

PROVA NOVITA'

TRIUMPH TIGER 800 XC

GOOD JOB!

di Andrea Perfetti | La nuova 800XC ha fatto centro al primo colpo. Comoda e veloce - molto veloce - su strada grazie alle doti di un tre cilindri favoloso, la Tiger se l'è cavata alla grande anche lontano dall'asfalto



X C. La Cross Country secondo Triumph

Le enduro stradali spopolano in un mercato in forte sofferenza, nel 2010 l'hanno scoperto anche i sassi. Fanno faville nei cassetti dei progettisti e nei saloni dei concessionari. Sono condite in mille salse: c'è chi piazza nel telaio un bel motore da superbike e infarcisce la sua endurona di riding mode per addomesticarla sullo sterrato, chi resta fedele al motore boxer e all'immagine da grandi avventure, e chi non rinuncia alla faccia dakariana e al cerchio da 21" per affrontare ogni sorta di percorso fuoristradistico.

Le avete già riconosciute bene o male tutte, sono loro (BMW, Ducati e KTM) le regine tra le maxi enduro stradali di questa stagione. Mancava giusto un bel tre cilindri, dal peso ridotto e dalle attitudini offroad marcate, a completare una gamma di modelli che oggi può accontentare una vasta fascia di utenti dai gusti, e dalla capacità di



spesa, assai diverse.

In questo scenario si pone la Tiger 800XC, sorella maggiore (per lo meno da punto di vista del listino) della stradale Tiger 800. Le due moto condividono il telaio, il motore e i freni, mentre si distinguono per l'ergonomia, alcuni accessori (parafango e paramani sono di serie solo sulla XC) e, soprattutto, la dimensione dei cerchi e l'escursione delle sospensioni.

Cerchi a raggi e sospensioni extra long. L'enduro è servito

La 800XC impiega i cerchi Excel a raggi che adottano, rispettivamente all'avantreno e al retrotreno, pneumatici 90/90-21 e 150/70-17 (Bridgestone Battlewing). Sono purtroppo presenti, per motivi di costi, le camere d'aria, posto che i cerchi tubeless avrebbero fatto lievitare sensibilmente il prezzo di acquisto (fissato per i primi mesi di vendita in 9.990 euro chiavi in mano).

La forcella è una Showa a steli rovesciati del diametro di 45 mm, ha un'escursione di ben 220 mm (180 mm per la Tiger più stradale) e non è regolabile. Va però detto che la taratura studiata da Simon Warburton e dai suoi tecnici è semplicemente perfetta, un compromesso di rara efficacia tra on e off road. Il monoammortizzatore ha un'escursione di 215 mm (170 sulla standard), lavora per il tramite di un link progressivo e



“ Il peso a secco di circa 195 kg regala prestazioni di rilievo alla Tigerina, che tocca i 210 km/h e accelera da 0 a 100 in soli 4,2 secondi ”

vanta la regolazione del ritorno idraulico e del precarico (remoto) della molla.

Una maxi minimalista. La genesi della Tiger parte nel 2007

Questa data nasconde un'importante verità, che viene confermata dal nostro primo contatto con la tre cilindri inglese. Dal vivo, molto più che in foto, la Tiger prende le distanze dalla sua rivale per antonomasia, quella BMW F800GS che molti lettori hanno sospettato essere la musa ispiratrice della XC, ma che in realtà è giunta sul mer-

cato nel 2008, quando cioè il progetto della Tiger 800 era già stato definito.

In particolare la zona posteriore della Tiger appare più esile ed essenziale (il serbatoio da 19 litri è infatti posto sopra il motore e non nel codino, come sulla GS800); ma anche il telaio tubolare a traliccio (realizzato in acciaio ad alta resistenza) richiama il motivo, comune a molti modelli della gamma Triumph come Street e Speed Triple, dei due tubi sovrapposti.

Ci sono infine i due occhioni enormi posti sopra il becco an-

teriore e i tre collettori di scarico dietro la ruota a raggi anteriore: beh, più Triumph di così! Nel complesso il look della Tiger XC è marcatamente minimalista. Il design ruota attorno al serbatoio e al doppio faro simmetrico, in modo da risaltare due tratti somatici molto british: il telaio tubolare e il motore tricilindrico.

Tre cilindri, 799 cc e 12 valvole

Per realizzare quello che gli ingegneri inglesi definiscono il miglior propulsore della categoria maxi enduro, a Hinckley non hanno badato a spese. Accantonata presto l'idea di impiegare il pepato tre cilindri della Daytona, è stato deciso di realizzare un motore ex novo, che di quello supersport impiega solamente lo stampo della testata e i corpi farfallati. Il re-







1



2



3

1 La strumentazione fa affidamento al contagiri analogico e al display digitale che offre molte informazioni.

2 Il tre cilindri si fa riconoscere in virtù di un rumore di scarico civilissimo, ma assai personale, che accompagna un'erogazione piena.

3 Buona la protezione dall'aria offerta dal piccolo cupolino.



sto è inedito.

Le misure di alesaggio e corsa sono 74 x 61,9 mm, i corpi farfallati sono da 44 mm. Il raffreddamento è a liquido e lo scarico è del tipo 3 in 1 con silenziatore alto in acciaio. Il catalizzatore è posto vicino al motore, in modo da raggiungere rapidamente la giusta temperatura di esercizio. E' presente (a differenza che sulla Daytona) la finestrella trasparente che permette di controllare il livello dell'olio motore e non manca un generatore più capace (da 645 W), in grado di alimentare anche in città i servizi elettrici con cui può essere equipaggiata la XC (manopole riscaldate, faretto aggiuntivo, navigatore satellitare).

I suoi numeri: 95 cavalli e 210 km/h di velocità massima
Il tre cilindri ottocento sfodera dei bei numeri: **95 cavalli a 9.300 giri/min e 79 Newton metri a 7.850 giri/min** (ma

con oltre l'80% di questo valore disponibile già a partire dai bassi regimi). Il peso a secco di circa **195 kg** regala prestazioni di rilievo alla Tigerina, che tocca i **210 km/h e accelera da 0 a 100 in soli 4,2 secondi**.

Il cambio a sei rapporti sfrutta una sesta marcia di riposo (a 90 km/h abbiamo verificato che il motore gira a soli 4.000 giri/min, ne restano altri 6.000 a disposizione: il limitatore elettronico interviene infatti a 10.000 giri).

I consumi

Interessanti sono anche i consumi: a 100 km/h occorrono 4,5 litri per coprire 100 km; i litri diventano 5,3 se si procede a 120 km/h, con un'autonomia complessiva quindi di circa 355 km.

L'impianto frenante

La Tiger XC fa affidamento alla Nissin per rallentare la sua corsa. La terna di dischi (due da 308 mm di diametro davanti e

uno da 250 mm dietro) è infatti fornita dal produttore giapponese, al pari delle pinze e delle pompe. L'utilissimo ABS arriverà tra pochi mesi (la produzione delle moto dotate di questo accessorio inizierà nel febbraio del 2011), avrà un costo aggiuntivo di circa 500 euro e sarà disinseribile per l'utilizzo sulle strade bianche.

La strumentazione

La strumentazione fa affidamento al contagiri analogico e al display digitale che offre molte informazioni: consumo medio e istantaneo, autonomia residua, marcia inserita, ora, livello del carburante, temperatura del liquido refrigerante. La leggibilità è ottima, peccato però che i due pulsanti che selezionano le informazioni richieste siano posti sul cruscotto e non sui blocchetti elettrici.

I comandi

Il manubrio è largo (822 mm) e rialzato grazie ai risers di serie,



la fattura generale è buona al pari di quella delle leve e degli specchi retrovisori. Sono invece decisamente più economici i comandi inferiori e le pedane del pilota e del passeggero. E' vero che il semplice acciaio si ripara (e raddrizza) più facilmente, ma una maggiore cura in un prodotto che...

■ Continua su **Moto.it**



↑ Gran ferro
L'ho vista in fiera e + la guardo e + mi piace!!! è la moto che mancava al giusto prezzo e con un motore da favola, l'unico neo; il nn essere italiana x poter dire stavolta abbiamo lavorato proprio bene!

lollo200820 - 16/11/2010 20:27

↓ ancora 1
io forse non mi so adeguare ai cambiamenti, forse non sono così modaio...io la trovo terribilmente inutile e uguale alla bavarese..e poi sinceramente , quale uomo normale va in off road come nelle foto?

m.e.r. - 15/11/2010 22:10

■ Leggi e partecipa ai commenti »



SCHEDA TECNICA

Triumph
Tiger 800
€9.990

Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 799 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 95 cv / 9300 giri
Marce: 6
Coppia: nM / 7850 giri
Freni: DD-D
Misure freni: 308-255 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 17"
Impianto di scarico: Euro 3
Peso in ordine di marcia: 215 kg
Lunghezza: 2215 mm
Larghezza: 865 mm
Altezza: 845 mm
Capacità serbatoio: 19 l
Segmento: Enduro Stradale

Spedizione su abbonamento gratuito Ricevi Moto.it Magazine »		Periodico elettronico di informazione motociclistica			
PROVE	VIDEO EICMA	NEWS	SUPERBIKE	MOTOGP	MOTOCROSS

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.