

Triumph Tiger er oprindeligt en semi-offroader i enduroklassen, men nu har den hvæstet kløerne for at sætte dem i dampende varme veje og jagte de japanske geparder. ►



Motorsiderne produceres i samarbejde med



Fuldt justerbar upside down ▼ forgaffel og kraftige (japanske) radialbremser afslører, at den nye Tiger viser tænder, når vejen svinger.



Tigerdyret

Tre-cylindret charme og råstyrke, letbenet opførsel og stort overblik gør den store Triumph Tiger til et brøl af en motorcykel



■ Prøvekørsel

TEKST OG FOTO:
KURT HENRIKSEN

Den store endurocykel er stadig et stedbarn i Danmark, men den skal nok komme, for det er en spændende klasse. Nogle af modellerne har udviklet sig til højbenede »funbikes«, der har andet at byde på end stor brugsværdi og god langturskomfort, og så er de tæt på at kunne det hele.

Seneste eksempel er den nye Triumph Tiger 1050. Den har bevæget sig mere i retning af højbenet funbike med flere kræfter, lavere vægt, bedre bremses og strammere affjedring, der alt sammen giver den mere appetit på aktiv svingkørsel. Komfort og overblik er intakt i det høje sæde, men nu indbyder den også til en søndagstur for sjov uden GPS-planer og fuld oppakning.

Designet er også strammet gevaldigt op, og i stedet for to store, runde øjne har tigreren nu knebet blikket sammen i et mere direkte og aggressivt look, lidt i stil med Yamaha Fazer. Matsort stel

og en stor oplagt, men stadig meget synlig lydpotte fuldender billedet.

Kvalitet og finish i detaljerne er pæn uden at prange, men omkring styr og cockpit kunne man godt ønske sig lidt flere lækkerier. Det er trods alt en cykel til 200.000 kr., men detaljerne adskiller sig ikke meget fra slagtilbudene til omkring det halve. Det lille britiske flag fra andre Triumph-modeller må man også selv eftermontere, hvis man vil skilte med at skille sig ud fra japanerne.

Men kan man ikke se, må man høre. Og så snart man trykker startknappen ind, er der ingen tvivl om, at katten er sin egen.

Den nyklassiske koncert fra de tre cylindre, der er blevet Triumphs særkende, er bogstaveligt talt bragende flot. Især her på testcyklen, hvor en ekstra knurrende lydpotte understreger lyden uden at blive anmassende. Under fuld acceleration er det en bogstaveligt talt bragende lyd, som Triumph burde patentanmelde, hvis det ikke allerede er sket.

I Peter Plys hopper Tigerdyret rundt på halen, men

det behøver man ikke at frygte her. Trods en kraftig tre-cylindret motor på 1050 kubikcentimeter med et bundtræk som en vandbøffel er den nye Triumph også en velopdragen missekate. Den trækker råt og rent helt nede fra omkring 3000 omdrejninger og bider brutalt over 7000, men går ikke på baghjul uden varsel eller provokation.

Fuldt justerbar

Den lange forgaffel dykker lige rigeligt under nedbremsning, når den står i standardindstilling. Men ligesom bagsvingeren er den fuldt justerbar, så man kan tilpasse den.

Det kræver lidt tilvænning, at man har fornemmelsen af at sidde meget ovenpå cyklen, som i forvejen er høj. I starten savner man lidt fysisk nærvær, men man finder hurtigt sammen og begynder at føle sig tryk ved dens tilbagemeldinger.

Hele cyklen lever på den pragtfulde motor, der kombinerer bundtrækket fra en italiensk V2'er med omdrejningsviljen fra en japansk række-firer. Dem, der siger,

▲ Pænt og overskueligt cockpit med fuld instrumentering, men man savner lidt flere lækkerier i detaljerne for en cykel i denne prisklasse.

at man ikke skal sætte sig mellem to stole, har i hvert fald aldrig siddet på en Triumph Tiger. Samtidig går gearskiftet rigtig godt, og tigreren viser hurtigt tænder og appetit på små og store sving. På motorvejen savner man lidt mere læ fra halvkåben. Den er ellers stor nok, men giver i det mindste et konstant tryk på hjelmen og det øverste af skuldrene uden turbulens.

En marchhastighed på 150-160 km/t er ikke noget problem over længere tid. Omkring 200 km/t imponerer Tiger med en urokkelig stabilitet, der overgår selv nogle af de dedikerede speedtourere, og motoren har stadig overskud. Men det er ikke dens naturlige jagtmark.

Som daglig pendlercykel vil man også få glæde af den høje Triumph i trafikken, men folk under 180 cm skal huske de høje hæle eller bestille den med et lavere sæde (fås

▲ Den store lydpotte spiller en skøn tre-cylindret trompet med en bragende flot lyd, der burde patentanmeldes.

også højere), for standardhøjden er hele 85 centimeter. Cockpittet byder på fuld instrumentering med gode touringdetaljer som dobbelt triptæller, ur og kørecomputer med bl. a. gennemsnitsforbrug og resterende rækkevidde i tanken.

Alt i alt byder Triumph Tiger på en god pakke med masser af køreglæde og brugsværdi. For 200.000 kr. får man en cykel, der dækker det hele og samtidig er lidt eksklusiv, selvom den ikke skilter med det. Til denne type MC bør man dog ofre de sidste 10.000 kr. og bestille den med ABS-bremser, for man vil nødig sætte tigreren tilbage i buret, når bladene falder igen.

kurt.henriksen@borsen.dk

En FSI-motor fra Audi er kompromisløs til mindste detalje. Forlang det samme af din mekaniker



Bent Bekker Automobiler A/S
Frederiksborgvej 47-51
2400 København NV
Tlf. 38 15 52 33
www.bekker-automobiler.dk

Service Audi