

Randlös inte tandlös

Triumph låter **evolutionen** ta ett **ordentligt grepp** om en modell som funnits i utbudet sedan början av 90-talet. Det enda som är kvar är **namnet** och **sitthöjden**.

Glöm fjolårets Triumph Tiger. Radera offroadutseendet och de spensliga bromsarna ur minnet. Nu kommer ett helt annat djur från den unga engelska tillverkaren. Det enda som finns kvar är sitthöjden och konfigurationen med trecylindrig motor.

För att riktigt kunna uppskatta förändringarna i nya Tiger bör man känna till modellens tidigare historia.

Det är i år 15 år sedan den första Tigern rullade ut ur Hinckley-fabriken i Leicestershire. Sedan dess har modellen genomgått en serie förnyelser och generationsskiften. I slutet av 2005 hade Triumph sålt över 20 000 exemplar av Tiger. Nu är det den Triumphmodell som funnits längst i produktion sedan fabriken startades av John Bloor i början av 90-talet.

SOM PARENTES kan nämnas att den första Tigern kom redan under Edward Turners ledning på 30-talet. Den fanns fram till Meridenfabrikens nedläggning på 80-talet i en rad olika utföranden. Bland annat som endurohoj med Speed Twin-motorn inklämd i ett enduroliknande chassi.

Första Bloor-Tigern visades på Kölnmässan 1992 och var en strypt 855-kubikare med trecylindrig radmotor med ungefär 85 förgasarmatade hästkrafter. Cykeln var klart lagd åt hållet offroadtourer, eller äventyrsmaskin som det skulle komma att kallas. Största konkurrerande modell ansågs vara Honda Africa Twin.

NÄR NÄSTA GENERATION Tiger lanserades 1998 var den mer gata än grus. Nu hade modellen en helt ny ram och lättare motor. Fortfarande trecylindrig, men nu med insprutning och 87 hästar. Samma motor fanns i Triumph Daytona på 955cc.

Utvecklingen gick framåt och 2001 kom Tiger 955i. Den nya maskinen

hade nu fått Daytonans tidigare 105 hästkrafter i chassit. Maxeffekten vid 9 500 varv och ett vridmoment på 92 Nm / 4 400 varv. Motorn gick tystare och chassit var uppstyvat med Kayabafjädring fram och bak.

När sedan Triumph Tiger drog ännu mer åt asfaltshället 2004 var det genom snävare styrvinkel, kortare hjulbas, styvare fjädring och slanglösa däck på gjutna fälgar. Men nu är cirkeln sluten. Tiger släpper det sista av skogs, sand eller grushojkänslan och återskapar Tiger som den gathoj det var på 50- och 60-talet. Fast bara mycket snabbare.

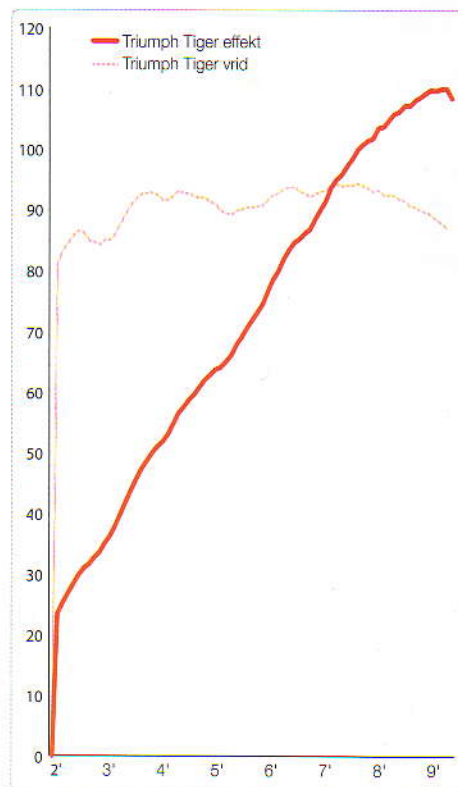
DET FÖR OSS TILL den trecylindriga 1050-motorn som kommer från ST och S3 modellerna. En ensam (men jättestor) ljuddämpare ska ta hand om hela avgasreningen för Euro 3 och därför har Tiger lite mindre toppeffekt än syskonen. Fabriken uppger 114 hästkrafter vid 9 400 varv och 100 Newtonmeter vid 6 250 varv.

Triumph berättar dessutom att det sedvanliga extra (illegala) avgassystemet ger mer än de vanliga tio extra hästarna.

Bortsett från rena siffror känns motorn kraftfull och draget är imponerande från låga varv. Jag kunde utan problem accelerera från 2 000 varv på höga växlar och från 3 000 drar motorn mycket kraftigt. Trippeln går mycket mjukt på tomgång och låga varv, men när man vill ha lite mer, ryter den vilt. Ren effekt tar över från mjukhet vid 7 000 varv och där kan man dra upp den på bakhjulet. Om man vill. För den sortens körning behövde jag växla betydligt oftare. ◊



TRIUMPH TIGER 1050



Effektkurvan från Dynobänken visar en stark vridmomentkurva på 94,2 Nm / 7 800 varv, samt en effektkurva som stiger hela vägen upp till toppnoteringen på 110 hk / 9 500 varv.





Triumph Tiger 1050

Äventyrshoj som blev sportig

Milslukare med inverterad gaffel och radialbromsar

I en perfekt värld skulle alla motorcyklar fungera i alla lägen. Man skulle kunna ta sin hoj och köra lite i skogen, sedan toura till Spanien och åka lite bana och avsluta med en lång omväg hem. Nu är världen lite annorlunda beskaffad och givetvis går det inte att göra allt det där med en och samma motorcykel, om det inte vore så att Triumph gjort en nypresentation av Tiger med sportigare läggning. Den har mer fjädringsväg än en sporthoj, men inverterad gaffel, radialbromsar, kraftigare sving och 114 hästar. Hojen är lite mer som en sporthoj än vad den gamla tigern kunde locka med. Jag klämde 150 mil med en sprillans ny Tiger 1050.

SOM VANLIGT började det med en motorvägsetapp. Dessa 50 mil berättar lite om hur det är att resa något längre med den och jag surrade fast ordentligt med packning inför resan. Triumph har ett fullt utvecklat touringkit för maskinen, men det hade jag inte tillgång till och det upplagda avgasystemet gör att packrullen måste bindas

fast sidledes. Resultatet såg lite konstigt ut och jag räknade med en obalanserad viktfordelning som i högre fart skulle göra de kraftiga höstvindarna på motorvägen till spännande inslag. Det blev det också, men cykeln låg stadigare än den CBF 1000 Honda som vi provat ett par veckor tidigare. Med Hondan fick jag slå av i samma takt, med Tiger 1050 var den kraftiga sidvinden märkbar, men inget problem.

SADELN ÄR BEKVÄM och det gick att köra tanken fullt ut utan större problem. Jag överdrev hastigheten (det var nattkörning det handlade om) för att kunna simulera vad som händer på tyska Autobahn. Etapperna blev drygt 20 mil och 18 liter (med packning och kraftig blåst). Håller man varvtalet under 6 000 varv blir det mer ekonomiskt. Mitt bästa resultat var drygt 32 mil med 20 liter i tanken. Den nya kåpan är riktigt bra. Jag ska förstås erkänna att jag hade kört till Hinckley med min privata Cagiva Raptor i samma väder, så allt är ju bättre än den, men med tanke på vilken hastighet jag körde i utan att bli



Jag körde hojen mer än 150 mil under tre veckor... På olika typer av vägar... bara för att det var så kul!

TOR SAGEN
TESTFÖRARE

Tors bloggar

»**I GÅR KVÄLL KOM JAG** från Milano till London Luton vid midnatt. Fick en tretimmars resa med Tiger 1050 från London till Manchester.«

»Tiger 1050 uppför sig snällt även på stormiga motorvägar. Under helgen ska jag ta ett par turer men måste ta med kameran eftersom jag behöver fler bilder.«

»Det var en cool upplevelse att glida omkring med Triumphen idag. Man sitter högt med bra överblick över trafiken och motorn drar rent från 2 000 med duktigt vrid från 3 000. Bra i stan. Och wheelies... Crosshjälmar kräver hjälmhuva och lägre fart på motorvägen. Kallt ändå.«



trött, får Triumph godkänt i marginalen. Vinden träffade bara toppen av min hjälm och jag provade en bit med crosshjälm också och för undgå vinden fick jag då huka mig en aning bakom styret. I normala farter är körställningen naturlig och bekväm. Avstånd mellan styre och fotpinnar och den 835 millimeter höga sadeln passade mig. Håller man motorvarvet uppe, över 6000, märks en del vibrationer i styret, men speglarna förblir tillräckligt klara. De är dessutom mycket bra och lätta att justera. Nya instrumenteringen som kommer från s3 levererar mycket information, med förbrukning, toppfart (141 mph står det i memoryfunktionen ...), klocka och mycket mer för att hålla tristessen borta. Trist bara att det är svårt att sköta knapparna under körning. Det hade varit kul att kunna koppla bort klockan lite enklare och få förbrukningen när man ändå bara sitter där på motorvägen. Knapparna sitter till höger och är mycket små, vilket gör att man kan arbeta med dem, men det tar mycket uppmärksamhet från körningen och är inget vi rekommenderar. Hade de suttit på styret, hade det varit mer praktiskt. Den digitala hastighetsmätaren och den analoga varvräknaren är lättavlästa.

FRONTEN HOS NYA Tiger är helt ny och i strålkastararrangemanget ser man linjer

från Daytona 675. I mörker spreds ljuset mer än väl för vad som behövdes för att hålla tempot uppe på de halvtomma motorvägarna. På landsvägarna räckte det för att ta oss säkert fram över vägar som var täckta av multnade höstlöv och annan sörja. Däcken är Michelin Pilot Road med samma dimensioner som en vanlig sporthoj: 120/70-17 fram och 180/55-17 bak. Om hjul och däck är sportiga, passar det till den nya ramen, svingen och fjädringen. Inverterad gaffel ger märkbart bra kontakt med vägbanan och föraren får mycket feedback. Till den är Nissin radiellt monterade fyrkolvsok. Fjädringen är inte hård utan kanske till och med lite för mjuk för riktigt hård körning. Samtliga fjädringselement är fullt justerbara. Fjädring, chassi, bromsar och hjul är alla komponenter som tidigare bara funnits på sportiga Sprint st och Speed Triple.

MAN BEHÖVER aldrig växla ner vid omkörningar, vilket är bra, för är det något man kan hacka på är det växellådan.

Efter en hel dag i sadeln gjorde tårna på vänster fot ont trots mina kraftiga stövlar. Om Triumph bara kunde bygga en Suzukilåda... Men faktum är att det är enda klagomålet jag har på 2007 års modell. ◊

TOR SAGEN

Original touringskärm, tre olika typer av sadlar, tank pad, kolfiberframskärm, centralstöd, pakethållare...



Tillbehör I. När några centimeter saknas.

TRIUMPH HAR redan samlat på sig en mängd tillbehör till nya Tiger 1050. Det högre kåpglasat erbjuder bättre vindskydd för längre förare utan att för den delen förstöra cykelns linjespel.



... toppbox, packväskor, innerväskor, tankväska, sadelväska, värmehandtag, larm. Det mesta finns redan i Triumphs tillbehörsprogram.

Tillbehör II. En låda att luta sig mot!

EN ORDENTLIG topbox kan vara ett bra komplement till de packväskor som finns till Tiger. Särskilt när den högt dragna ljuddämparen begränsar möjligheten att surra sovsäcken på passagerarplats.

Ekonomi. Prisvärd långturer!

SKA DU ÅKA på långresa så är Triumph Tiger inte bara ett bekvämt alternativ. Den har även vettig bränsleekonomi och kostar inte skjortan att försäkra. Att Triumph redan har ett färdigt koncept med väskor till cykeln ökar bara andrahandsvärdet om du skulle få för dig att köpa originaldelar. Triumph är idag ett märke som blivit säkrare och pålitliga jämfört med de tidigare åren. Som pendlarhoj finns det billigare maskiner, men vi gissar att andrahandsvärdet blir högt.



Mjuk och kraftfull motor
Chassi och bromsar
Bekväm för touring



Växellåda mindre trevlig än resten



Den digitala hastighetsmätaren och analoga varvräknaren är inte bara snygga, utan även lättavlästa.



Den stabila aluminiumsvingen har närmast organiska former och håller ett rejält grepp om bakhjulet.



Ljuddämparen är en stadig bit som täcker upp mellanrummet ovanför bakhjulet. Nya Tiger är en hoj på höjden.