

Triumph Tiger 800 XC

PREGI ● Motore lineare e potente

DIFETTI ● Comandi a pedale un po' poveri

Prezzo da 11.390 €

PROVA MAXI ENDURO

LA TIGRE GRAFFIA ANCORA

La nuova maxi enduro inglese ha un motore tre cilindri evoluto nell'elettronica e una maggiore autonomia. Abbiamo portato fuoristrada il modello XC: ottimo motore e sospensioni efficaci.

Scendono i consumi. Qualche finitura è migliorabile

di Andrea Perfetti

Foto Alessio Barbanti e
Matteo Cavadini

La nuova Triumph Tiger 800 compie quattro anni e viene rivista in profondità per confermarsi tra le best seller nel segmento delle maxi enduro sotto il litro di cilindrata. Resta infatti un modello fondamentale per la Casa inglese, che ha venduto ben 35.000 Tiger e si avvia ora a un significativo restyling. E' 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. Ed è proprio da lei che abbiamo

cominciato il nostro test in Spagna. Per la Tiger 800 XC, come pure per la Tiger 800XR, cambia poco l'estetica, ma c'è tanta sostanza in più. Le nuove sovrastrutture e i fianchetti del serbatoio sono studiati per migliorare il raffreddamento dinamico del motore (a tal fine è stato rivisto anche il radiatore, più grande).

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 in seguito, l'endurona di Hincley 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.



L'elettronica fa un balzo in avanti

La Triumph Tiger 800 XC è offerta in due allestimenti (XC base e XCx, 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 XCx offre funzioni più sofisticate, come l'ABS con modalità offroad e con il Traction Control che nella versione x offre le due modalità road e offroad. Le mappe dell'acceleratore sono quattro sia sulla versione base che sulla XCx: Rain, Road, Sport e Off Road, ma sulla versione più XCx 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 XCx offre anche il cruise control e un computer di bordo più completo.

Elettronica disinseribile per l'offroad e sospensioni WP

L'apprezzato tre cilindri inglese con 95 cavalli di potenza massima a 9.250 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 a dettagli 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 la XR stradale (con cerchi a razze e ruota anteriore da 19) e la XC che stiamo provando. Differenze che sono concentrate nelle ruote e nelle sospensioni. Il telaio a traliccio in tubi di acciaio non cambia, ma le sospensioni sono di marca differente. Sulla XR troviamo le Showa, mentre sulla XC debuttano



le WP (azienda che ha un know how elevatissimo nell'ambito offroad). La forcella rovesciata WP da 43 mm è completamente regolabile (220 mm di escursione) e ha l'anodizzazione nera degli steli; il monoammortizzatore è regolabile nel precarico e nell'estensione idraulica, è anche dotato di un'apposita protezione da fango e polvere (215 mm di escursione). La sella può essere regolata a 840 o 860 mm (ma c'è anche ribassata a soli 820 mm). Nasconde tra l'altro un comodo vano da 2,75 litri. Le differenze con la Tiger 800 XR sono macroscopiche nei cerchi a raggi, più adatti all'impiego in fuoristrada, con misure di 2,5x21" all'anteriore e 4,25x17" al posteriore. Il peso in ordine di marcia è di 218 kg (col pieno), valore che sale a 221 per la versione XCx. La XCx, oltre a quanto sopra indicato, offre in più rispetto alla versione XC le barre paramotore, gli indicatori di direzione a disinserimento automatico, il

paracoppa in alluminio, il cavalletto centrale, i paramani e la presa ausiliaria aggiuntiva (la XC standard ne offre una in zona blocchetto) da 12 V. La Tiger XC 800 sarà disponibile nelle colorazioni Phantom Black e Crystal White, a cui la XCx aggiunge la Caspian Blue. 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 Triumph Tiger 800 XC costa 11.390 euro f.c., mentre la Tiger 800 XCx ha un prezzo di 12.490 euro f.c.

La nostra prova su strada e fuori

Quel gran manico dell'ingegnere e collaudatore Triumph David Lopez mischia le carte in tavola e fa iniziare il nostro test su un bel single track che sbuca in una cava di terra battuta e polverosa. I ragazzi inglesi credono nella bontà delle

modifiche fatte alla Tigerina e ci vogliono mettere alla prova. Ovviamente ci tocca accontentarli, ma non siamo troppo preoccupati: a dispetto del peso e delle dimensioni, sappiamo di cosa è capace la tre cilindri inglese lontano dall'asfalto. Anche la prima versione (provata nel novembre del 2010) ci era piaciuta per il comportamento del motore e per la prevedibilità della ciclistica. Vediamo allora come cambia la nuova XCx che stiamo provando. A livello di ergonomia, la moto conferma quanto già visto: è comoda anche sulle lunghe distanze e la guida in piedi è sempre agevole. La protezione dall'aria è invece limitata per i piloti sopra il metro e ottanta, quando si superano i 130 km/h. Finiture ok, ma in zona pedane si può fare di più. Le finiture generali dei comandi e la qualità dei materiali sono complessivamente molto buone; come sul modello precedente

resta sotto tono il livello dei pedali del freno e del cambio, e anche le pedane del passeggero sono un po' troppo grossolane. La strumentazione della XCx è molto completa e facilmente consultabile. E' invece un po' macchinoso modificare le mappe del motore. Comodissimo invece il riding mode Rider personalizzabile dal pilota: si è rivelato perfetto in fuoristrada, dove abbiamo escluso l'ABS e il controllo di trazione in modo molto semplice, salvando poi questa configurazione.

Tre cilindri con un range di utilizzo unico

Motore con ride by wire e sospensioni WP. Sono loro i protagonisti della Tiger 800 2015. Il primo evidenzia immediatamente una regolazione dell'acceleratore elettronico semplicemente perfetta; c'è un'ottima corrispondenza tra





manopola ed erogazione di potenza. Il triple appare ancora più dosabile e morbido in prima apertura, non esiste alcun effetto chiudi-apri. In più la risposta è lineare anche a 1.500 giri in sesta e il range di utilizzo resta da riferimento tra le maxi enduro (anche di cilindrata maggiore). Fluidi fino a 5.000 giri, da qui parte con una bella progressione che diventa rabbiosa passati gli 8.000 giri. Il bello della Tiger è che consente di andare a spasso col passeggero con un filo di gas, ma all'occorrenza tira fuori gli artigli e si trasforma in una Speed Triple a manubrio alto. Il cambio e la frizione sono esenti da critiche. Il primo ha una spaziatura corretta, che permette al motore di girare a soli 6.000 giri a 130 km/h. Verificheremo presto il consumo reale della Tiger, che nel corso del test si è accontentata di soli 5,9 l/100km. E' un ottimo valore, perché ottenuto

in un giro con tanto offroad da prima e seconda marcia. Il comportamento delle sospensioni WP è efficace in fuoristrada, dove la forcella in particolare evidenzia una grande scorrevolezza. Su strada i trasferimenti di carico sono più marcati; nella guida sportiva abbiamo chiuso la compressione (4 click dal tutto chiuso), ottenendo così un comportamento più omogeneo tra avantreno e retrotreno. La frenata è molto modulabile e con la giusta potenza. Ottimo l'ABS, che si fa sentire solo quando serve veramente. Parliamo ora della tenuta di strada. La Tiger 800 XCx non ci ha delusi e ha confermato i pregi che l'hanno fatta apprezzare in questi anni. La ruota anteriore da 21" (con pneumatici Bridgestone Battle Wing) rende appena più lenti i cambi di direzione, complice il baricentro alto dovuto al motore a tre cilindri. Il piacere di guida sui percorsi tutte curve resta







però di quelli giusti. La Tigrotta inglese piega infatti di brutto (i piolini delle pedane hanno le ore contate) e ha un rigore assoluto nel mantenere la traiettoria. Per assurdo la ruota da 21 pollici ha il pregio di rendere la guida appena più lenta su asfalto, ma molto più rotonda e precisa. Il 12 valvole fa il resto, regalando un'accelerazione brillante e un allungo da fuori di testa. Con la mappa Sport la risposta è ancora più pronta, a scapito della linearità offerta dalla mappa Road. La Tiger 800 XC si conferma una moto polivalente, a suo agio anche nel fuoristrada più facile. Qui è uno spasso guidarla col gas in mano e risulta un gioco farla derapare sulle ali dei suoi 95 cavalli. Le sospensioni WP e la gestione ride by wire non hanno certamente stravolto la Tiger che conoscevamo, ma hanno migliorato una moto che ancora oggi è una proposta decisamente interessante nel panorama delle enduro stradali, anche di cilindrata ben superiore. **M**


ABBIGLIAMENTO

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

SCHEDA TECNICA

Triumph Tiger 800 XC 11.390 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.): 21" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2215 mm
Larghezza: 829 mm
Altezza sella: 1350 mm
Capacità serbatoio: 19 l
Segmento: Enduro Stradale