

Triumph Tiger 800 XR

PREGI ● Motore e cambio, frenata

DIFETTI ● Finitura delle pedane

Prezzo 10.390 €

PROVA MAXI ENDURO

# LA GIUSTA TAGLIA

Abbiamo provato la nuova XRx. Ha una grande versatilità che la rende perfetta per affrontare la città come il turismo a lungo raggio. Ha un motore potente, frena bene e sono scesi i consumi. Migliorabile la finitura delle pedane

**di Andrea Perfetti**

Foto Paul Barshon e Freddie Kirn



**E**ccoci alla Tiger più stradale, quella coi cerchi a razze e la ruota anteriore da 19 pollici. Nel 2015 si chiamerà XR (o XRx nella versione full optional) e andrà ad affiancarsi alla XC di cui [abbiamo appena pubblicato la prova](#). Ripercorriamo brevemente la fortunata carriera di questo modello. La Triumph Tiger 800 compie quattro anni e viene rivista in profondità per confermarsi nel segmento delle maxi enduro sotto il litro di cilindrata, segmento che negli ultimi anni è cresciuto parecchio (sue concorrenti sono la BMW F800GS, la Honda Crossrunner, la Suzuki V-Strom 1000, la Kawasaki Versys 1000 e a breve le nuove Honda True Adventure, KTM 1050 Adventure e Yamaha MT-09 Tracer). La Tiger resta quindi un modello fondamentale per la

Casa inglese, che ha venduto ben 35.000 moto - tra base e XC - e si avvia ora a un significativo restyling. La nuova 800 è sempre proposta in due versioni, ma nel 2015 cambiano i nomi e la maxi enduro spinta dal brillante tre cilindri compie un importante step. La versione stradale, senza becco e con la ruota anteriore da 19 pollici, si chiama XR. La sigla XC significa cross country e identifica, come nel passato, la versione con cerchi a raggi (davanti da 21"), becco anteriore e una sana attitudine a smaiolare - senza esagerazioni - su terra e fango. Per la Tiger 800 XC, come pure per la Tiger 800XR, cambia leggermente l'estetica. Le nuove sovrastrutture e i fianchetti del serbatoio sono studiati per migliorare il raffreddamento dinamico del motore. La Casa inglese ha posto molta attenzione nell'ergonomia, troviamo infatti la sella e il manubrio regolabili al





pari delle leve di freno e frizione. Come vedremo di seguito, l'endurona di Hinckley svolta pagina nella dotazione elettronica e in quella di serie. E' già ricca nelle versioni base, diventa eccellente nelle nuove x (XCx e XRx), che portano al debutto tra l'altro il cruise control in questo segmento. [Qui trovate i prezzi](#) di tutti gli allestimenti e le dotazioni di serie.

### ABS e controllo di trazione sono di serie. Ma disinseribili

La Triumph Tiger 800 XR è offerta in due allestimenti (XR base, XRx più raffinato nella dotazione) e propone una gestione elettronica con comando dell'acceleratore ride-by-wire che ha permesso di adottare anche il controllo di trazione (disinseribile), le mappature, il cruise control. C'è di serie l'ABS, disinseribile per la guida sugli sterrati. La versione XRx offre funzioni più sofisticate, come l'ABS con modalità offroad e con il Traction Control coi setting road e offroad.

Le mappe dell'acceleratore sono quattro sia sulla versione base che sulla XRx: Rain, Road, Sport ed Off Road, ma sulla versione più XRx è possibile selezionare veri e propri riding mode – ovvero combinazioni di mappature e impostazioni di ABS e TC richiamabili rapidamente con un tasto sul manubrio. Abbiamo così le impostazioni Road (ABS, Controllo di trazione e mappatura su setting Road), Off Road (idem ma in modalità Off Road) e Rider, ovvero con impostazioni preselezionate dal proprietario. La versione XRx offre anche il cruise control e un computer di bordo più completo.

### La Tiger ha sempre tanti cavalli. Scendono invece i consumi

L'apprezzato tre cilindri inglese con 95 cavalli di potenza massima a 9.300 giri e 79 Nm a 7.850 giri è stato affinato in diversi aspetti per ridurre la rumorosità meccanica e migliorare il cambio (sempre a sei marce) grazie ai selettori

ereditati dalla sportivissima Daytona 675. Il consumo dichiarato scende del 17%. Grazie al serbatoio da 19 litri l'autonomia teorica della Tiger può raggiungere i 438 km (il consumo dichiarato nel ciclo GTR2 europeo è pari a 4,3 l/100 km). Passiamo ora alle differenze tra XR e XC, che si fanno marcate se analizziamo la ciclistica. Il telaio a traliccio in tubi di acciaio non cambia, ma le sospensioni sono di marca differente. Sulla XR troviamo le Showa (sulla XC invece sono utilizzate le europee WP). Davanti c'è una forcella a steli rovesciati (anodizzati in nero) da 43 mm non regolabile, con 180 mm di escursione, mentre al posteriore troviamo un monoammortizzatore con regolazione idraulica del precarico (170 mm di escursione). La sella può essere regolata a 810 o 830 mm (ma c'è anche ribassata a soli 790 mm). Nasconde tra l'altro un vano da 2,75 litri. Più marcata la differenza in tema di cerchi:

la XR è infatti dotata di unità in lega d'alluminio con misure di 2,5x19" all'avantreno e 4,25x17" al retrotreno, perfette per una guida prettamente stradale (con pneumatici Pirelli Scorpion 150/70-17 e 100/90-19). Il peso in ordine di marcia è di 213 kg e cresce fino a 216 per la versione XRx. La XRx, oltre a quanto sopra indicato, offre in più rispetto alla versione XR, indicatori di direzione a disinserimento automatico, sella comfort per pilota e passeggero, cavalletto centrale, paramani e presa ausiliaria aggiuntiva (la XR standard ne offre una in zona blocchetto) da 12 V. Le versioni Tiger 800 XR e XC saranno disponibili da aprile 2015.

Le nuove Tiger 800, nelle versioni XRx e XCx saranno disponibili in concessionaria da febbraio 2015. La Tiger 800 XR ha un prezzo di 10.390 euro f.c., mentre la Tiger 800 XRx costa 11.490 euro f.c.





### La nostra prova su strada

Non ha perso le buone abitudini. La nuova Triumph Tiger 800 XRx mantiene tutte le buone qualità della apprezzata Tiger 800 che conoscete, ma la Casa inglese non si è accontentata e ha lavorato di fino sul motore e sulla dotazione per offrire un prodotto completo e maturo, ma al giusto prezzo. Ergonomia e abitabilità si confermano quindi ottime sia per il pilota che per il passeggero. La versione più accessoriata offre anche la sella confort che ha un'imbottitura molto morbida. Si appoggiano facilmente i piedi in terra e il manubrio risulta più vicino e più raccolto rispetto alla versione XC coi cerchi a raggi. La strumentazione è sempre leggibile e fornisce tutte, ma proprio tutte le informazioni utili. La qualità generale è senz'altro buona, soprattutto considerando il prezzo della versione base.

Non ci sono cavi in vista o fuori posto, verniciatura e assemblaggi sono ben curati. Continuano a non piacerci troppo le pedane del passeggero, ma è forse l'unico aspetto migliorabile in un prodotto che si presenta ben fatto. La ruota da 19" davanti ha il pregio anche di abbassare il baricentro della moto e di renderla più svelta nei cambi di direzione sui percorsi misti; è infatti inferiore l'effetto giroscopico. La XRx si dimostra quindi una versatile e brillante moto stradale, a suo perfetto agio anche nel traffico cittadino. La XCx ha invece evidenziato nel nostro test una guida più rotonda e meno maneggevole, tipica proprio delle moto dallo stile adventure con la ruotona davanti da 21". E' impossibile dirvi se va meglio una o l'altra: è questione di gusti, non solo estetici. Di certo le nuove Triumph XC e XR hanno due caratteri molto diversi nella guida, ma entrambe





non deludono. Il merito è della ciclistica, che rende le moto sempre facili e intuitive in città come sulle strade di montagna. E dell'ottimo motore. Il tre cilindri 12 valvole non ha cambiato carattere, semmai il ride by wire l'ha reso ancora più morbido e lineare nell'erogazione della potenza. C'è poi la mappatura Sport, che dà una risposta più decisa al comando del gas. Diecimila giri, e sono tutti buoni. I 95 cavalli ci sono e si sentono tutti, ma la meraviglia del triple sta nella sua sfruttabilità: in sesta riprende da 1.500 giri con una bella risposta e cresce inesauribile fino a 10.000 giri. Sa davvero accontentare tutti i palati, dal turista paciarotto che cambia prima dei 4.000 fino allo smanettone in tuta di pelle che si diventerà come un matto a tenerlo tra i 6 e i 9.000 giri. Cambio e frizione sono esenti da critiche, mentre i consumi provano che a Hinckley hanno detto la verità. La Tigre consuma infatti meno e nell'extraurbano è facile fare 20 km/l anche senza badare troppo al risparmio. La Tiger 800 XR è una bella enduro stradale, soprattutto ha la taglia giusta. E' a suo agio in città, dove si lascia trattare come uno scooterone. Con le tre valigie e una passeggera in sintonia non conosce limiti, se non quelli della fantasia. E mostra sempre un'ottima tenuta di strada e una grande capacità di piega (limitata dalle pedane che grattano l'asfalto, segno che però si sta esagerando un po'). La forcella Showa non è regolabile, ma non abbiamo mai sentito la necessità di pasticciarla, è perfetta così. Le vibrazioni ci sono su manubrio e pedane, ma arrivano solo quando si è prossimi alla zona rossa. Resta migliorabile la protezione dall'aria, che colpisce il casco e le spalle quando si superano i 140 km/h. La frenata dell'impianto Nissin si conferma tra le migliori della categoria: è potente, ben modulabile e poco incline al bloccaggio. Se poi volete buttarvi su uno sterrato, l'ABS disinseribile e le ottime Pirelli Scorpion vi regaleranno più d'un sorriso. **M**


**SCHEDA TECNICA**

**Triumph Tiger 800 XR 10.390 euro**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 3  
**Cilindrata:** 800 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea, trasversale  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 95 cv (70 kW) / 9250 giri  
**Coppia:** 8,05 kgm (79 Nm) / 7850 giri  
**Marce:** 6, cambio meccanico  
**Consumo:** 4,3 Km/l  
**Freni:** DD/D  
**Misure freni:** 308/255 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 19" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 191 kg  
**Lunghezza:** 2215 mm  
**Larghezza:** 829 mm  
**Altezza sella:** 1350 mm  
**Capacità serbatoio:** 19 l  
**Segmento:** Enduro Stradale

**ABBIGLIAMENTO**

**Casco** X-lite X551  
**Giacca** Spidi Workers  
**Pantaloni** Spidi Six Days  
**Guanti** Spidi Automatiko  
**Stivali** TCX Boots