



“Preobuti maček”

Analizira: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

Želja: samotna plaža vsaj enkrat na leto. In zato je fajn, da je motor malo bolj enduro. Ja? Ok?

Resnica pa je po navadi takšna, da prideš dol in tista plaža nikakor ne sameva, poleg tega pa se je neki domačin tja pripeljal s Pežojem 206, ker ima tam bife – »Beach lounge bar«.

Tega si sploh nisem izmislil. To sem doživel. Ob tem pa sem si v dobrih desetih letih s svojimi tremi enduro motocikli ustvaril neko sliko. Recimo to, da obuti

v bolj cestne gume hecno izgledajo. Če pa imajo gor bolj terenske gume, pa na cesti nikoli nisi čisto prepričan koliko taka guma zares zmore. Itak da zmore več kot ... ampak saj veste.

Zanimivo je, kako dobro se prodajajo veliki in vsaj na videz terenski motocikli, pa čeprav se danes že težko pelješ kam daleč izven urejenih asfaltnih cest. Vsaj legalno ne. Ali pa brez

Zgodovina modela

2006: Jeseni predstavljen novi Tiger 1050

2007: Začetek prodaje, ABS na voljo za doplačilo

2012: Izboljšano prednje in zadnje vzmetenje, novo, za 20 mm nižje krmilo, manjše kozmetične spremembe

2013: Obsežna prenova in novo ime: Tiger 1050 Sport; osvežena oblika, dodelan motor, večja moč, nove zadnje vilice, spremenjena geometrija sedenja voznika in sopotnika, nov sedež, novo krmilo, serijski ABS, nove luči ...

2016: Prenova: obsežna dodelava na motorju, nov izpuh in program vbrizga, dodajo protizdrsni program (Traction Control s tremi različnimi »mapami«), izboljšane zavore, nastavljiv vizir, novi merilniki, nov sedež ...



tveganja, da ti ne odbije glavo med drevesi napeta pletenica. Zajla raje napišem, da ne bo kdo pomislil na tisto flašo, v kakršno se je nekdo točilo vino.

Zato se mi zdi najbolj logična poteza Triumph, da so leta 2006 model Tiger 1050 obuli v 17-palčne valjarje. Tisti makadam do plaže zmore tudi na takih kolesih. Res je, da terena ni maral niti njegov predho-

dnik Tiger 955i, od katerega ja novi Tiger 1050 naredil velik korak v stran. Povsem novi okvir je močnejši, dobil je USD vilice, zavore so radialne ...še vedno pa ni pa postal športnik in je ohranil podobo vsestransko uporabnega motocikla. Seveda, tisti pravi privrženci starega Tigra niso bili vsi navdušeni – ostali so brez velike endure stare šole in dobili motocikel, ki bi se raje kot kakšni Africi Twin (tisti ta prvi), ob bok postavil italijanski Multistradi (tisti ta prvi).

Da pa novi Tiger ni brca v temo, so takrat ugotavljali tudi moto novinarji, saj se je na primerjalnih testih Tiger 1050 praviloma visoko uvrščal. Z leti se je izkazalo, da so ga kupci dobro sprejeli, saj je bil ves čas med Triumphovimi najbolj prodajanimi modeli. Morda je iz kakšnega kota zares videti kot bi bil zadaj zaleten oziroma kot bi se nekdo neuspešno lotil vožnje po zadnjem kolesu – se mi zdi, da ta videz dodatno poudarijo še originalni

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



Opazili smo med oglasi

Triumph Tiger 1050, letnik 2011, črne barve, 37.500 prevoženih kilometrov, servisna knjiga, opravljen servis, dodaten vizir, stranski kovčki. Cena: 6.150 EUR, zasebna prodaja.

Triumph Tiger 1050, letnik 2008, bele barve, 58.000 prevoženih kilometrov, nove gume, kovček, 2. lastnik, nekaramboliran. Cena: 4.600 EUR, zasebna prodaja.

Triumph Tiger 955i, letnik 2006, srebrne barve, 51.000 prevoženih kilometrov, servisna knjiga, redno vzdrževan, dodatna oprema. Cena: 3.850 EUR, zasebna prodaja.

stranski kovčki. Visok sedež zadaj tudi ne deluje prav udobno za sopotnika, a se menda tisti zadaj čisto spodobno pelje.

Si pa pogonski stroj zasluži vse pohvale.

V osnovi je tak kot ga imata Sprint ST in Speed Triple, le da je dobil drugačen program vbrizga in nekoliko daljšo najvišjo prestavo. Tako motor spodobno vleče že od dobrih 1000 vrtljajev naprej in nudi obilico navora v srednjem območju vrtljajev, obenem pa se rad zavrti do rdečega polja. Pri tem pa oddaja tisti značilno prijeten zvok. Skratka, ima vse tiste lastnosti, zaradi katerih radi rečemo, da ima Triumphov trivaljničnik karakter. Osebnost se mi zdi vsa poanta tega motocikla prav v njegovem trivaljničniku. Je pa zato malo manj hvaljen menjalnik, ki je žal prav tako obdržal lastnosti svojih darovalcev. Največkrat

mu očitajo, da zna biti grob s kakšnim »klonkom« in da bi lahko bil natančnejši. Lahko pa rečemo, da ima tudi menjalnik »karakter«. Poleg menjalnika je bilo kritik deležno še vzmetenje. Najraje so se pritoževali tisti, ki so na Tigra presedlali iz kakšnega supersportnika, da se »mal' umirijo«. No, pa tudi sicer je vzmetenje prva stvar po priljubljenosti dodelav.

Tokrat nas zanima, kako se obnese rabljeni Tiger 1050, tisti iz prve serije, za katero velja, da se je končala leta 2012. Do takrat je ostal Tiger bolj ali manj nespremenjen, deležen je bil le nekaj izboljšav. Z letom 2013 pa je k imenu dobil še oznako »Sport« in čeprav gre na prvi pogled za skoraj identičen motocikel, je v drobovju kar veliko zamenjanega.

Prva težava, s katero so se srečevali lastniki Tigra 1050, je bil akumulator prve vgradnje. Se pravi tisti, ki je bil vgrajen v tovarni in se je izkazal za preslabotnega. Do danes so verjetno že vsi zamenjani, tako da to za nas niti ni več pomembno. Bolj pomembna napaka bi lahko bila, da se plovec v rezervoarju goriva zatika in zato največkrat kaže poln tank. Da je sigurno nekaj narobe je najbolj jasno, ko se motor ugasne in kazalec še vedno kaže količino goriva (ob odvzemu kontakta bi moral zdrsniti na »ničlo«).

Pogostejše težave je povzročala razrahljana ročica menjalnika. Vijak na ročici se lahko odvijne, kar sprva pri prestavljanju povzroča sumljive zvoke iz menjalnika. Malo »Loctita« lahko reši težavo.

PHILIPS OSRAM
ŽARNICE
Žarnica H7 Philips od 6,59 € z ddd

YUASA EXIDE
AKUMULATOR
Kislinski akumulator – od 50 € z ddd

REMUS
ŠPORTNI IZPUH
HEXACONE, slip-on, stainless steel/titanium/carbon, EEC, 54 mm – 444,90€ z ddd

AMORTIZER
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
od 110 € z ddd

NGK DENSO
SVEČKE
Vžigalna svečka od 11,90 € z ddd / kos

MANN FILTER HIFLOFILTRO
FILTRI
Oljni filter – od 9,46 € z ddd



Plan vzdrževanja predvideva redne preglede na vsakih 10.000 kilometrov ali 1-krat letno. Pri 30.000 in 40.000 kilometrih je servisni pregled najbolj obsežen. Pri 40.000 kilometrih je potrebno zamenjati cevi dovoda bencina, vžigalne svečke in olje v vilicah.

ZA VARNO VOŽNJO!

Vzmetenje mora delovati zanesljivo tudi na veteranih in klasičnih motorjih. Pri nas amortizerje in vilice strokovno popravimo / obnovimo / rekonstruiramo. Nismo dragi. Poznamo na koledar in na uro.

SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
AMORTIZER
TEHNOLOGIJA PODVOZIJ
www.amortizer.si

Videm 21b, 1262 Dol pri Ljubljani
e-naslov: info@amortizer.si,
telefon: 01/ 56 47 782
Delovni čas: od 7:00 do 11:00 in od 12:00 do 15:30.
Sobote in nedelje zaprto.

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY



TRIUMPH TIGER 955I

Na trg je prišel leta 2001 kot zamenjava za model Tiger 900i. Obdržal je vse adute predhodnika, predvsem vsestransko uporabnost. Z novim pogonskim strojem pa je dobil nov zalet v boju s konkurenti. Dobrih 100 konjskih moči je pomenilo, da je imel skoraj 20 konjskih moči več kot takratni BMW R 1150 GS, kar se je v praksi kar poznalo, toliko bolj, ker je bil angleški trivaljnik tudi po karakterju bolj živahen od nemškega bokserja. Kljub bolj terenskem videzu od svojega naslednika Tigra 1050, je tudi Tiger 955i zasnovan bolj kot udoben potovalnik in ne kot motor, namenjen izletom izven asfalta. Vsaka manjša prenova, ki je je bil deležen, to potrjuje. Sprva so mu leta 2002 utrdili vzmetenje, čez dve leti pa še zamenjali kolesa z naperami z na videz bolj cestnimi litimi platišči. Kar pa ni bilo vsem po godu. Je pa zato prenova razveselila kupce z dodanim serijskim centralnim stojalom, z ogrevanimi ročicami in s stranskima kovčkoma. Tudi pri temu Triumphu je največja dodana vrednost njegov pogonski agregat: odzivnost, navor in prijeten zvok. Malo manj pa je navdušujoč grob menjalnik. Tehnika se je izkazala kot precej zanesljiva, saj ne crkuje nič večjega. Res jih pri nas med rabljenimi ni prav dosti, se pa najdejo in so lahko še vedno zanimiv nakup. Od primerljivo starega Bavarca je tak Tiger občutno cenejši, lahko pa je tudi zanimiva alternativa kakšni Hondi Varadero starejšega letnika.



Tiger 955, prodajan do letnika 2006, je druga generacija tega motocikla. Ohranil je bolj terensko, robato podobo in je bil zaradi tega tudi vpadljiv motocikel. Zanimivo, da so bili pri Triumphu vseskozi zelo odprti za sveže barve, kar motociklu definitivno da posebno noto. Krasen je bil v metalizirano svetlo zeleni barvi. Le koga lahko vznemirja siva barva?

Tudi za model 2006 je Triumph razvil široko paleto barvno usklajene opreme. Prav poseben čar ima torba britanske zelene barve z logotipom.

955 je že imel izboljšani motor z lepše tekočim menjalnikom. S 104 KM je bil odlični potovalnik. Ker je bil velik motocikel, so ga radi kupovali dolgini.

Na nekaterih motorjih so se pojavljale tudi težave z drsenjem sklopke, za kar se je največkrat krivilo napačno izbiro motornega olja in predolge intervale med menjavami.

2009



2010



2013



Razrahlja se lahko tudi matica prednjega verižnika, kar prav tako sproži oddajanje sumljivih zvokov iz okolice menjalnika. Ob tem so največkrat prisotne tudi vibracije na krmilu in stopalkah. Lahko pa podobne vibracije povzroča tudi prenapeta pogonska veriga. Ta je lahko odgovorna tudi za kakšen »klonk« pri prestavljanju, največkrat pri prestavljanju iz prostega teka v prvo prestavo in pri prestavljanju med prvo in drugo. Lastniki so ugotavljali, da veriga potrebuje več ohlapanosti kot jo predpisujejo uporabniška navodila.

Na nekaterih motorjih so se pojavljale tudi težave z drsenjem sklopke, za kar se je največkrat krivilo napačno izbiro motornega olja

in predolge intervale med menjavami. Pravi krivec pa naj bi bil v pretresnem zatiču sklopke, ki je omejeval pretok olja. Zatič je najbolje zamenjati za novega in če sklopka ni izrabljena, je v večini primerov dovolj že to, da se jo razstavi, potisne plošče pa očisti in namoči v svežem olju.

Večina naštetega pravzaprav niso težave in jih lahko lastnik odpravi sam. Bolj zaskrbnjujoče so fotografije počenih batov in zlomljenih batnih obročkov, ki krožijo po internetu. Najbolj je zanimivo, da se je to dogajalo praviloma samo Američanom. Med debatami po spletu se največkrat kot vzrok omenja slabo gorivo ali pa gorivo s prevelikim deležem etanola. Eno ali

drugo naj bi povzročilo klenkanje v motorju, kar naj bi bilo potem tudi povod za katastrofo v drobovju motorja. Poleg napačnega goriva se omenja tudi neustrezno spisan program vbrizga na prvih modelih in s tem povezanim slabim oziroma napačnim izgorevanjem. Zanimiva so poročanja nekaterih lastnikov, da so jim povsem brez zapletov in brezplačno zamenjali bate in batne obročke na uradnem servisu. Poleg tega se po klubskih straneh večkrat omenja tudi to, da je pametno na pooblaščenem servisu nadgraditi program v motornem računalniku (ECU). Spet to očitno bolj velja za svet na oni strani luže (Amerika, Kanada ...), je pa fino vedeti, če že ravno pride do kakšne gostilniške debate na to temo. ■



S pomladitvijo motocikla leta 2007 je Tiger postal bolj cestni motocikel, ki je naredil prostor za model Tiger Explorer.

Pri Triumphu so zelo zgodaj spoznali, da dodatna oprema in oblačila lahko prinesejo soliden zaslužek. Na motociklu tega tipa so dobrodošli prtljažni kovčki, sredinsko parkirno stojalo in pa tudi višji vetrobran.

**TEHNIČNI PODATKI TRIUMPH TIGER 1050 (2007)**

- Barve: rumena, srebrna, modra, črna ...
- Moč: 84,6 kW (115KM) pri 9400/min
- Navor: 100 Nm pri 6.250/min
- Motor: 3-valjni vrstni – vodno hlajeni – 4 ventili na valj
- Vrtina x gib: 79 x 71,4 mm
- Prostornina: 1.050 ccm
- Kompresija: 12:1
- Dovod goriva: večtočkovni sekvenčni elektronski vbrizg
- Sklopka: veččlanelna v oljni kopeli
- Menjalnik: 6-stopenjski, veriga
- Okvir: aluminijški profili
- Vzmetenje, spredaj: nastavljive teleskopske vilice USD (prednapetost, razteg), premer 48 mm; zadaj: nastavljeni sredinski blažilnik (prednapetost vzmeti, razteg)
- Gume: 120/70-17 in 180/55-17
- Zavore, kolutne, spredaj: 2 x 320 mm, 4-batna čeljust; zadaj: 1 x 255 mm, 2-batna čeljust
- Medosna razdalja: 1.510 mm
- Višina sedeža: 835 mm
- Posoda za gorivo: 20 l

TUDI TO JE DOBRO VEDETI

- Teža s tekočinami: 235 kg
- Povprečna poraba goriva: 5,8l/100 km
- Prostornina originalnih kovčkov: 43 l skupaj

T&P CARS
MATERIJA

T&P CARS d.o.o., Povžane 1, Materija
tel.: 05/687 60 50; email: tomas.kastelic@siol.net

DUNLOP **AKRAPOVIČ**
BRIDGESTONE

**STALNA IZBIRA MOTO PNEVMATIK,
STROKOVNA MONTAŽA.**



METZELER

DUNLOP

MICHELIN

**NOVO PRI NAS
PRAŠNO POBARVAMO
OKVIR MOTOCIKLA**



**ÖHLINS
AMORTIZERJI**