

Ugens læerspørgsmål:

Er den nye Tiger bedre end min Fazer?

Spørgsmål:
Hej til jer på MC-Basen. Jeg er den yderst tilfredse ejer af en Yamaha FZ 600 Fazer årgang 2002, som hidtil har tjent mig rigtig godt. Nu synes jeg dog at tiden er inde til at prøve en ny og mere kraftfuld bike. Jeg har set mig lun på den nye, ret kostbare Triumph Tiger 1050. Spørgsmålet er nu, om jeg løber en risiko ved at investere de 200.000 kr. i sådan en maskine, for Triumph'en har jo ikke samme udbredelse og popularitet i DK som Fazeren. Tror i, den nye Tiger er merprisen værd? Det er specielt bedre benplads jeg savner, men selvfølgelig er jeg også ret vild med tanken om trækket i den større motor og ikke mindst designet. Men hvad med holdbarheden på en ny Triumph?
Mvh Mikkel Pedersen (via mail til MC-Basen)

Svar:
Jeg forstår sørme godt, når du beskriver dig selv som lykkelig ejer af en Yamaha Fazer 600 årgang 2002.
I mine øjne er netop den seneste udgave af den "gamle" Fazer en af markedets bedst egnede mellemklassemaskiner til danske landevejsforhold, og hvis man ser bort fra det lovligt lave sæde og den lidt trange plads for langbenede køreere (og passagerer), så er Fazerens reelle performance jo rigelig til de fleste.
Her er rimelig vindbeskyttelse, afgjort fine bremses, yderst fintfølede og komfortabel affjedring (men lige lovlig blød støddæmpning), eminent styrebalance og rigtig god sporsikkerhed (takket være de relativt smalle dæk), meget fin benzinøkonomi, stor tankkapacitet og en motor, der kan gøre dig seriøst hurtig, hvis du skifter gear på de rigtige tidspunkter og holder maskinen mellem 7000 og 10.000 o/m, når det skal gå rigtigt tjept.

Trimmet af et geni
Det var Yamahas nu afdøde fabriks-testkører, britten David Bean, der stod for finafstemningen af den første generation Fazere.
Salig David, der i sommeren 2002 faldt om og døde i Amsterdam Lufthavn af et hjerteslag, var på én gang excentriker og lidt af et geni – stensikkert en sand mester på to hjul. Han havde masser af raceerfaring fra bl.a. Isle of Man TT, og som sand landevejs- og testkører havde han så mange kilometer på ryggen, at han bedre end de fleste forstod, at det netop IKKE er ydelsen, der skaber en motorcykel, men derimod kombinationen af komfort, kørestilling, træk og harmoni.

"Bikes are like women. You'd better treat them like that!" belærte han mig altid, før han skyllede dagens whiskey'er ned, og gav gas så englens sang heavyrock! Jo, Dave Bean var en kammerat.
Beans succes med Fazer 600 er helt indiskutabel. Cyklen blev rost overalt. Af samme årsag diskuteres det fortsat hyppigt blandt nutidens MC-anmeldere, om den nye generation FZ6 og FZ6 Fazer (altså dem med neddrolet R6-motor og alu-stel) vitterlig er bedre end den gamle, der klarede sig fint med et traditionelt dobbelt, lukket rørstel af "blødt" og elastisk stål og så den mere langslagede motor, der tog udgangspunkt i drivværket fra YZF 600 Thundercat.
Jeg selv har i den grad stornydt Fazer. Så meget køreglæde gav modellen mig, at jeg tilbagelagde små 10.000 km

på modellen i dens forskellige inkarnationer fra 1997-98 og frem til og med 2002. Selv på racerbaner skyder den gamle Fazer en yderst respektabel fart og som instruktør-motorcykel er den eminent, fordi spejlene sidder godt og man kan køre med "90 procent pace" i mange, mange timer i træk uden at blive rigtig træt.

Tiger 1050 lover godt
Hvor god den nye Triumph Tiger 1050 er, kan vi desværre ikke bedømme endnu. For i skrivende stund har vi endnu ikke trillet på den. Men undertegnede har prøvesiddet nyheden på de store udstillinger, hvilket gav et yderst lovende indtryk. Og skal man bedømme ud fra erfaringerne med bl.a. Speed Triple 1050,

RS/ST-modellerne og den tidligere Tiger, så kan den nye model slet ikke undgå at trække søm ud. Jeg tipper den til at blive et betydeligt hit, selv om modellen stilmæssigt er et besynderligt miks mellem sportstourer, streetfighter og rejseenduro.

Tag klassens øvrige modeller: BMW R 1200 GS, Ducati MultiStrada, Yamaha TDM, Aprilia Caponord, Suzuki V-Strom, KTM Supermoto, Honda Varadero osv. Samt ikke mindst den utroligt vellykkede Kawasaki Versys 650. De er alle sammen helt eminente motorcykler, der både styrer rigtigt underholdende og giver fin komfort og god totaløkonomi. Det er derfor vanskeligt at forestille sig, at de kompetente, erfarne og ikke mindst landevejs-entusiastiske testkørere hos Triumph ikke skulle gøre alt for at trimme den nye Tiger til endnu bedre performance end klassekonkurrenterne. Men om det så lykkes for gutterne er jo en anden sag. Du ved, englændere.
Med 1050-kubik triplemotoren i moment-optimeret udgave som Tigers vigtigste byggesten mener jeg dog, at Triumph's forudsætninger for at skabe en potentiel klassevinder er til stede: Triplen trækker skønt og har alt hvad man kunne drømme om af karakter: Masser af bundtræk og en dejlig jævn opbygning af effekten hele vejen op til 10.000 o/m. Og lyden; oh-la-lah!

Intet pral her: Triumph Tiger er en seriøs brugsmaskine og stilen er funktionel – helt ind på instrumentbordet, hvor LCD-tal og analoge visere mikses fornuftigt.

Men det er især kombinationen af en fast affjedring med lidt længere fjedervanding end normalt, radialbremses fra Nissin og så de 17-tommer store (læs relativt små) sportstouringdæk, der tiltaler mig. Når dette sammenholdes med geometrien i den nye Triumph's alu-stel, så tror jeg virkelig at Tiger 1050 bliver alle tiders underholdende og anvendelige landevejsmaskine. Den vil givet styre rigtig godt. Og den vil næppe heller være blandt de langsomme på vore relativt små skandinaviske racerbaner, hvor tophastigheden er mindre vigtig end netop styrevillighed, bremseevne og træk.
Mht. Triumph's tekniske kvalitet, så opfatter jeg den som meget, meget høj. Fuldt på niveau med fx BMW, Aprilia og japanerne. Triumph's motorcykler er dog en anelse tungere og grovere – og de skal erfaringsmæssigt tilkøres over lidt længere perioder end især japanerne. Først efter 5-10.000 km går motor og gear helt smidigt.
Vigtige overvejelser
Det er klart at Triumph Tiger endnu er en ny konstruktion, der ikke er produceret i mange tusinde eksemplarer. Den er som sådan ikke modnet på samme niveau som fx BMW R 1200 GS, Suzuki V-Strom og Honda Varadero. Men med Triumph's service-politik ville vi ikke betænke os: Prisen på 200.000 kr. virker ikke afskrækkende, når man sammenligner maskinens lækre og

Den nye Triumph Tiger 1050 har potentiale til at blive trendsetter. Men cyklen er så "seriøs", at den primært taler til modne og erfarne landevejskørere, for hvem antallet af kørte kilometer tæller mere end topfart og praleværdi. Derfor bliver den næppe nogensinde et megahit!



høj-kvalitative bestykning med det isenkram, som findes på markedets billigere alternativer. Passer du på britten, så tipper vi at den vil give dig mange års bundreel ejerglæde.
Triumph er imidlertid ikke volumenproducent i den nye, mere aggressive sportstourer/rejse-enduroklasse. BMW R 1200 GS, Honda Varadero, Suzuki V-Strom og Yamaha TDM er derimod alle produceret i store styktal, og det er ikke uden grund. Så før du tager den endelige beslutning, bør du også tjekke disse modeller ud. Og selv om Kawasaki Versys har færre kræfter, så tjek også denne nyheds inspirerende køreegenskaber, før du bestemmer dig endeligt.
200.000 kr. forekommer ikke dyrt for en Triumph Tiger 1050, men det bringer dig op i en klasse, hvor udgifterne til forsikring, dækskift, service, benzinforbrug osv. forpligter meget mere. Desuden er Tiger 1050 givet så hurtigt, at du let risikerer at miste pappet.
Da det i forvejen er urimelig dyrt at køre motorcykel i Danmark, mener jeg at man hele tiden bør tænke sig ekstra grundigt om før man lader en så snusfornuftig maskine som Fazer 600'eren erstatte med noget til den dobbelte pris.
Valget er dit. Men nøj, hvor vil jeg misunde dig, hvis du en dag kommer trillende på den nye Tiger 1050!
Mvh Peter Rahbek

