

Triumph Tiger: Die Rassekatze

Aufgepaßt, ihr siegessicheren Groß-Enduristen. Was hier noch schläfrig in der Morgensonne döst, kann blitzschnell auf Raubzug gehen, um den Platzhirsch zu reißen. Und die Tigerkrallen sind schärfer als jemals zuvor.

Das Auftauchen eines Tigers sorgt im allgemeinen für Angst und Schrecken. Bei aller Verwandtschaft mit der Mieze zu Hause muß auch Katzenfreunden klar sein, daß ein Tiger nun mal ein Raubtier ist. Unberechenbar, stark und gefährlich.

Attribute, die dem samtpfötigen Tiger aus dem britischen Hinckley bisher kaum attestiert wurden. Eine komfortable Reisesekutsche, ja, aber keine ernsthafte Gefahr für die arrivierte Konkurrenz. Trügerische Sicherheit im Revier, die seit Auftauchen der neuen Spezies fatale Folgen haben kann.

Man hat ihn gut dressiert, den neuen Tiger aus dem Hause Triumph. Bei aller Geschmeidigkeit hat er rein gar nichts von der raubkatzenhaften Unberechenbarkeit. Dieser Tiger gehorcht aufs Wort. Stürzt sich ins Kurvenlaby-

**Man hat
den neuen Tiger
in Hinckley
gut dressiert**

rinth, als müsse er ab morgen nur noch geradeaus fahren. Ein leichter Zug am etwas gewöhnungsbedürftig nach unten gekröpften Lenker und schon winkelt er ab in jede gewünschte Schräglage. Gradweise einstellbar. Ganz nach Wunsch mit leichter Schlagseite oder kratzenden Fußrasten. Ob 50 oder 150 auf der

Uhr, ob Spitzkehre oder weiter Radius, der Tiger bleibt stabil und glänzt mit völlig neutralem Eigenlenkverhalten.

Mittlerweile kann man ja über alle großen Reise-Enduros lesen, wie erstaunlich agil sie sich be-



Schön gezeichnete Instrumente sorgen für vornehme Eleganz im Tiger-Cockpit.

wegen lassen, und es ist auch tatsächlich immer wieder überraschend, wie solch ein hochbeiniges Fünf-Zentner-Trumm, das bei Rangiermanövern die Schweißperlen auf die Stirn treibt, urplötzlich zum Kurvenkracher mutiert. Aber diese Aussage hat auch noch Bestand, wenn sich zu den 245 Kilo Lebendgewicht des Tigers zwei prall gefüllte Koffer, eine Gepäckrolle und eine Sozia addieren, und da kann man nur den Helm ziehen vor den Gentleman aus der Hinckleyschen Fahrwerksabteilung.

Trotz neuen Rahmenlayouts – ein stählerner Brückenrahmen mußte allein schon wegen der Bauhöhe des jetzt verwendeten, mit steilen Einlaßkanälen und darüberliegender Airbox versehenen Einspritzmotors den alten Zentralrohrrah-



men ersetzen – konnte man die Geometrie des alten Tigers weitestgehend beibehalten. 1550 Millimeter Radstand garantieren sicheren Geradeauslauf, während ein Nachlauf von 95 Millimetern auf der Handling-Seite auftaucht,

Konzentrierte Massen sind das Erfolgsrezept der Briten

trotzdem wirkt die alte Raubkatze im direkten Vergleich so agil wie ein Möbelwagen.

Ein deutlich abgesenkter Schwerpunkt und eine Diät, die zehn Kilo von der Waage

Runde Schwünge bringen bessere Ergonomie und haben die kantigen Formen des alten Tigers abgelöst. Das Trägersystem am Heck fällt ohne Koffer kaum auf. Als Antrieb kommt jetzt der T 509-Einspritzmotor zum Einsatz.



verschwinden ließ, sind das Erfolgsrezept der britischen Katzenzüchter. Tiefer und weit nach vorn gezogene Tankflanken, die bis zur Gabel reichen, ein Auspuffsammler hinter dem Motorblock, der den zweiten Schalldämpfer ersetzt, und der aus Platzmangel resultierende Verzicht auf die Federbeinumlenkung sorgen für konzentrierte Massen, die Leichtfüßigkeit ins Spiel bringen. Nicht zu vergessen natürlich die Fahrwerkskomponenten, die noch ein entscheidendes

Wörtchen bei der Stabilität mizureden haben.

Wer vom alten Tiger umsteigt, muß seine Komfortansprüche ein wenig zurücknehmen, erhält im Gegenzug aber erstmals eine Ahnung von Straßenbeschaffenheit und Reibungskoeffizient. Alle anderen Umsteiger, Varadero-Piloten mal ausgenommen, werden den Tiger immer noch als Sänfte empfinden. Dank progressiver Federn fungiert die Kayaba-Gabel weiterhin als Bügeleisen runzigen Asphalts, ohne beim harten Anbremsen ihren üppigen Federweg komplett aufzubrauchen. Genügend Federungsreserven in der Bremsprogression, das sorgt für Souveränität am Kurveneingang, die



nachwippendes Heck ruft nach noch mehr Zugstufendämpfung, wenn schon beim siebzehnten Klick – und damit am Anschlag – justiert wurde. Der Gerechtigkeit halber sei aber gesagt, daß es die Konkurrenz meist auch nicht besser kann und die Schaukelei von niemandem unter Drama verbucht werden dürfte.

Um die Einstellung der Druckstufe braucht man sich '99 keine Gedanken zu machen – es gibt sie nicht mehr, sie wird allerdings auch nicht ernsthaft vermisst. Damit trotzdem irgendwo rumgedreht werden kann, läßt sich die Feder jetzt hydraulisch vorspannen, was eh die wichtigere Einstellung ist, bei vormals umständlichem Hakenschlüsselgefummel aber gern verschlampt wurde. Ganz so leicht wie an den externen Handrädern von großer GS und Varadero spannt man am Tiger-Federbein zwar nicht vor, aber einen 10er-Schlüssel am Druckübersetzer unter der Sitzbank anzulegen, dürfte auch von den lethargischsten Naturen nicht zuviel verlangt sein.

230 Millimeter Federweg an der Front und 200 Millimeter an der hinteren Aufhängung sind respektable Werte, sollten aber nicht als Anforderung zum verschärften Offroad-Einsatz fehlinterpretiert werden. Der Tiger ist keine Rallye-Replica und wollte es auch niemals sein. Vereinzelte Exemplare tauchten auf den Starterlisten der Dakar auf, aber beim Zieleinlauf wurde noch nie ein Tiger gesichtet. Normale Schotterpisten sind fahrwerksseitig unproblematisch, der Ausflug in Dritte-Welt-Län-



So bitte nicht ins Gelände! Die Motorunterseite ist ungeschützt.

der sollte aber erst beginnen, nachdem ein ordentliches Blech seinen Weg an die Motorunterseite gefunden hat.

Die ist bislang völlig ungeschützt, was aber nicht das einzige Indiz dafür ist, daß die britische Entwicklungs-Abteilung noch nicht mal im Traum damit gerechnet hat, daß irgendjemand den Tiger durch offenes Gelände prügelt.

Michelin T 66 X heißt die Erstbereifung, Metzeler Enduro 4 und Bridgestone TW 101/152 G die freigegebenen Alternativen. Allesamt Reifen,

Die wahre Bestimmung des Tigers liegt auf kurvigem Asphalt

die schon bei Campingplatzzufahrten ihr Traktionslimit erreichen und ernsthafte Offroad-Etappen scheuen wie der Teufel das Weihwasser.

Der deutlichste Hinweis auf die wahre Bestimmung des Tigers findet sich aber in der Bremsanlage. Die Doppelscheibe vorn mit den Nissin-Sätteln stände auch einem Supersportler gut zu Gesicht, um konstanten Druckpunkt kümmern sich stahlummantelte Bremsleitungen. Ein Finger am Hebel genügt immer. Auch wenn's bergab geht und der halbe Hausstand aufgeladen ist. Die riesige Einzelscheibe

am Hinterrad sollte dagegen mit Bedacht eingesetzt werden. Brachiale Wirkung läßt den Pneu schneller stillstehen, als einem lieb ist.

Bringen wir's auf den Punkt. Der Tiger ist auf kurvigem Asphalt zu Hause und definiert sich über ein Chassis, das ihm erlaubt, Varaderos zum Frühstück zu verschlingen, falls die Geraden nicht allzu lang ausfallen. Quotas werden als Appetithäppchen

vertilgt, Gran Canyons und GS haben gewisse Chancen, ihrer Bestimmung als Abendessen zu entgehen.

Bei allem britischen Sportsgeist, den der Tiger an den Tag legt, kommt die Langstreckentauglichkeit nicht zu kurz. Breit und straff gepolstert, empfiehlt sich die zweigeteilte Sitzbank auch auf Marathonetappen. Fahrer wie Passagier werden mit moderaten Kniewinkeln verwöhnt, der



BMW R 1100 GS

Der Urahn aller Groß-Enduros bietet immer noch das spielerischste Handling bei hoher Stabilität. Selbst abseits der Straße macht die 19.879 Mark teure GS keine schlechte Figur. Abstriche müssen beim Komfort und der Laufkultur des Boxers gemacht werden. Einzigartig sind ABS-Option und minimale Garantiezeit. **Touren-Test in TF 5/99**



Honda Varadero

Der dickbäuchige Reisedampfer setzt für 18.490 Mark den Maßstab in Sachen Komfort und Kraft. Souveräne Fahrleistungen garantiert der 95 PS starke V2-Motor, leider aber auch immensen Spritverbrauch. Das Handling der Honda leidet im direkten Vergleich unter spürbar hohem Schwerpunkt. **Touren-Test in TF 2/99**



Cagiva Gran Canyon

Vorsicht, Suchtgefahr. Die 18.495 Mark teure Cagiva mit dem 900er Ducati-Herz will jederzeit schnell und schräg bewegt werden, beschauliches Reisen liegt ihr überhaupt nicht. Das Leistungsmanko des V2 (67 PS) wird durch ein brillantes Fahrwerk und niedriges Gewicht wieder wettgemacht. **Touren-Test in TF 11/12/98**



Moto Guzzi Quota 1100 ES

Ein charakterstarker V2-Klassiker mit mächtig Dampf im rustikalen Outfit. Auch wenn sie nicht so aussieht, läßt sich die 70 PS starke Italienerin erstaunlich agil um Ecken treiben und bietet zudem guten Langstreckenkomfort. Für 18.900 Mark sollte man allerdings eine bessere Montagequalität erwarten dürfen. **Touren-Test in TF 11/12/98**



Relativ schnell ist der Tiger gehäutet (o.) Noch schneller: Kettenspannen ist dank Exzentern nur eine Frage von Sekunden (u.).



Ein umsteckbarer Rahmen fixiert den Sitz in drei Höhen (ganz o.), die Federbasis wird hydraulisch verstellt (o.). Ein Papierelement filtert die Atemluft (u.).



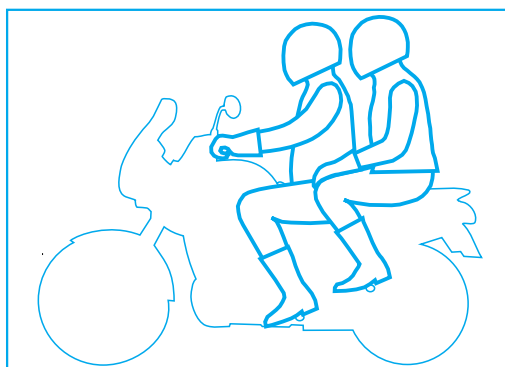
Wartung

Regelmäßige Arbeiten wie Ölstandkontrolle, Kettenspannen und Federbasisjustierung erleichtert die Triumph durch Schauglas, Exzenter und hydraulische Vorspannung, die restlichen Checks gestalten sich diffiziler. Um an Luftfilter und Zündkerzen zu gelangen, müssen Batterie, diverse Verkleidungsteile und der Tank entfernt werden.

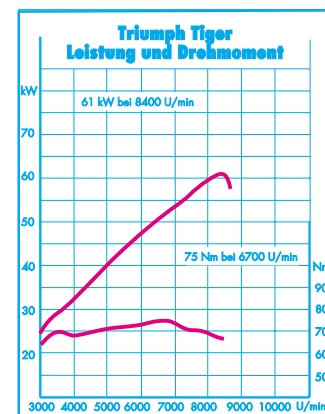
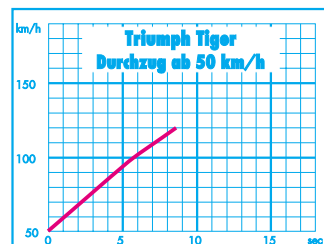
Vorher muß passendes Werkzeug gekauft werden, denn hier und da stößt man auf Torx-Schrauben, die mit den mitgelieferten Schlüsseln nicht gelöst werden können.

Weitere Arbeiten sollte man dem Händler überlassen, der alle 10.000 km um einen Inspektionstermin gebeten werden möchte.

Der breite Rücken des Tigers bietet vorn wie hinten jede Menge Komfort. Moderate Kniewinkel und guter Fahrerkontakt runden das Angebot ab.



Motor: Leistung 61 kW (83 PS) bei 8400 U/min, max. Drehmoment 81 Nm bei 6500 U/min, Hubraum 885 cm³, Bohrung x Hub 76 x 65 mm, Verdichtungsverh. 11,3 : 1, flüssigkeitsgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

der, über zwei obenliegende Nockenwellen und Tassenstößel gesteuert (dohc), elektronische Saugrohreinspritzung, digitales Motormanagement, Dreiwege-Katalysator, Naßsumpschmierung, Batterie 12 Volt/14 Ah, 300-Watt-Lichtmaschine, Elektrostarter

Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahlrohr, vorn Telegabel mit 43-mm-Standrohren, 230 mm Federweg, hinten Alu-Zweiarmschwinge mit direkt angelenktem Zentralfederbein, 200

mm Federweg, Federbasis und Zugstufe verstellbar, Leichtmetall-Speichenräder, Felgenreife vorn 2.50 x 19, hinten 4.25 x 17, Serienbereifung Michelin T 66 X, vorn 110/80 R 19, hinten 150/70 R 17, vorn Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsätteln, 310 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel, 285 mm Durchmesser

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2175 mm, Radstand 1550 mm, Nachlauf 95 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Lenkerbreite 780 mm, Sitzhöhe 840 - 860mm, Sitzbanklänge 760 mm, Bodenfreiheit 220 mm, Gewicht fahrfertig 245 kg, zulässiges Gesamtgewicht 455 kg, Zuladung 210 kg, Tank 24 Liter

Meßwerte: Höchstgeschwindigkeit: solo 198 km/h, zwei Personen 189 km/h, Durchzug 50 - 120 km/h: solo 8,5 s, zwei Personen 10,8 s, Benzinverbrauch (Super): Landstraße: 5,5 l/100 km, Autobahn (130): 5,9 l/100 km, Reichweite (Landstr.): 436 km, Reichweite (Autobahn): 406 km

Kosten: Preis: 18.460 Mark (inklusive Nebenkosten), Versicherung (HDI): 455,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht), Steuer (für ein Jahr): 129,60 DM, **Garantie:** zwei Jahre ohne km-Begrenzung, **Wartungsintervalle:** Inspektion alle 10.000 km, Ölwechsel alle 10.000 km, Ventilspiel alle 20.000 km

Frontmann hat zudem die Möglichkeit, seinen Arbeitsplatz in drei Stufen zwischen 840 und 860 Millimeter Höhe zu arretieren, womit die Bevölkerungsmehrheit ausreichend Gelegenheit haben dürfte, ihre Anatomie in das Gesamtlayout des Tigers einzufügen.

Die Schärfe des Dreizylinders wurde in Harmonie verwandelt

Ruhe vor dem Sturm garantiert eine Verkleidungsscheibe, die dank Hinterströmung Turbulenzen weitestgehend eliminiert. Erst jenseits der 160 km/h wird's ein bißchen zugig am Helm, Dröhngeräusche oder unterdruckbedingter Sog werden aber auch bei Top-Speed nicht vermeldet.

Top-Speed, das heißt 198 km/h und damit klassenübliches Niveau. Wer die Tacho-

nadel an der 200 sieht, sieht auch den Drehzahlmesser am roten Bereich und weiß, daß auch im letzten Gang volle Leistung anliegt.

Die drückt er unter aufregendem Röhren aufs Parkett, dieser Dreizylinder, der die triumphale Gratwanderung zwischen Sport und Tour manifestiert. Aus der bösen 97er Speed-Triple ausgebaut, wurde dem 885-Kubik-Drilling mittels anderer Nockenprofile, höherer Kompression, modifizierter Einspritzung und einem Interferenzrohr zwischen den Krümmern ein wenig die Schärfe genommen und sich um harmonischen Leistungs- und Drehmomentverlauf gekümmert.

Die Triumph-Ingenieure versprechen 83 PS, die sich auch alle bei unserem Prüfstandslauf versammeln und ei-

Die britische Raubkatze begeistert durch ihr Handling, selbst wenn Koffer am Heck prangen.

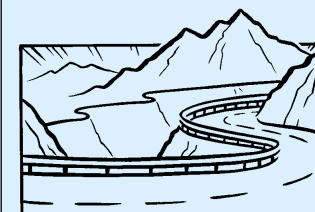


EIGNUNGSTEST

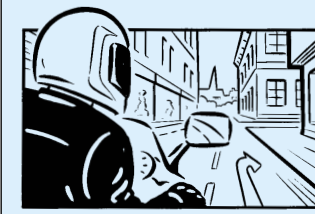
Triumph Tiger



LANDSTRASSE: durchzugsstarker Motor, spielerisches Handling, komfortables, stabiles Fahrwerk, geringer Verbrauch **SEHR GUT**



BERGSTRASSE: elastisches Triebwerk, kurz gestuftes, exaktes Getriebe, gute Lenkpräzision, wirkungsvolle Bremsen **GUT**



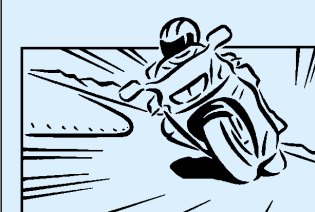
STADTVERKEHR: ruhiger Motorlauf, leichtes Handling, gewöhnungsbedürftiges Rangieren, variable Sitzhöhe, Seitenständer sehr lang **GUT**



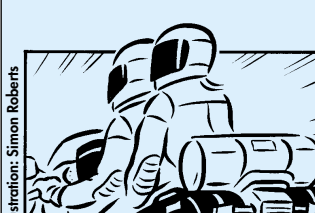
SCHOTTERPISTE: gut dosierbare Leistung, hoher Schwerpunkt, schluckfreudige Dämpferelemente, ungeschützter Motor **GUT**



AUTOBAHN: gute Fahrleistungen, stabiler Geradeauslauf, vernünftiger Windschutz, geringer Verbrauch **GUT**



SPORTLICHE FAHRWEISE: lastwechselfreier Motor, kurze Getriebeübersetzungen, hohe Fahrstabilität, effiziente Bremsen **GUT**



SOZIUSTAUGLICHKEIT: bequemes Platzangebot auf breitem Sitz, moderater Kniewinkel, guter Fahrerkontakt, komfortable Federung **GUT**

ne Gerade wie mit dem Lineal gezogen ins Meßprotokoll stanzen. Mit 75 Newtonmetern fehlen zwar 6 Nm auf die Werksangabe, was in der Praxis aber zur Bedeutungslosigkeit verblaßt.

Spontaner als der alte Vergasermotor geht der Triple ans Gas, marschieret bei 4000 Touren heiser fauchend richtig los und legt bei 5500 Umdrehungen noch mal ordentlich nach. Mächtig Druck in der Mitte



Well done: Die knackige Bremsanlage der Thunderbird Sport an den Tiger zu schrauben, war eine weise Entscheidung.

Der Preis für die ausgewogenste Groß-Enduro geht in diesem Jahr nach Hinckley und wird nach einigen tausend Kilometern im Sattel jedes einzelnen Bewerbers ohne langes Zögern vergeben. Eine Varadero mag noch komfortabler sein, eine GS noch handlicher und eine Gran Canyon noch sportlicher, in der Summe ihrer Eigenschaften können sie dem britischen Newcomer aber nicht das Wasser reichen.

Die Alu-Schwinge hinterläßt einen durch und durch massiven Eindruck, der Kettenschutz ist unterdimensioniert.



boten. Ein pulverbeschichteter Rahmen und paßgenaue Kunststoffteile in erstklassiger Lackqualität unterstreichen die Ernsthaftigkeit, mit der sich die Briten dem Wettbewerb stellen.

Wie bei Triumph üblich, ist auch der Zubehör-Tisch reichlich gedeckt. Exemplarisch seien hier nur Gepäcksystem samt zweier leider nicht ganz wasserdichter Koffer (1.399 DM), Tankrucksack (249 DM), Hauptständer (319 DM) und Heizgriffe (249 DM) genannt, die komplette Liste hält der freundliche Triumph-Händler parat.

und nahezu völlige Abwesenheit störender Lastwechselreaktionen – so läßt es sich früh ans Gas gehen und Zwischengeraden im Sprint durchmessen. Von Sportsgeist durchdrungene Piloten dürfen sich über ein sehr kurz gestuftes Getriebe freuen, das sechs butterweich einrastende Gangstufen zur Verfügung stellt. Eine paßt immer. Oder zwei, wenn man's nicht ganz so eilig hat. Oder einfach in der letzten bleiben, falls der vorbeiziehenden Landschaft das Hauptaugenmerk gewidmet wird.

Fütterungszeiten für den Tiger sind nur selten anberaumt, egal ob er die Krallen wetzt oder träge durchs Revier schleicht. Fünfeinhalb Liter nimmt er sich bei Raubzügen auf der Landstraße zur Brust, bei konstantem 160er Autobahnschnitt bleibt er immer noch unter sieben Litern. Das macht ihm keiner von der Konkurrenz nach, und einen geregelten Kat, der ausschließlich für den deutschen Markt seinen Weg in den Vorschall-

dämpfer findet, hat sonst nur BMW zu bieten.

Hervorragende Verarbeitung darf man für fast 20.000 Mark erwarten, im Fall der Tiger bekommt man sie auch ge-

Die Großkatze braucht viel Auslauf im Asphalt-Dschungel

Und wenn ich jemanden erwische, der den Tiger nur zu Hause im Käfig hält, gibt es Ärger. So eine Großkatze braucht viel Auslauf im Asphalt-Dschungel und erfolgreiche Beutezüge, alles andere ist Tierquälerei, darüber muß sich jeder Katzenfreund im klaren sein.

Christoph Driesen

