4mm silnou folii z vnitřní strany natiskne požadovaný design, a pak se přes potisk nanese homogenní vrstva speciálního lepidla.

Při laminování se potiskuje naopak vnější strana poměrně tenké vnitřní folie, která má již z výroby na vnitřní straně nanesenou vrstvičku lepidla, podobně jako samolepicí tapety, a tato folie se pak zvenčí překryje opět poměrně tenkou laminací vrstvou. Z toho vyplývá, že tyto polepy jsou i slabší.

Z důvodů nižší kvality lepidla se laminované polepy mohou začít odlepovat (někdy již velmi brzy,

třeba hned druhý den), a jakmile k tomu dojde (velký pozor i při používání papky), nejdou bohužel polepy už prakticky zachránit, protože se pod ně vždy dostane prach nebo bláto. Pokud odlepování zachytíte včas, lze vzdornému polepu samozřejmě zkusit domluvit horkovzdušnou pistolí, ale výsledek obvykle také nepřežije ani 24 hodin.

Polepy jsou záležitostí, která je poměrně vnímavá na chyby při výběru technologie výroby i na chyby vlastního lepení, a ty se projeví, až když už je pozdě a nejde s tím nic dělat.

Co se týče reklamace, tady bude určitě rozhodovat přístup samotného výrobce, ovšem pravdou je, že pokud si polepy lépe kupující sám (což je v drtivé většině případů), pak nad procesem lepení nemá výrobce žádnou kontrolu. ■

GPS: 50°26'30.676"N
15°28'35.791"E

**TRADIČNÍ MÍSTO
NOVÝ PORADATEL**

**MOTO 2011
LUZANY**

**26.-28. SRPNA
AUTOKEMP LUZANY (OKR. JIČÍN)**

partneři:

BIRELL **RÁDIO FAJN ROCK MUSIC** **CMN**

Na oblíbené místo u rybníku Marešák letos přináší nový a zkušený pořadatel nadupaný program, který poběží téměř nonstop od pátku do nedělního rána.

VĚTŠÍ PÓDIUM • PROFESIONÁLNÍ SVĚTLA • PERFEKTNÍ ZVUK • ZNÁMÉ SKUPINY • SPOUSTA SOUTĚŽÍ • KRYTÉ SEZENÍ • KOKTEJL BAR • KVALITNÍ PIVO...

>>> WWW.MOTOLUZANY.CZ <<<