

Trijuml tigra

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK I MARKO GUZINA**

Možda smo malo pretjerali u podnaslovu, no svjesno smo se izložili riziku da relativno lako pobijete naš hrabar pokušaj uspoređivanja zvučne kulise motocikla s orgazmičkim delirijem. Tiger svojim voznim vrlinama jednostavno zaslužuje toliko široki auditorij, da nismo prezali ni od prljavog marketinga kako bismo privukli pozornost i onih čitatelja koje će pojava ovog motocikla ostaviti «frigidnim». Malo je vjerojatno, no tko će ga znati, možda smo time privukli pozornost i pokojeg zagriženog konzumenta RR tehnologije duboko uvjerenog da povijest motocikala započinje s prvim CBR-om.

Iako pokornički priznajemo da je spomenuta usporedba bila pretjerana, ona je ipak donekle utemeljena na stvarno proživljenom iskustvu. Naime, ako ste voljni slušati, Tigerova su redna tri cilindra sposobna proizvesti zvuk od kojeg ćete se naježiti poput dikobraza. Potrebno je samo kazaljku obrtomjera natjerati iznad oznake od 8.000 okr/min i uživati u simfoniji svojstvenoj sportskim automobilima. Da stvar bude bolja, tu Tigera 1050 uspoređujemo s istinskim sportskim kupeima sa 6 ili više cilindara, a ne sa kvazi-sportašima poput njegove imenjakinje Opel Tigre prigodno «ukrašene» setom spojlera i «tatoo» naljepnicama. Uostalom, na redno postavljena 3 cilindra uz malo mašte ionako možemo gledati i kao na polovicu V6 agregata.

No, delicijama pogonske grupe vratit ćemo se nešto kasnije, nakon što se kurtoazije radi pozabavimo poviješću i nastankom samog motocikla. Počet ćemo tako kratkim prisjećanjem na originalnog Tigera, koji je možda bio rijetko viđen gost na našim cestama, no sigurni smo da se njegova pojava mnogima urezala u pamćenje. Za to su najzaslužnija dvostruka okrugla prednja svjetla i cjelokupni afro-look koji je te 1994. godine, kada je britanski putni enduro bio predstavljen, već izašao iz mode. Tako je, s obzirom na to da se bez većih



Bez obzira na to da li u njemu vidite putni enduro sa strogo cestovnim gumama ili pak nešto drugačiji sport-touring koji živi na visokoj nozi, Tiger će se vas iznenaditi svojom okretnošću, kočnicama, položajem vozača, ali i (pre)mekanim ovjesom. Iako bi zaštita od vjetra mogla i morala biti bolja, ovaj je britanski "crossover" po mnogočemu ostvarenje mokrog sna svih dugoprugaša, ali i ne samo njih, to više što redni trocilindraš uz vrlo dobre performanse oslobađa i strastvenu akustiku u odnosu na koju bi vam se i prosječan orgazam mogao učiniti precijenjenim iskustvom



C I J E N A
99.302 kn
 * cijena testiranog
 modela 111.386 kn

Umjerena suha težina od 198 kg (201 kg u testiranoj verziji opremljenoj ABS-om) i dobro proračunata ciklistika čine Triumpha zabavnim i na najzavojitijim planinskim cesticama

Iako se radi o velikom motociklu, Tiger se iznenađujuće dobro snalazi u gradskoj gužvi. Tek ga široki koferi čine pomalo nezgrapnim, no oni su ionako dio dodatne opreme



intervencija proizvodio sve do prošle godine, Tiger bio posljednji preživjeli dinosaur iz romantičnog doba kada su maxi-enduro motocikli bili inspirirani dakarskim relijem, te su kao takvi u manjoj ili većoj mjeri doista i opravdavali svoj naziv enduro.

Novi Tiger predstavljen prošle godine definitivno nema takve terenske ambicije. Ako vam već sam pogled na motocikl ne sugerira da je «alergičan» na prašinu, onda preporučamo da provjerite profil i dimenzije guma ili pak kočnice. Ovdje se ipak radi o motociklu koji je do pojasa čistokrvni sport-touring, da bi tek iznad toga imao neke veze s modernim maxi-enduro motociklima. A oni ionako (čast iznimkama iz BMW-a i KTM-a) sa svojim slavim predcima dijele ljubav prema terenskoj vožnji u tek jedva nešto većoj mjeri nego što gradsko dijete sa svojom bakom koja živi na selu dijeli ljubav prema uzgoju hibridnog kukuruza.

Dvije strane jedne medalje

Pa ima li onda uopće smisla u ovom tekstu koristiti složenicu maxi-enduro? Ima, ali ne pretjereno i to samo ako se ograničimo na pojedine detalje. Poput, primjerice, položaja vozača. Na Triumphu se, naime, sjedi kao na kakvom modernom putnom enduru, što će reći aristokratski uspravno, kako to i pristaje jednom proizvodu koji dolazi iz Velike Britanije. Doduše, oslonci za noge bi mogli biti i malo širi, kako bi stopalo imalo kvalitetniji oslonac, a vjerujemo da će se naći i pojedinci manje gladni sportskog duha koji će poželjati da su isti postavljeni malo više prema naprijed. Onako, u turističkom ili enduro stilu.

Prosječan korisnik vjerojatno neće imati tu primjedu, a dok se namješta u udobnom sjedalu teško je zamisliti da bi uopće mogao imati zamjerku na ukupnu ergonomiju. Između ostalog i zato jer se radi o jednom od onih motocikala kod kojih već nakon uspostavljanja prvog fizičkog kontakta

U svojoj osnovnoj izvedbi Tiger košta 92.060 kn, što ga čini skupljim od japanskih, ali jeftinijim od europskih konkurenata. No, testirani je model bio opremljen ABS-om, kao i setom bočnih kofera, tank torbom i centralnim osloncem za noge, a taj je luksuz podigao cijenu na čak 111 tisuća kuna



Neka vas ne zavarava to što u odnosu na zelenog medvjeda ovaj Triumph djeluje poput tigrića. Tiger je itekako dostojan svog imena



imate osjećaj kao da ga odavno znate, te da biste s njim bez puno razmišljanja mogli potegnuti i na kraj svijeta, pa se onda, ako vam se tamo ne dopadne, i vratiti natrag. Doduše, ergonomija je samo jedna strana medalje koju zovemo udobnost, tako da ćete morati krenuti s mjesta prije nego shvatite kako Tiger tu nije baš sasvim bez grijeha.

U stvari, neće biti dovoljno da samo krenete s mjesta, morat ćete jurnuti do nekih 150 km/h kako biste se uvjerali da zaštita od strujanja zraka i nije tako izdašna kako to obećavaju masivne oplata. Tako nadlaktice uživaju tek nešto bolju zaštitu od vjetra od glave njemačkog ovčara koji se naginje kroz otvoreni prozor automobila, a uz to se iza uspravnog vjetrobrana stvaraju nepoželjne turbulencije, koje se najviše osjećaju oko kacige, ali donekle i na prsima vozača. Za pretpostaviti je da će vozači niži od 170 cm imati manjih problema s takvim «vjetrovima», no što im to znači kada će stopalima teško dohvatiti podlogu. Ipak je ovo pozamašan motocikl kod kojeg je sjedalo udaljeno od tla popriličnih 835 mm.

Dobro, pomislit će mnogi, nešto slabija zaštita od vjetra na visokim brzinama ne predstavlja neki problem, budući ionako nećemo pretjerano juriti. Nećete, vraga! Kad osjetite koje vam sve brzinske strasti ovaj motocikl može ponuditi, krvnički ćete okretati polugu gasa češće no što Clint Eastwood u svojim ranijim filmovima poseže za nasilnim rješavanjem problema. No, ne brinite. Bez obzira na spomenute turbulencije, Tiger je i više nego pogodan za brzo nakupljanje kilometara, to više što se pri većim brzinama pogonski agregat uopće ne napreže, a cijeli motocikl pritom ostaje nevjerovatno miran. Toliko miran da smo se na jednoj dionici autoputa ulovili kako u dosadi kopamo nos. Doslovno.

Najbolji recept za razbijanje takve dokolice je skidanje s autoputa kod najbliže naplatne kućice i prepuštanje otkrivanju užitaka sportske ili pak

lagane turističke vožnje. Kako vam drago. Pritom ćete odmah primijetiti kako se ovim Triumphom upravlja primjerenom lakoćom lišenom one nepoželjne inertnosti i osjećaja nezgrapnosti koji obično vežemo uz prosječan putni enduro ili turistički motocikl teške kategorije. Tiger ne spada u tu priču i za njegovim ćete su upravljačem ugodno osjećati čak i u gradskoj vožnji, a kako onda ne biste na nekoj zavojitoj cesti! Razloge takve okretnosti svakako treba tražiti i u težini koja je za jedan takav

motocikl vrlo umjerena: 198 kg, odnosno 201 kg u verziji s ABS-om koju smo imali na testu.

Sportaš u duši

To znači da se kod konstrukcije ovog motocikla itekako vodilo računa o nakupljanju neželjenih kilograma, a konačno ostvareni rezultat to je impresivniji ako znamo da je poluoklopljeni, puno luksuzniji i dimenzijama ipak vidno veći Tiger samo 10 kg teži od esencijalno golog i kao od majke rode-



▲ Na lijepo izvedenoj ploči s instrumentima najmanja je pozornost posvećena brzinomjeru, koji se nalazi unutar analognog obrtomjera. Lijevo od njega smješten je veliki digitalni ekran putnog računala, koje obiluje korisnim i manje korisnim informacijama



nog bratskog modela Speed Triple. S tim modelom Tiger dijeli pogonski agregat, te vrlo sličan pristup izradi okvira, što znači da se može podičiti aluminijском «kralježnicom» moderne izvedbe, koja je uz to i lijepa za oko, jednako kao i stražnja vilica izrađena od istog materijala. Ona pak podsjeća na vilicu koja se ugrađuje u model Daytona 675, što je još samo jedan dokaz da Tiger već samom svojom konstrukcijom pokušava koketirati sa sportom i to u osjetno većoj mjeri nego što bi se to od jednog takvog motocikla moglo očekivati.

Takav se pristup pozitivno odrazio na vozne osobine, pa ćete stoga bez obzira na zavojitost pojedine dionice moći biti poprilično brzi. Bilo bi nerealno očekivati da je reaktivan poput spomenute Daytone, no Tiger svejedno vrlo lako ulazi u nagibe, te dobro drži zadanu putanju bez prevelikih iznenađenja. Doduše, donekle je primjetno da mu s obzirom na ukupne dimenzije nešto više leže brzi nego spori zavoji, no kombinacija spretnog položaja vozača, već nahvaljene okretnosti i dobro proračunate ciklistike sa strogo cestovnim gumama ne samo da pruža dovoljno zabave u umjerenoj sportskoj vožnji, već je i garancija da ćete odmjerenim korištenjem raspoloživih potencijala motocikla lako razbiti monotoniju i najdužih putovanja.

Pritom je ipak moguće da će ljubitelje žestoke vožnje s dubokim obrušavanjem u nagib zasmetati što u tim uvjetima na vidjelo izlaze rijetki preostali zakrčljali enduro geni, koji se u ovom slučaju očituju kroz namještanje i blago lelujanje cijelog motocikla kao posljedice mekano podešenog ovjesa nešto dužeg hoda. Srećom, prednja u zlatno obojana upside-down vilica promjera 43 mm u potpunosti je podesiva, dok stražnji amortizer nudi mogućnost igranja s povratom i predopterećenjem, tako da vjerujemo kako svi oni željni jurnjave neće prezati od toga da podešavanjem tvrdoće ovjesa donekle prilagode motocikl svom načinu vožnje.

Pretjerana mekoća ovjesa (koja se jasno povoljno odražava na ukupnu udobnost vožnje) dolazi do izražaja i prilikom svakog iole odlučnijeg pri-



Spremnik goriva od 20 litara i umjerena potrošnja omogućuju autonomiju kretanja veću od 300 km



tiskanja na polugu kočnice, kada prednja vilica propadne tolikom silinom da vam se na trenutak čini kao da ste izgubili oslonac. Istini za volju, uz mekoću ovjesa tome svakako pridonose i vrlo snažne kočnice, odnosno dva prednja diska promjera 320 mm, na koja pritišću radijalne kočione čeljusti s četiri klipčića.

Drugi dio prethodne rečenice kao da je preuzet s nekog testa superbike motocikla, no u stvarnost vas vraćamo činjenicom da je kao istinski, iako

složit ćete se, podosta nekonvencionalni sport-touring model Tiger bio opremljen i ABS-om. Taj element nije bio previše nametljiv u svom radu, pa smo se tako mogli slobodno prepustiti istraživanju potencijala kočione grupe, koja se pokazala više nego dostojnom nemalih brzinskih potencijala ovog motocikla.

(Ne)primjetne vibracije

Istini za volju, i dalje tvrdimo da je početna reakcija malo prejaka, no to je bilo nešto na što smo se relativno brzo navikli. Jednako tako nam je nakon nekog vremena postalo normalno da prilikom gotovo svakog odlučnijeg kretanja s mjesta na asfaltu ostavljamo svježiji trag stražnje gume, te istovremeno uživamo u - čini nam se ipak ne pretjerano opasnom - plesu zatka motocikla. Za takvu su se vrstu zabave u prvom redu pobrinuli monitorirani Pilot Road pneumatici, koji se nisu mogli nositi s provalom snage i okretnog momenta britanskog trocilindraša. Ipak se ovdje radi o punokrtnom pogonskom agregatu koji iz svojih 1050 ccm uvijek spremno oslobađa 115 KS pri dosta visokih 9.400 okr/min, te vas pritom na svom putu do vršne snage uz već nahvaljeni sportski zvuk blagoslivlje i s maksimalnih i jubilarnih 100 Nm, koji vam stoje na raspolaganju pri nekih 6.250 okr/min.

Sam je agregat pritom vjerojatno najbolji dio motocikla. Osim što pruža performanse i više nego dovoljne prosječnim konzumentima ove vrste motocikala, on se - jednako kao i ostatak ovog britanskog ponosa - odlikuje ugađenošću, i to u tolikoj mjeri da bismo se usudili reći kako djeluje kultivirano kao da dolazi iz dalekog Japana. Pritom ispod 3.000 okr/min nije pretjerano voljan surađivati, no jednom kada pređete taj prag, ovaj trocilindraš postaje vrlo konkretan i očekivano elastičan, da bi nakon 8.000 okr/min počeo pružati performanse dostojne pojavom osjetno agresivnijih motocikala. No, neka vas to ne preplaši, jer ukupno

Iako možda tako izgleda, Tigera ne možemo svrstati u kategoriju tipičnih putnih enduro motocikala. To je vidljivo i u vožnji, budući je u odnosu na njih ovaj Triumph puno okretniji i zabavniji



Tigera je moguće voziti doista sportski, no pri dubljim je nagibima primjetno da se zbog mekše podešenog ovjesa motocikl nešto više namješta



Veliki prednji diskovi s radijalnim klijestima osiguravaju kratke zaustavne puteve. Jedina zamjerka odnosi se na to da pri početnom pritiskanju poluge kočnice cijeli motocikl naglo čučne



gledajući pogonski agregat nije nikakav «divljak», već ugladeni generator kontinuiranog potiska koji najbolje od sebe daje na međuubrzanjima.

Uz to, čini nam se da se - slično kao i kod BMW-a R 1200 S - donekle agresivno razvijanje snage može osjetiti samo kada ručicu gasa držite maksimalno otvorenom, dakle kada iscijedite iz nje i onaj posljednji milimetar hoda. Ah da, iako bi se to već iz njegova uspoređivanja s japanskim agregatima moglo lako zaključiti, nije zgorega i izrijeckom

S obzirom na prikazane vrline Tigera bismo mogli slobodno proglasiti ponajboljim u svojoj klasi. Samo kada bismo znali kojoj on to klasi pripada

navesti kako Triumphov trocilindraš po osjećaju koji pruža u vožnji i načinu na koji razvija snagu ima više veze s četverocilindrašima, negoli s dvocilindrašima, posebno onima V koncepcije. U stvari, sa dvocilindričnim ga agregatima povezuje samo neželjeno emitiranje vibracija, ili možda čak ni to.

Naime, vibracije na ovom Triuphu spadaju u pomalo imaginarnu kategoriju, te bi pobornici znanstvenog proučavanja (paranormalnih) pojava vjerojatno ustvrdili da one uopće ni ne posto-

je, budući je nemoguće dokazati njihovu fizičku manifestaciju. To znači da ih zbog njihova slabog intenziteta i pretpostavljamo visoke frekvencije uopće nismo primijetili za vrijeme vožnje, ali smo zato itekako osjetili njihove posljedice, odnosno trnce u rukama svaki puta kada bismo nakon dužeg druženja sišli s motocikla. Doduše, ni tada nismo mogli znanstveno dokumentirati da nam se prsti doista fizički tresu, ali količina energije koja je prolazila kroz njih vjerojatno bi dostajala da zasvi-



Skidanjem bočnih kofera otkriva se sportski stražnji kraj podosta sličan onome na modelu Speed Triple



Pogonski agregat jedan je od najboljih elemenata ovog motocikla. Niski okretaji mu ne odgovaraju, no zato se na srednjim i visokim rezima odlikuje vrlo dobrim razvijanjem snage



Položaj vozača je vrlo dobro pogodan, dok inače uzornu udobnost pri većim brzinama narušava nedostatna zaštita od vjetra, ali i sitne vibracije na upravljaču

jetli žarulja, samo da smo je primili u ruku. I tako nakon svake duže vožnje.

Poglavica bez svog plemena

A vožnje s ovim motociklom doista mogu biti duge. Tome u prilog uz sve ostale vrline ovog motocikla ide i autonomija kretanja veća od 300 km. Ona je određena spremnikom goriva solidne zapremine od 20 l, te za tu klasu umjerenom potrošnjom goriva, koja je na našem testu iznosila 6,2 litara goriva na prijeđenih 100 km. Pritom bi minimalne i maksimalno izmjerene brojke od 5,5 odnosno 6,9 l/100 km vjerojatno bile i koji decilitar manje da testni motocikl nije bio opremljen bočnim koferima izloženima strujanjima zraka, koji su zajedno s pripadajućom tank-torbom i centralnim osloncem samo manji dio asortimana dodatne opreme koje Triumph nudi za ovaj model.

Svaki od tih luksuznih elemenata ima i svoju cijenu, pa bi vas tako testirani model na hrvatskom tržištu stajao otprilike 111 tisuća kn. To je nemala svota, no ukoliko ste se voljni odreći spomenute dodatne opreme, cijena se prvo spušta na nešto prihvatljivijih 99.302 kn, pa onda i na 92.060 kn ako se odlučite za osnovni model koji nije opremljen ABS-om.

Iako i dalje ostaje osjetno skuplji od Suzukijevog V-Stroma, bazični se Tiger tako cjenovno sasvim spušta na razinu Honde Varadero, od koje je osjetno okretniji, snažniji i uzbudljiviji motocikl. Što se pak tiče velike razlike u cijeni u odnosu na TDM 900, ona je djelomično opravdana time što je Tiger već danas motocikl kakvim bi taj popular-





ni Yamahin model jednog dana mogao tek postati. Sve u svemu, ovog bismo Triumphu mogli mirne duše proglasiti najboljim motociklom u svojoj klasi, samo kada bismo mogli dokučiti kojoj on to klasi točno pripada.

Ovako ga privremeno smještamo u još nede-finirani međuprostor koji dijeli maxi enduro i sport-touring motocikle, a u kojem mu je koncepcijski najbliži i ukupno gledajući jedini pravi konkurent također trocilindrični Benelli Tre-K 1130. Tek daleko iza njega u potencijalne konkurente možemo ubrojiti i Buell Ulysses, a ako ćemo sasvim olabaviti kriterije, onda je u igri čak i Ducati Multistrada. U odnosu na ta tri modela Tiger se može pohvaliti osjetno povoljnijom cijenom, ali i primjetno boljom završnom obradom. Štoviše, ako nam je suditi po tom aspektu, onda je svojom završnom obradom Triumph premašio naša očekivanja i zaslužio da ga stavimo rame uz rame s japanskom produkcijom. Doduše, na našem nam se podužem testu u jednom trenutku olabavila poluga inače sasvim prosječnog mjenjača, no s obzirom da se radi o sitnici koja se može otkloniti za otprilike 15 sekundi, takvo što nije moglo pokvariti ukupno pozitivan dojam.

Stoga, iako možemo razumjeti da se teško riješiti predrasuda, te da mnogi navikli na kvalitetu japanskih motocikala imaju određeno nepovjerenje prema modelima britanskog proizvođača, preporučamo vam da dozvolite ovom modelu da vas ugodno iznenadi. Jer, ako je suditi po Tigeru, ali i po ostalim Triumphovim modelima modernog doba, lako se može zaključiti kako nakon preduge pauze britanska imperija uzvraća udarac. I to neo-doljivom žestinom. ■

TRIUMPH

TEHNIČKI PODACI

Motor: trocilindrični redni, četverotaktni
Promjer x hod: 79,0 x 71,4 mm
Obujam: 1050 ccm
Odnos kompresije: 12:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski
Objes: upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, mogućnost podešavanja povrata, kompresije i predopterećenja; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, mogućnost podešavanja predopterećenja i povrata
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipača, straga disk od 255 mm i kočiona čeljust s dva klipača
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.110, širina 840, visina sjedala 835, osovinski razmak 1.510, težina 198 kg (ABS 201 kg)
Deklarirano: snaga - 115 KS (85 kW) - 9.400 okr/min, max. okr. moment - 10,2 kgm (100 Nm) pri 6.250 okr/min
Spremnik goriva: 20 l

+ pogonski agregat, kočnice, potrošnja, položaj vozača, udobnost suvozača

- vibracije na rukama, zaštita od vjetra

Triumph Tiger obiluje vrlo lijepim i sportskim detaljima, a i kvaliteta završne obrade je na visokoj razini



	Broj cilindara	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Gume (sprijeda / straga)	Visina sjed. od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Benelli Tre-K 1130	R3	1.130	125-9.000	113-5.000	205	1.514	120/70-17 / 180/55-17	810	20,5	99.990
Buell Ulysses XB12X	V2	1.203	100-6.600	110-6.000	193	1.370	120/70-17 / 180/55-17	808	17	107.763
Ducati Multistrada 1100	V2	1.078	95-7.750	103-4.750	196	1.462	120/70-17 / 180/55-17	850	20	99.900
Honda XL 1000 V Varadero (ABS)	V2	996	94-7.500	98-6.000	238 (244)	1.560	110/80-19 / 150/70-17	838	25	89.990
Suzuki V-Strom 1000	V2	996	98-7.600	101-6.400	208	1.535	110/80-19 / 150/70-17	840	22	74.680
Triumph Tiger 1050 (ABS)	R3	1.050	115-9.400	100-6.250	198 (201)	1.510	120/70-17 / 180/55-17	835	20	92.060
Yamaha TDM 900 (ABS)	R2	897	86-7.500	89-6.000	192 (195)	1.485	120/70-18 / 160/60-17	825	20	73.995