

»VARIACIJA«



Tiger je še vedno pravi Triumph. S trivaljnikom, kar je bistveno.



Modelno leto 2013



Modelno leto 2014



Analiziral: **Matjaž Gustinčič** Foto: **naš arhiv**

Glede na to, da je Triumph angleška znamka, torej je od tam, kjer tradicija in čast še vedno nekaj pomenita, se sprašujem, kako so obtožbe o plagiatorstvu sprejeli zvesti pripadniki te znamke, puristi, triumfaši?

Triumph ime Tiger namreč ohranja že več kot osemdeset let. Mar ni to nekako tako, kot bi pri Land Roverju zrisali novega Defenderja, ki bi bil na las podoben, recimo Mercedes-Puchu?

O blikovno Tiger 800 pač preprosto preveč spominja na svojega največjega konkurenta, da bi bilo to lahko zgolj naključje, pa čeprav pri Triumphu trdijo, da so

ta model razvijali še preden je BMW predstavil prvega F800GS. Precej ostro jih je takrat kopiranja obtožil tudi nekdanji šef BMW-ja Hendrik von Kuenheim v nekem intervjuju za britanski

moto časnik. Se mi pa zdi, da je tistega šefa bolj kot kopiranje oblike skrbelo to, da so Angleži naredili hudičevo dober motocikel, ki je takoj postal najbolj prodajani Triumph.

Če torej zanemarimo oblikovanje (ki se meni zelo dopade), je Tiger še vedno pravi Triumph. S trivaljnikom, kar je bistveno. Ker je zadnji dve desetletji Tiger z vsako prenovo postajal vedno bolj cestni motocikel, so ga z modelom 800 precej »resetirali«. Da bi zadovoljili čim širši krog potencialnih kupcev, so hkrati predstavili dva modela: osnovno cestno verzijo in enduraško začinjena XC (Cross Country): ta je dobil platišča z naperami, večje 21-palčno prednje kolo, pa tudi nekoliko drugačno geometrijo, vzmetenje z daljšim

hodom, drugačno krmilo in še nekaj drugih malenkosti. Za nekaj drobiža čez 10.000 EUR je bil pri nas za nekaj sto EUR dražji od osnovnega modela.

Oba Tigra poganja enak trivaljnik, ki si v osnovi nekatere dele deli s 675-kubičnim agregatom (motorno glavo in sesalna grla). Triumphovi inženirji so veliko pozornosti namenili delovanju vbrizga goriva: tako motocikel ne cuka in ni nervozen pri nizkih vrtljajih, kar je še kako dobrodošlo pri

ZGODOVINA MODELA:

2010: Predstavitve modela Tiger 800 in Tiger 800 XC.

2015: Prenova, na voljo 4 različice: XR, XC, XRx in XCx, nastavljeni vozniki programi, protizdrsni sistem, izklopljiv ABS, spremenjena ergonomija, višje krmilo, izboljšani menjalniki, posodobljen agregat, »ride-by-wire« elektronska ročica plina.

2018: Prenova. Tovarna navaja več kot 200 dodelav in izboljšav.

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri

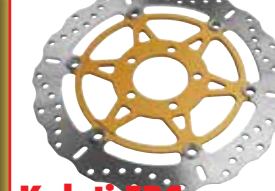


Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop

KAJ SE DA IZBOLJŠATI?



Pri ljubljene modifikacije so bile vgradnja distančnikov za dvig krmila in/ali pomik krmila nazaj. Marsikateri lastnik se je pritoževal, da je krmilo preveč oddaljeno od sedeža, predvsem na »cestnem« Tigru.

Tudi zamenjava prednjega vizirja je precej pogosta – največkrat za več vetrne zaščite ali pa zgolj zato, ker je serijski vizir povzročal turbulence okrog čelade. Odvisno pač od same višine voznika.

Na prestavna razmerja je letelo kar nekaj kritik, češ da je prva prestava predolga in zadnja šesta prekratka. Z menjavo in kombinacijo zobnikov se obojega ne da rešiti, eno ali drugo pa lahko. Najbolj priljubljena je bila vgradnja prednjega zobnika s tistim na 15 zob.

Nadgradnja vzmetenja je prav tako precej pogost poseg, zlasti pri tistih, ki se vozijo izven asfalta.

Opazili smo med oglasi

Triumph Tiger 800, letnik 2012, bele barve, 38.000 prevoženih kilometrov, kovček, cevne zaščite, lepo ohranjen, redno servisiran. Cena: 6.200 EUR, trgovec.

Triumph Tiger 800, letnik 2014, črne barve, 41.920 prevoženih kilometrov, ABS, 12V vtičnica, povišan vizir, zaščita motorja, zaščita rok, kovček. Cena: 6.990 EUR, trgovec.

Triumph Tiger 800 XRx, letnik 2015, rdeče barve, 22.000 prevoženih kilometrov, ABS, TCS, ogromno dodatne opreme, nepoškodovan, nekaramboliran. Cena: 8.999 EUR, trgovec.

VPOKLICI:

- Centralno stojalo 24.11.2011; možne težave zaradi preslabe vzmeti, ki vrača oziroma drži centralno stojalo, kar lahko povzroči, da se stojalo med vožnjo spusti in celo zagradi v cestišče.

- ECU: velja za določene motocikle, izdelane med 13.9.2010 in 17.08.2011. Pri teh so možne težave v delovanju motornega računalnika, kar povzroča ugašanje agregata med upočasnjevanjem (zaprt plin med vožnjo, zaviranje). Potrebna je nadgradnja motornega računalnika.

- Smerniki: 18.3.2013. Slab material nosilcev smernikov, zaradi česar lahko smernik-i odpadejo oziroma obvisijo ob motociklu. Predvidena je bila menjava z izboljšanimi.

manevriranju po zavutih gorskih serpentinah, kjer se tak Tiger odlično počuti. Sicer pa, kot že neštetokrat povedano, ponovimo bistvo: tak trivaljni agregat odlično združuje lastnosti dvovaljnika in štirivaljnika. Torej ima navor in uporabnost v nizkih vrtljajih, pa tudi veselje do vrtenja v visoke vrtljaje. Le glede zvoka so mnenja deljena. Nekaterim je neznansko všeč, drugi jamrajo, da kovinsko žvižga.

ŠTIRI IZVEDBE

Prenovljeni model je bil z letom 2015 na voljo v štirih različicah.

Osnovni, recimo mu »cestni«, je po novem nosil oznako XR. Terenska različica je še vedno označena XC in ima vzmetenje WP tako spredaj kot zadaj (izvedba XR ima elemente Showa).

Na voljo pa sta bili še dve bolj opremljeni različici XRx in XCx (ta je bil najdražji), z na-

stavljivimi voznimi programi, s tempomatom, z dodatno 12-voltno vtičnico, z dodatnimi informacijami na zaslonu merilnikov ... itd ... itd. Vsi so bili opremljeni s protizdrsno sistemom (Traction Control) in sistemom ABS, ki ga je možno tudi izklopiti, kar je na makadamih hvale vredno.

Prenova je prinesla še izboljšave na področju udobja, predvsem zaradi spremenjenega položaja krmila. Izboljšani, torej mehkejši in

EUROTON KAKOVOSTNI AVTODELI
YUASA
EXIDE
AKUMULATOR
 Kislinski akumulator – od 112,16 € z ddd

EUROTON KAKOVOSTNI AVTODELI
NGK
DENSO
SVEČKE
 Vžigalna svečka od 12,68 € z ddd / kos

EUROTON KAKOVOSTNI AVTODELI
PHILIPS OSRAM
ŽARNICE
 Žarnica H7 Moto od 6,59 € z ddd

EUROTON KAKOVOSTNI AVTODELI
MOTUL **IPONE**
OLJE
 Motorno olje 10w40 4l od 39,90 € z ddd
 Zavorno olje DOT4 500 ml od 6,50 € z ddd



AMORTIZER
 TEHNOLOGIJA PODVOZIJ
 www.amortizer.si
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
 od 110 € z ddd

EUROTON KAKOVOSTNI AVTODELI
REMUS
ŠPORTNI IZPUH
 REMUS HEXACONE – slip on, EEC, 54 mm – neto cena od 499 € z ddd.

EUROTON KAKOVOSTNI AVTODELI
MANN FILTER **HIFLOFILTRO**
FILTRI
 Oljni filter – od 9,00 € z ddd

natančnejši je postal menjalnik. Agregat je dobil elektronsko ročico plina (Ride-by-wire), s čimer naj bi tudi občutno zmanjšali porabo goriva. Zadnja prenova je na trg prišla v letošnjem letu.

KAKO JE Z ZANESLJIVOSTJO?

Ve se, da precej elementov izdelala Triumph v svojih obratih na Tajskem, kjer so roke cenejše. Hm? Poglejmo! Tiger je na trgu slabih osmih let in ni redko, da ima kakšen Tiger 800 že

preko 100 tisoč prevoženih kilometrov (seveda takih nikoli ni v oglaših med rabljenimi). Tisti prvi modeli so imeli največ težav z elektro mehanizmom prostega teka (stepper). Z njim motorna elektronika (ECU) uravnava

Modelno leto 2013. Kristalno bela barva in aluminijasta lita kolesa so za cestni model. Bolj avanturistični XC je dobil kolesa z naperami in je bil na voljo tudi v privlačnem vojaško zelenem odtenku (Khaki Green).





800-kubični Tiger je zanimiv motocikel, ki ima v treh valjih prednost pred podobnim BMW F 800 GS. S kakovostjo ni težav. Največkrat ponagajata motorna elektronika in pa kodiran ključ.



TEHNIČNI PODATKI Triumph Tiger 800 (XC) letnik 2011

- **Moč:** 70 kW (94 KM) pri 9.300/min
- **Navor:** 79 Nm pri 7.850/min
- **Motor:** 3 valjni vrstni – tekočinsko hlajeni – 4 ventili na valj
- **Vrtina x gib:** 74 x 61,9 mm
- **Prostornina:** 799 ccm
- **Kompresija:** 11,1 : 1
- **Dovod goriva:** vbrizg Keihin, premer grl 44 mm
- **Sklopka:** večlamelna v oljni kopeli
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga
- **Okvir:** prostorska kletka iz jeklenih cevi
- **Vzmetenje, spredaj:** USD-vilice Showa premer 43 mm (45 mm)
zadaj: blažilnik Showa, hidravlično nastavljiva prednapetost vzmeti
- **Gume:** 110/80-19 (90/90-21) in 150/70-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 308 mm, 2-batna radialna čeljust
Zadaj: 1 x 255 mm, 1-batna čeljust (ABS je bil za doplačilo)
- **Medosna razdalja:** 1.555 mm (1.568 mm)
- **Kot glave/predtek:** 23,7° / 86,2 mm (23,1° / 91,1 mm)
- **Višina sedeža:** 820/840 mm (860/880 mm)
- **Posoda za gorivo:** 19 l
- **Teža:** 210 kg (215 kg) s tekočinami

VTISI Z NAŠIH TESTOV:

Prvo poročanje je oddelal naš Alan (Motosi št. 37), ki je bil nad novim sorojakom precej navdušen. Tudi ostale člane redakcije je na obeh vzporednih testih (Motosi št. 40 in 41) Tiger 800 bolj ali manj pozitivno presenetil. Hvalili smo agregat, odzivnost v nizkih in živahnost pri visokih vrtljajih.

Pri voznih lastnostih smo hvalili, da se prijetno in neutrujujoče pelje.

Ker je sedež možno enostavno dvigniti ali spustiti za 20 mm, so se na Tigru dobro počutili tako nižji kot višji vozniki. Zaključili smo, da je ta Triumph precej idealna kombinacija motocikla: po velikosti, zmogljivosti, udobju in navsezadnje teži.

Pri drugem vzporednem testu smo ga lahko neposredno primerjali z modelom GS800. Ugotavljali smo, da sta nekako po meri popolnega motocikla. In da Tiger ni v ničemer slabši od BMW-ja, za nekoliko nižjo ceno pa ponuja živahnejši (in 3-valjni!) motor. Pravzaprav smo mu očitali le to, da je absolutno preveč podoben svojemu bavarskemu konkurentu. Nekateri detajli so bili videti čista kopija (ključavnica, vtičnica, del okvirja, vizir, kljun, ...) in kot nalašč sta bila testna motorja še enake barve.



Z leti in s kilometri lahko spusti kakšen semering na prednjih vilicah, kar se hitro opazi že na prvi pogled. Če se boste pogajali za ceno motocikla, upoštevajte, da servis vilic stane več evrskih stotakov. Ker se tudi vzmetenje in olje v njem izrabljata, je treba vzmetenje tu in tam vseeno resno servisirati.

vrtljaje prostega teka. Pravzaprav je težava v mehanizmu in ne v samem elektromotorčku. Mehanizem se začne zatikati in motor največkrat ugaša ali pa težko vžiga, vžge pa ugasne ... in podobno. Seveda na začetku marsikateremu lastniku ni bilo nič jasno in postavljale so se vse mogoče (napačne) diagnoze. Težave v delovanju mehanizma naj bi povzročala umazani-ja, ki se nabere na samem mehanizmu, zato ga nekateri lastniki skrbno čistijo in podmazujejo. Tukaj pa obstaja tveganje, da kakšno pocasto mazivo zadevo še poslabša. Najbolj iznajdljivi so preprosto odstranili elektronski mehanizem in z nekaj spretnosti vgradili največkrat doma izdelan ročni mehanizem nastavljanja prostega

teka. Na spletu je kar nekaj zanimiv idej. Novi model od letnika 2015 tega problema nima več.

Precej sitnosti je lahko povzročal tudi imobilizator. To je tista naprava, ki bi morala preprečiti tatovom, da odpeljejo motocikel, največkrat pa to prepreči zgolj svojemu lastniku. Menda imobilizator najraje nagaja, če je bil motocikel dolgo časa parkiran neposredno na močnem soncu. Bolj znane oziroma pogoste so bile težave z zaganjači, predvsem na prvih letnikih. Ti so lahko že precej hitro odpovedali in največkrat so na servisu zamenjali celoten zaganjač. Me prav zanima kdo se je to spomnil, da se zaganjača ne

popravlja več?! Na srečo so entuziasti po tujih spletnih forumih že pogruntali kje in kaj je potrebno naročiti, da se Densov zaganjač obnovi, tako kot smo to delali včasih (trije kosi so potrebni, strošek slabih 30 EUR + poština). Prvi simptom, da so zaganjaču šteti dnevi, je največkrat slabotno »vrtenje« zaganjača, ko je motor vroč, nekako tako kot bi bil opešan akumulator.

Servisni intervali za motocikel si sledijo na vsakih 10.000 prevoženih kilometrov. Vsak drugi servis poleg menjave motornega olja in oljnega filtra obsega še menjavo hladilne tekočine, zračnega filtra in pregled oziroma nastavitve ventilov. ■