

DI NUOVO

TRIUMPH TIGER 955i



LA SCHEDA TECNICA

- **MOTORE:** 4 T, tre cilindri in linea, raffr. a liquido, cilindrata 955 cc (79 x 65 mm), distribuzione bialbero 4 valvole per cilindro, iniezione elettronica, trasmissione a catena; cambio a 6 rapporti; rapp. compr. 11,7:1.
- **POTENZA E COPPIA:** 105 cv a 9500 giri, 9,4 kgm 4400 giri.
- **TELAIO:** a diamante in tubi d'acciaio, inclin.

- cannotto di sterzo 28°, avanc. 92 mm.
- **SOSPENSIONI:** forcella tradizionale da 43 mm con molle a triplo effetto; posteriore forcellone bi-braccio in alluminio con monoammortizzatore regolabile nel precarico.
- **FRENI E GOMME:** ant. 2 dischi da 310 mm, pinze a 2 pistoncini; post. disco da 285 mm con pinza a 2 pistoncini; misure

- pneumatici 110/80-19 e 150/70-17.
- **PESO E MISURE:** 215 kg a secco; interasse 1550 mm; lungh./largh. (max) 2175 x 860 mm; altezza sella 840-860 mm (regolabile); serbatoio carburante 24 litri.
- **PREZZO:** 19.900.000 lire su strada.
- **COLORI:** verde Roulette, nero Jet.

Un bel viaggiare, non c'è che dire: con la nuova Triumph Tiger le strade tortuose e spaziose diventano espressione di godimento puro.



NUOVO MODELLO

TRE CILINDRI PER 105 CV E LA TIGER NON HA CONFINI

L'entrofioristrada Triumph è più performante e incrementa la sua vena granturismo.

Nata nel 1993 con il tre cilindri 900 frontemarcia a carburatori di 85 cv, la Triumph Tiger conobbe nel '99 una seconda giovinezza, spinta in quel caso dall'855 cc a iniezione già in voga sulla Speed Triple prima serie. Un primo passo verso la graduale trasformazione da maxi enduro a vera e propria Gran Turismo "a manubrio alto"; uno step intermedio che ha preceduto quello attuale.

2001: nasce la nuova Tiger 955i che, come dice la sigla stessa, adotta l'ultimo propulsore da 105 cavalli (terza generazione dei tre cilindri a iniezione inglesi) oltre a subire un costruttivo aggiornamento ciclistico. Vista dall'esterno, in realtà, non è poi così diversa, l'ultima Tiger, che ha

mantenuto più o meno le sovrastrutture del precedente modello. Come tinte ci sono un super classico nero (sempre affascinante) e un vivace quanto originale ver-

PREGI E DIFETTI PRIMA PRESA DI CONTATTO

Il motore sicuramente è il suo pezzo forte: **gran coppia e sempre a disposizione**, oltre all'inconfondibile suono del tre in linea. Opportunamente equipaggiata, con la Tiger si può andare in capo al mondo.

Con il serbatoio pieno **il baricentro si alza un po' troppo** e chi non è molto esperto potrebbe trovarsi a disagio nelle manovre. La moto **vibra sensibilmente** a certi regimi e ha un cambio migliorabile.

de Roulette, un po' vistoso, ma secondo noi accattivante. Sono nuove le grafiche, con i colori monotinta spezzati dalle grintose "artigliate" ai lati del serbatoio e sul frontale del cupolino. La forcella è ora un po' più rigida per adattarla alla guida più sportiva in virtù delle maggiori prestazioni, mentre al retrotreno è variata la risposta in estensione del monoammortizzatore. Ritorniamo al motore, che sfoggia nuovi carter, un cambio con diverso sistema di selettori, e un riposizionato alternatore. Modifiche al sistema d'avviamento, alla pompa dell'olio, nonché al sistema di iniezione e all'impianto di scarico, hanno ulteriormente affinato questo prodotto. Le prestazioni sono cresciute sensibilmente e ciò ha reso necessario ade- ▶



Sembra un cruscotto di una vettura sportiva quello della nuova Triumph Tiger, composto da quattro elementi e spie varie. Non manca praticamente nulla. Il tricilindrico in linea è racchiuso nel telaio perimetrale in acciaio. Le motovaligie sono offerte in optional.



guare gli pneumatici con dei più opportuni classe V. Altre novità hanno riguardato l'impianto illuminante, mentre la capacità del serbatoio è di ben 24 litri, il che lascia presagire percorrenze chilometriche da vera tourer. Altre peculiarità di questa moto vanno ricercate nel sellone a due piani la cui porzione del pilota è regolabile in altezza in due posizioni. Un'ampia gamma di accessori dà inoltre la possibilità di ampliare ulteriormente l'uso della Tiger che, con valigie laterali (in tinta con la moto), borsa serbatoio e vetro alto, diventa una macina chilometri senza confini. Come va? Presto detto. Dunque, il suono emesso dallo scarico di per sé entusiasma i cultori della scuola dei tre cilindri: chi non fosse abbastanza soddisfatto ha la possibilità di "esaltarsi" ulteriormente

con il silenziatore sportivo opzionale. E qualora non fosse sufficiente un bel rumorino per appassionarsi a una moto, arriva la sostanza: la sostanza dei fantasmagorici medi regimi di cui dispone questa moto. Non che ai bassi e agli alti sia scarsa, anzi, ma a metà dell'erogazione (per altro fluida e corposa come poche), la spinta è formidabile. La moto pesa abbastanza, ma il "manubrione" facilita le cose e mantiene discreta la maneggevolezza in manovra; in curva la Tiger tende ad allargare un tantino la traiettoria, difetto al quale ci si riesce ad adeguare abbastanza facilmente. I freni sono potenti e modulabili mentre il cambio saltuariamente tende ad impuntarsi in scalata. La protezione offerta dal cupolino è buona. ■

Alberto Cecotti

LA PAGELLA DELLA TRIUMPH TIGER 955I

LINEA

Molto tondeggiante e armoniosa, la Tiger non è modernissima, ma nell'insieme gradevole. **VOTO: 7**

MOTORE

Spettacolare nell'erogazione, tanti costruttori dovrebbero prendere questa via. **VOTO: 9**

CICLISTICA

Tutto sommato più che dignitosa: buon comfort e buona resa nella guida sportiva. **VOTO: 7,5**

PREZZO

Ormai se si vuole una moto di questa categoria c'è da spendere una ventina di milioni. **VOTO: 7**

