

Pressepräsentation Triumph Tiger Sport: Straßenfeger

Von Jens Riedel

Mit der Tiger 900 präsentierte Triumph schon kurz nach dem Neustart Anfang der 90er Jahre erstmals eine große Reiseenduro. Über die weiteren Modellgenerationen hinweg entwickelte sich die Baureihe mit der Tiger 1050 immer mehr Richtung Straße. Um nach Einführung der Adventure-Modelle Tiger 800 und Tiger Explorer die Ordnung im eigenen Hause wieder herzustellen, trägt die „Ur“-Tiger nun den Zusatz „Sport“ und verzichtet sogar auf die alte Bezeichnung 1050. So dürften keine Missverständnisse mehr aufkommen – zumal mit der geänderten Typenbezeichnung auch gleich noch ordentlich Hand an die Maschine gelegt wurde.

Auf den ersten Blick sieht die Tiger aus wie bisher. Doch schnell ist am Heck die neue und speziell entwickelte Einarmschwinge ausgemacht. Dazu kommen überarbeitete und komplett einstellbare Federelemente, eine verbesserte Ergonomie und eine optimierte Schaltung sowie eine geänderte Fahrwerksgeometrie und ähnliche Eingriffe. Das Dreizylinder-Triebwerk generiert außerdem durch die geänderte Airbox und den neuen Endschalldämpfer etwas mehr Leistung. Statt 115 PS gibt es nun 92 kW / 125 PS, und das Drehmoment wuchs um sechs Newtonmeter auf 104 Nm. Das hintere Kettenrad bekam überdies einen Zahn mehr spendiert, um die Beschleunigung noch zu steigern.

Förmlich aus dem Stand heraus zündet die Triumph gleich mehrere Raketen auf einmal und der Motor zieht die Tiger Sport mit voller Wucht vorwärts. Ab 7000 Umdrehungen wird dann förmlich ein Feuerwerk entfacht. Nötig ist es nicht, denn bereits bei 4300 Touren liegen die vollen 104 Nm an. Für den normalen Ritt auf der Landstraße darf die Nadel des Drehzahlmessers daher getrost zwischen 3000 und 4000 U/min pendeln. Nicht ganz ruckfrei gibt sich die Tiger allerdings bei schnellen Lastwechseln, und wer in höheren Regionen den Gang wechselt, der rutscht beim Kuppeln auch schon einmal bis zu 3000 Touren in den Keller – aber wie gesagt, sie geht bereits kurz über Leerlaufdrehzahl mächtig voran.

Willig legt sich die Tiger Sport ganz im Sinne ihres neuen Namenszusatzes in die Kurve

und neigt sich einen Hauch stärker Richtung Asphalt als man es eigentlich erwartet. Der Fahrer sitzt touristisch aufrecht, aber auch relativ hoch. Sicheren Stand finden trotz nun schmalerer und fünf Millimeter niedrigerer Sitzbank weiterhin nur langbeinigere Tigeristen. Die Windschutzscheibe entlastet den Oberkörper hervorragend.

Nachdem die Tiger ihre Enduro-Gene endgültig abgelegt hat, ist sie zum schnellen Straßenfeger mutiert, mit dem sich aber auch in aller Ruhe samt Sozius in den Urlaub fahren lässt. Das steifere Heck erlaubt nun mehr Zuladung und größere Koffer. Verortet ist die Sport bei Triumph nach wie vor in der Kategorie Adventure und ist in einer Reihe mit den anderen Tiger-Modellen katalogisiert. Aber egal ob große Reiseenduro oder sprintstarker Kurvenräuber, 125 PS sind allemal ausreichend. Mehr Leistung braucht im Motorradalltag wirklich kein Mensch. (ampnet/jri)

Daten Triumph Tiger Sport

Motor: Reihen-3-Zylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, 1050 ccm

Leistung: 92 kW / 125 PS bei 9400 U/min

Max. Drehmoment: 104 Nm bei 4300 U/min

Getriebe: 6 Gänge

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Gewicht (vollgetankt): 235 kg

Sitzhöhe: 830 mm

Tankinhalt: 20 Liter

Bereifung: 120/70 ZR 17 (vorne), 180/55 ZR 17 (hinten)

Preis: 12 585 Euro

Bilder zum Artikel:



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.
Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.
Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.

Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.
Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.



Triumph Tiger Sport.
Triumph Tiger Sport.

