

TRIUMPH TIGER 955 i



Fotos: Masters, LILA-Archiv

Das problemlose Handling und der leistungsstarke 955er-Dreizylindermotor bescheren der Tiger sportliche wie touristische Qualitäten.

Triumphs Reise-Enduro Tiger wurde fürs Modelljahr 2001 modellgepflegt und erhielt den druckvollen 955er-Motor.

Die erste Triumph Tiger erschien bereits 1993 mit dem Vergasermotor aus dem Modell Trident. Für 1999 wurde die Reise-Enduro **gründlich überarbeitet**, bekam unter anderem einen neuen Rahmen, eine **Einspritzanlage** und einen **geregelten Katalysator** sowie ein völlig neues Styling. Die wesentlichsten Än-

Das Beschleunigungspotenzial der Tiger ist trotz längerer Sekundärübersetzung beeindruckend.

derungen für das Modelljahr 2001 betreffen den Motor.

DER NEUE 955-KUBIKZENTIMETER-EINSPRITZER leistet in der Katalysator-Version für Deutschland und Österreich **98 PS bei 9200/min** (ohne Kat 105 PS), das Drehmoment beträgt nun satte **95 Nm bei 6200/min**. Ein neues Auspuffsystem mit Interferenzrohr sorgt für eine Drehmomentsteigerung im mittleren Drehzahlbereich. Das Motorgehäuse wird jetzt im **Druckguss-statt bisher im Sandgussverfahren** hergestellt. Dadurch ist eine noch präzisere Fertigung möglich, zudem läuft der Motor

mechanisch leiser. Ebenfalls eine Reduzierung des Geräuschniveaus bewirkt die **Einsparung von Kraftübertragungs-Mechanismen** durch Verlegung der Lichtmaschine auf den linken Kurbelwellenstumpf und die Platzierung der Anlasser-Freilaufkupplung auf die rechte Kurbelwellenseite. Am Getriebe gab es schon beim Vorgängermodell eigentlich nichts zu bemängeln, dennoch wurde der **Klauenmechanismus** überarbeitet. Die Tiger lässt sich jetzt noch präziser und leichter durch die sechs Gänge schalten. Die längere Sekundärüberset-



Optisch unterscheidet sich die Tiger ab 2001 vom Vorgängermodell durch neue Dekors. Außerdem wurde die Telegabel vorn straffer abgestimmt.

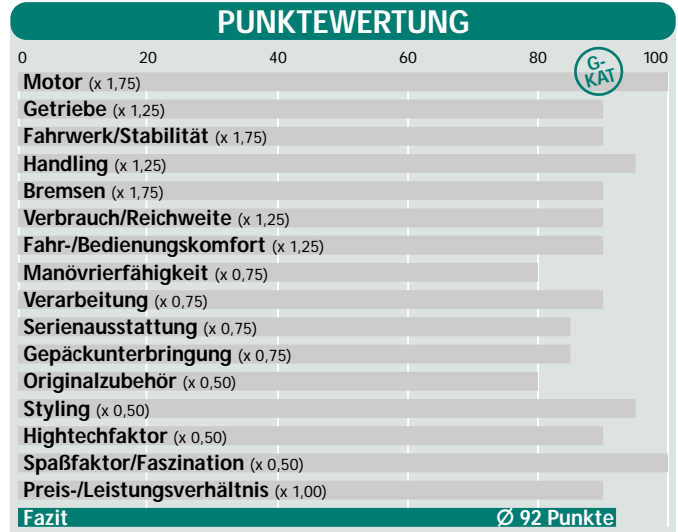


Der nun zum Einsatz kommende 955er-Motor bietet deutlich mehr Drehmoment und eine Spitzenleistung von 98 PS in der Katalysatorversion.

zung von 18:46 (früher: 18:48) sorgt für einen etwas **niedrigeren Spritverbrauch** von rund sechs Litern auf 100 Kilometern, das Beschleunigungspotenzial des neuen Motors ist aber trotz dieser Änderung beeindruckend.

DIE WEIT NACH VORN ORIENTIERTE, hohe, aufrechte Sitzposition vermittelt neben einer guten Sicht ein sicheres Fahrfeeling. Zudem wird durch die kurze, dafür **hohe Tankform** das Gewicht nach vorn gelagert, außerdem hält die Tankkonstruktion den meisten Kraftstoff im vorderen Bereich. Hervorragend verrich-

ten die gut dosierbaren Bremsen ihren Dienst. Änderungen gab es an der Teleskopgabel. Durch **progressivere Federn** und eine angepasste Dämpfungscharakteristik taucht das Fahrzeug beim Bremsen vorne nicht mehr so stark ein wie das Vorgängermodell. So ist das Fahrwerk trotz **komfortabler Federwege** von 230 beziehungsweise 200 Millimetern (vorn/hinten) als angenehm straff zu bezeichnen. So gerüstet mag mancher Tiger-Pilot Sportfahrern das Fürchten lehren. Vor allem, wenn es über **kurvenreiche Bergstraßen** geht. Das spielerische



Handling, der kräftige Motor, die große Bodenfreiheit und die gute **Kurvenstabilität** sind schwer zu toppen. Für Ausflüge ins Gelände ist die Tiger nicht konzipiert. Schotterstrecken und trockene Feldwege sind zwar mühelos zu meistern, das bevorzugte Terrain bleibt jedoch **Asphalt**, und zwar in allen erdenklichen Kategorien.

TROTZ IHRER SPORTLICHEN QUALITÄTEN ist die Tiger in erster Linie ein Reisemotorrad. Die ausreichend lange Sitzbank und der **Kniewinkel** sind für Fahrer wie Beifahrer gleichermaßen komfortabel. Für den

Piloten ist das vordere Sitzpolster in der Höhe einstellbar, mit 840 Millimetern in der unteren Position jedoch immer noch recht hoch. Der 24-Liter-Tank ermöglicht **lange Reisetappen**, die Cockpitverkleidung mit Tourenscheibe bietet effektiven Wind- und Watterschutz. Gepäckbrücke und Krümmerschutz sind bereits serienmäßig, die **wartungsfreundliche Exzentrerschwinge** erleichtert das Kettespannen. Das reichhaltige Zubehörprogramm von Triumph bietet weitere Tourenaccessoires wie zum Beispiel **Tankrucksack, Koffersystem und Topcase**.

KOSTEN, TECHNIK, TESTWERTE: TRIUMPH TIGER 955 i

Kosten

Kaufpreis 10.260 Euro
Steuer jährlich 71,76 Euro
Haftpflicht 227,17 Euro
Teilkasko 134,97 Euro
Vollkasko 2867,96 Euro

Motor

flüssigkeitsgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor. Vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Leistung 98 PS (72 kW) bei 9200/min, maximales Drehmoment 95 Nm

(9,7 kpm) bei 6200/min. Hubraum 955 cm³, Bohrung x Hub 79 x 65 mm, Verdichtung 11,2:1. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 41 mm. Geregelter Katalysator. Batterie 12 V/14 Ah, Elektrostarter.

Kraftübertragung

6 Gänge, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Kette.

Fahrwerk

Stahl-Brückenrahmen. Vorn Teleskopgabel, Ø 43 mm, Federweg 230 mm. Hinten

Leichtmetall-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, Federbasis und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 200 mm.

Räder und Bremsen

Drahtspeichenräder, vorn 2.50 x 19, hinten 4.25 x 17. Bereifung vorn 110/80 VR 19, hinten 150/70 VR 17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, hinten Scheibenbremse, Ø 285 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel.

Maße und Gewichte

Radstand 1515 mm, Nachlauf 92 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad. Sitzhöhe 840-860 mm, Gewicht 245 kg, Zuladung 240 kg, Tankinhalt 24 Liter, davon 3 Liter Reserve.

Fahrleistungen

Spitze 205 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 3,7 s. Testverbrauch 5,1 bis 7,6 Liter Super bleifrei/100 km, Reichweite 316 bis 471 km.

Wartungsintervalle

1000, 10.000, dann alle 10.000 Kilometer.

SERIENAUSSTATTUNG + ZUBEHÖR

Serienausstattung

Tank-/Cockpitverkleidung. Cockpit mit Tachometer, Drehzahlmesser, Kilometer-/Tageskilometerzähler, Benzinstandanzeige, Kühlmittel-Temperaturanzeige, Zeituhr und Kontrollleuchten. Lenk-/Zündschloss. Handbremshebel einstellbar. Handprotektoren. Gepäckträger. Seitenständer. Farbvarianten: Schwarz und Grün.

Original-Zubehör von Triumph für die Tiger 955 i

2 Seitenkoffer und Topcase, in Fahrzeugfarbe lackiert (auch getrennt erhältlich) 1277,72 Euro. Tankrucksack 127,31 Euro. Höhere Verkleidungsscheibe, leicht getönt 127,31 Euro. Sportwindschutzscheibe 152,88 Euro. Edelstahl-Schalldämpfer (ohne TÜV-GA) 280,70 Euro.



Ansprechendes Cockpit mit weißen Zifferblättern.

Außerdem lässt sich der leider nicht serienmäßige Hauptständer nachrüsten.

FAZIT: DIE NEUAUFLAGE DER Triumph Tiger macht ihrem Namen nun endgültig alle Ehre. Die motor- und fahrwerkstechnisch **aufgerüstete Reise-Enduro** besitzt touristische und gar sportliche Qualitäten. Das wird die etablierte Konkurrenz, auch wegen des **ansprechenden Designs** der Tiger und der genialen Farbe Roulette Green, gar nicht erfreuen. □