



TRIUMPH TIGER



R 1050

Auf ein Neues

Triumph hat die Tiger 1050 aus dem Gelände gelockt und setzt den Focus jetzt vermehrt auf die Straße. Ob die Rechnung aufgeht, zeigt unser Ausflug in die Alpen.

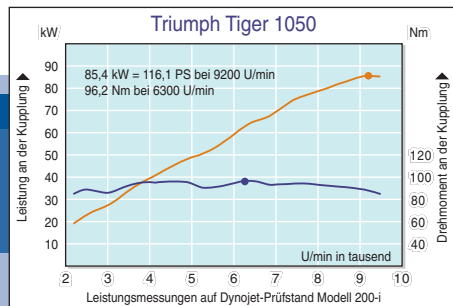
Wenn man es genau nimmt, dann ist die Rechnung mit den alten Tiger-Modellen eigentlich nie so richtig aufgegangen. Die Option, mit großem 19-Zoll-Vorderrad auch mal ins Gelände auszuweichen, hatten nur wenige Kunden ernsthaft in Betracht gezogen. Zu schwer und von daher zu mühselig erschien ihnen dieses Unterfangen. Und so entschloss man sich in Hinckley, das Thema einmal ganz anders zu interpretieren. Aus der vormals so pummeligen Groß-Enduro entstand eine zwar nicht minder leichte, aber doch quirlig ausschauende Straßenversion mit durchaus gewollten Anleihen einer SuperMoto.

Der schnittigen Front mit Doppelscheinwerfer und flach montiertem Windschild schließt sich ein wohlwollend gekrümmter, breiter Lenker und ein recht schmal bauender 20 Liter Tank an. Die resultierende Sitzposition kann dank tiefer Sitzmulde als inte-

Die resultierende Sitzposition kann dank tiefer Sitzmulde als integriert bezeichnet werden

griert bezeichnet werden, wobei gerade kleine Fahrer den »gefühlten« Abstand zum Vorderrad als zu groß empfinden dürften. Außerdem wurden die Fußrasten ohne Not zu hoch platziert, so dass der resultierende Kniewinkel als eher sportlich durchgeht. Gleiches gilt für das hintere Angebot, das einer harmonischen Zweierbeziehung diametral entgegensteht. Warum das hintere Sitzkissen so hoch (1.000 mm) und so weit weg vom Fahrer platziert ist, verstehe wer will. Und weil die Rasten auch hier einen Höhenrekord aufstellen, kann es unterm Strich nur

TECHNISCHE DATEN



Triumph Tiger 1050

Motor

Bauart	flüssigkeitsgekühlter Reihendreizylinder
Hubraum	1.050 ccm
Bohrung/Hub	79 x 71,4 mm
Verdichtung	12,0 : 1
Ventile/Nockenwelle	4 Ventiler, zwei oben liegende Nockenwellen (dohc)
Ventilbetätigung	Tassenstößel
Gemischaubereitung	Ø 46 mm, elektronische Einspritzung
Schmierung	Nassumpfschmierung
Lichtmaschine/Batterie	480 Watt / 12 Volt / 12 Ah
Abgasreinigung/Norm	G-Kat, Sekundärluftsystem / Euro 3
Leistung (Herstellerangabe)	114 PS bei 9.400/min
max. Drehmoment	100 Nm bei 6.250/min

Kraftübertragung

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung, mech. betätigt
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	X-Ring-Kette

Fahrwerk

Rahmenbauart	Alu-Brückenrahmen, geschraubtes Stahl Heck
Radführung vorn	Ø 43 mm Upside-down-Gabel
Einstellungen	Zug- und Druckstufendämpfung, Federvorspannung
Radführung hinten	Alu-Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein
Einstellungen	Zugstufendämpfung, Federvorspannung
Federweg vorn/hinten	150 / 150 mm
Nachlauf/Radstand	88 mm / 1.510 mm
Lenkkopfwinkel	66,8 Grad

Räder/Bremsen

Bremse vorn	Ø 320 mm Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln
Bremse hinten	Ø 255 mm Einzelscheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel
ABS	ja
Räder vorn/hinten	LM-Gußräder, 3.50 x 17" / 5.50 x 17"
Reifendimension vorn/hinten	120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17
Reifenhersteller	Michelin Pilot Road

Maße/Gewichte

Leergewicht	228 kg (fahrfertig)
max. Zuladung	200 kg
Sitzhöhe	840 mm
Lenkerbreite	765 mm
Fußrastenhöhe	350 mm
Bodenfreiheit	190 mm
Tankinhalt	20 Liter
Kraftstoff	Super bleifrei

Fahrleistungen

Beschl. 0 - 100 km/h	3,5 sec
Durchzug 50 - 120 km/h	6,6 sec
Bremsweg aus 100 km/h	44,1 m
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Kraftstoffverbrauch	5,9 l auf 100 km
Reichweite	338 km

Preise/Garantie

Basispreis	11.390 Euro zzgl. Nebenkosten (250 Euro)
Basispreis mit ABS	11.990 Euro zzgl. Nebenkosten (250 Euro)
Garantie/Gewährleistung	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung



ein »mangelhaft« in der Ausführung geben. Also packen wir das hintere Sitzkissen mit einer Gepäckrolle voll und beladen die optional erhältlichen Seitenkoffer. Die Touring-Qualitäten einer Tiger lassen sich nämlich mit dem hauseigenen Zubehörprogramm in gewissem Rahmen optimieren. Als schick, aber nicht sonderlich praktikabel erweist sich das Koffersystem, das insgesamt 44 Liter Stauraum bereithält. Die Seitenkoffer lassen sich nur schwerlich öffnen, schließen nicht immer korrekt und bieten noch nicht einmal Platz für einen Helm. Da hat das Design eindeutig über die Funktionalität gesiegt, was bei solch einem Bauteil nicht der Fall sein sollte. Der Magnet-Tankrucksack macht auf dem zugegebenermaßen sehr rundlich gestaltetem Stahltank auch nicht die beste Figur: Zum Einen ist die Gefahr des »Zerkratzens« bei derart kräftigen Magneten unweigerlich gegeben und zum anderen ist der vorn als Sicherung eingehakte Karabiner mit klammen Fingern nur schwer zu öffnen. Hier lohnt sich also durchaus ein Blick in das Zubehör-Angebot anderer Hersteller, was im gewissen Rahmen auch bei diesem Test erfolgte.

Der Motor ist bekannt wie ein bunter Hund und in dieser Ausbaustufe mit verbrieften 116 PS bei 9.200 Touren mehr als ordentlich bestückt. Wie gleichmäßig und sanft der Tiger die Leistung auf das Hinterrad überträgt, zeigt auch ein Blick auf die Kurve. So glatt und poliert verläuft kaum eine zweite Drehmomentkurve am



Markt und über ein so breites nutzbares Drehzahlband schon mal gar nicht. Der Reihenmotor ist quasi vom Start weg sehr präsent und zieht aus jeder Drehzahl konsequent und absolut berechenbar nach vorn. Der ganz große Kick bleibt zwar aus, aber im Gegenzug gibt es jederzeit verlässlich hohes Sprintvermögen. Die Durchzugswerte der Tiger 1050 liegen auf dem Top-Niveau großer Reihenvierzylinder und der Verbrauch hält sich mit durchschnittlich 5,9 Litern Super auf 100 Kilometer absolut in Grenzen. Der Reiz des Dreizylinders manifestiert sich auch nicht zwingend durch die technischen Eckdaten, es ist der Mix aus Ansaug- und Auspuffgeräusch, dieses heisere Fauchen, das nur einem Triple zu entlocken ist.

Beim Fahrwerk wagten die Techniker den Spagat zwischen Komfort und sportlichem Sex-Appeal. Einerseits soll die Tigerjagerade im Kurvenlabyrinth mächtig punkten, andererseits darf sie ihre Enduro-Gene nicht ganz verleugnen und soll drittens auch noch eine gute Figur auf der Reise machen. So treffen hier Feder-/Dämpferelemente mit jeweils 150 Millimetern Federweg auf 17-Zoll-Laufräder und einen stabilen Alu-Rahmen. Der Mix verspricht zumindest ein leichtes Handling, besitzt aber auch leichte Schwächen bei hohem Tempo und maximaler Zuladung. Wobei die Leichtigkeit der Tiger auch stark von der Bereifung abhängig ist. Denn der montierte Michelin Pilot Road sollte nun wirklich nicht die erste Wahl sein! Er lenkt sich schwerfällig ein

und gibt auch nicht sonderlich viel Feedback während der Kurvenfahrt. Deutlich besser harmonieren da schon der Metzeler Roadtec Z6, der Dunlop Roadsmart und der Bridgestone BT 021 mit der Triumph. Alle drei Alternativ-Bereifungen lassen sich spürbar leichter einlenken, erfordern während der Kurvenfahrt keine erhöhten Haltekräfte und laufen auch bei höheren Geschwindigkeiten einen Tick stabiler geradeaus.

Die großzügig dimensionierte Bremsanlage im Vorderrad mit den mächtigen radial montierten Vierkolben-Festsattelzangen von Nissin werden ihrem optischen Anspruch voll gerecht. In puncto

1 Das Gesicht der Tiger strahlt eine gewisse Dynamik aus, die auf der Straße erfahrbar ist. **2** Radial-Bremszangen sind in dieser Liga nicht selbstverständlich, fördern aber Dosierbarkeit und Wirkungsgrad. **3** Der Dreizylinder garantiert Eigenständigkeit und ein hohes Maß an Laufkultur. **4** Sogar mit optional erhältlichem Touring-Outfit immer noch eine Augenweide.

Dosierung und Wirkung gibt es nichts zu mäkeln, allein der Bremsweg von 44,1 Metern bei einer Verzögerung aus 100 km/h könnte kürzer ausfallen. Was aber





5

eher auf das nicht sonderlich fein regulierende ABS-System zurückzuführen ist, das optional erhältlich ist und eigentlich auch eine Empfehlung erhält, weil es recht unauffällig und äußerst zuverlässig seinen Dienst verrichtet.

Alternativ zum Original-Windschild haben wir auch mal das »Varioscreen« von MRA an der Tiger montiert, um ihre Reisequalitäten zu toppen. Grundsätzlich ist der Windschutz besser als mit der Originalscheibe, da weniger Verwirbelungen auftreten und der Oberkörper mehr entlastet wird. Im Solobetrieb sind wir immer mit aufgestelltem Spoiler unterwegs gewesen und haben damit die besten Erfahrungen gemacht. Allerdings hat der Sozius bei hoher Spoilerposition mit erhöhten Verwirbelungen am Kopf zu rechnen.

Wobei auch schon das Dilemma der Tiger hinreichend skizziert wäre. Sie ist mit Sicherheit ein prächtig gemachtes Motorrad mit hohem Unterhaltungswert,



6

5 Die tiefe Sitzmulde garantiert zwar eine niedrige Sitzhöhe, lässt den Beifahrer aber allein in luftiger Höhe zurück.

6 Elegante, in Fahrzeugfarbe lackierte Seitenkoffer mit Schwächen in der Bedienbarkeit. **7** Überschaubares Cockpit mit den wesentlichsten Infos auf einem Blick.

8 Verbesserten Windschutz verspricht die Touring-Scheibe von MRA. **9** Am besten ist man auf der Tiger als Solist unterwegs.



7



8

TRIUMPH-ZUBEHÖR:

Handschützer-Kit	79 Euro
Touring-Scheibe.....	159 Euro
Heizgriffe-Kit	197 Euro
Hauptständer-Kit	225 Euro
Koffersystem	ab 655 Euro
Top Box.....	269 Euro
Gepäckbrücke	135 Euro
Tankrucksack.....	155 Euro
Sitzbanktasche	187 Euro
Gel-Sitzbank	ab 256 Euro
Sitzbank hoch (870 mm)	256 Euro
12-Volt-Steckdose	32 Euro
Alarmanlage.....	426 Euro

aber ihre recht einseitige Ausrichtung zum Solisten-Fahrzeug ist nicht ganz nachvollziehbar.

Ein flaches Heck, eine durchgehende Sitzbank und nicht so hoch montierte Seitenkoffer – was spräche dagegen? Dem Image des Tigers würde dies gewiss keinen Abbruch tun. Denn im Grunde genommen ist die Tiger 1050 ein durchaus verlockendes Angebot und äußerst günstig im Unterhalt. Für 11.990 Euro ist sie nämlich deutlich günstiger als vergleichbare Modelle europäischer Hersteller. Hinzu kommen die 10.000er Inspektionsintervalle mit überschaubaren Arbeitszeiten, die den Geldbeutel auch auf Dauer nicht nachhaltig belasten dürften.

Till Kohlmeier



9

Roller?



Oder Rider?



Hier findet jeder das passende Motorrad.

Täglich knapp 40.000 Angebote online verfügbar

www.motoscout24.de

MOTO

SCOUT 24

ein AutoScout24 Service