

☆ TRIUMPH TIGER 1050

■ пробег 19000 км
■ 3 цилиндра
■ 1050 см³
■ 114 л.с.
■ 202 кг
■ € 11000

БРИТАНСКИЙ КОКТЕЙЛЬ

Помните анекдот про скрещивание совы с коровой? В результате этого смелого эксперимента гены родительских особей породили грозную боевую машину*. А можно ли получить эндуротурер, если смешать «кровь» спортбайка и стрита?..

Эргономика

Седло британского «тигра» очень удобное и позволит как пилоту, так и пассажиру, проехать внушительное расстояние без «хлебобулочных» драм. Небольшая «ступенька» помогает держаться в седле при энергичных ускорениях и разгружает спину при езде с рюкзаком. Но высота и ширина «посадочного места» довольно велики, поэтому даже пилотам среднего роста в медленных прокатах и на остановках придётся трудновато. Особенно сложно разворачивать мотоцикл на узких горных дорогах с крутым уклоном, где возникает резонное желание подстраховаться ногами, но из-за высоты седла сделать это не всегда возможно.

Посадка за рулем – почти прямая, «командирская», с хорошим обзором. Ноги в коленях согнуты несильно, благодаря чему практически не устают и не затекают. К сожалению, ехать стоя на Triumph Tiger неудобно из-за низкого «дорожного» руля. К счастью, руль легко можно заменить на более высокий тюнинговый или смонтировать проставки. А заодно я бы избавился от микроскопических и абсолютно бесполезных (тюнингованных хозяином) зеркал «а ля карбон» в пользу оригинальных или хотя бы... просто нормально работающих.

* ночной бомбардировщик.



управляемостью, и Tiger – не исключение. По-спортбайковски жёсткие рама, маятник и вилка-перевёртыш гарантируют контроль над аппаратом в любых дорожных условиях. Будь то сложные повороты горного «серпантина», скоростные участки «за двести», или «убитая» грунтовка с 10-сантиметровыми ямами. Однако при езде в высоком темпе по неидеальному асфальту возникает ощущение некоторой грубоватости реакции подвески на неровности. Вероятная причина – довольно тяжёлые литые колеса и попытка производителя уложиться в ограниченный бюджет. Видимо поэтому моноамортизатор недополучил узел регулировки демпфирования сжатия, а в вилке настройки сжатия и отбоя разнесли между «перьями». Регулировочные винты этих узлов не имеют привычных «кликов», что немного затрудняет их точную настройку.

Удачная рулевая геометрия и идеальная сбалансированность вопреки высоко расположенному центру тяжести сделали мотоцикл очень послушным. Байк хорошо рулится как в «быстрых» асфальтовых связках, так и на «пешеходных» скоростях, позволяя точно маневрировать между колдобинами и валунами при езде вне асфальта. Несмотря на отсутствие рулевого демпфера, аппарат стабилен даже во время агрессивных ускорений по неровным поверхностям. Только на скоростях за 150 км/ч стабильность становится излишней, и к широкому рулю потребуются приложить ощутимое усилие, чтобы заставить «Тигра» активно повернуть.

Замедление

Тормоза Triumph Tiger – одни из лучших в классе. Передние «челюсти» в виде радиальных суппортов в полном соответствии со спортивными традициями могут легко поднять байк на переднее колесо – хватит усилия двух пальцев. Задний тормоз также не вызвали нареканий. На мотоцикл уже в стоке установлены армированные тормозные шланги и, благодаря им, обратная связь при торможении очень хороша. Видимо, поэтому система ABS на асфальте срабатывала крайне редко. Мне даже пришлось специально спровоцировать блокировку, чтобы убедиться в её работоспособности.

Когда же удавалось заставить ABS работать, то тормозной путь получался не намного длиннее того (по ощущениям), чего удалось бы достичь без помощи электроники. Приятно, что торможение не стано-



Динамика

Какой на фиг «турер» и, тем более, «эндуро»? Triumph Tiger 1050 с первых же мгновений нахождения в седле не оставляет никаких сомнений в своём спортбайковско-стритфайтерном происхождении. Ускорение на низших передачах такое, что приходится цепляться за седло и бак внутренней поверхностью бедер и коленями, дабы не повиснуть на руле, как «позорный флаг». Нет ни «провалов», ни «подхватов», только ровный поток мощности. Самая «сладкая» часть этого потока находится в диапазоне 7-8 тысяч об/мин. Однако «злым» характер двигателя назвать нельзя – он вполне контролируемый.

Крутящий момент на «низах» литрового («с гаком») мотора – умеренный, а переход с холостых оборотов на минимальную мощность происходит без рывков и совершенно предсказуемо, что говорит о «вылизанности» электроники управления впрыском топлива. Благодаря такому дружелюбному характеру мотора мотоцикл легко штурмует городские пробки и сложные участки, где требуется тонкое дозирование мощности на малых скоростях.

Характерный звук выхлопа трёхцилиндрового «рядника» по тональности занимает логичное место между «четвёрками» и «твинами». При активном наборе оборотов мотор не визжит, как истеричная «четверка», но и не гремит, как «ведра» V-образных «двоек». Тюнинговый карбоновый глушитель, установленный на испытуемом, оказался довольно тихим, что оценят любители дальних поездок. Но отпетым хулиганам, вскормленным на прямотока от Yoshimura, его «голос» может показаться суховатым.

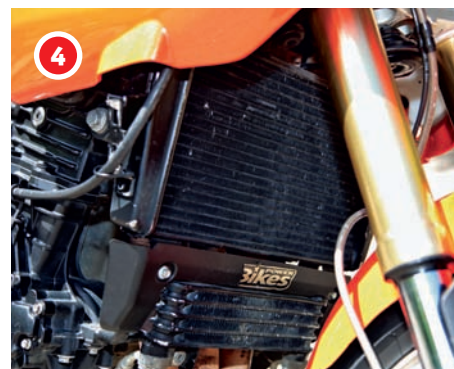
Родственные связи со спортбайками прослеживаются и в работе коробки передач. Переключения происходят точно и четко, без малейших люфтов и тем более, «недовтыков» и ложных «нейтралей». Передаточные числа подобраны удачно, благодаря чему байк уверенно ускоряется в любых режимах. Однако для повышения агрессивности и улучшения разгонной динамики особо активным драйверам не помешает заменить звездочки по формуле «-1» спереди и «+2» сзади.

Управляемость

Фирма Triumph заслуженно славится умением строить байки с потрясающей



1. Грозный «Тигер».
2. Приборная панель – с бортовым компьютером.
3. Трёхцилиндровый «рядник» трансплантировали со стрита Speed Triple.
4. Радиаторы «Тигра» справляются с работой даже в самых тяжелых условиях.
5. Звук карбонового глушителя – на любителя.
6. Передний тормоз – один из лучших в классе.
7. Жёсткий маятник достоин иных спортбайков.





вилось «рваным», как происходит с некоторыми системами других производителей. Мотоцикл лишь активно приседал на переднее колесо, сохраняя при этом полную стабильность и управляемость, а работу системы выдавали лишь пульсации на рычаге. Единственный «минус» – это невозможность отключить ABS, что ещё больше смещает область применения «Тайгера» в сторону асфальта.

Туристичность

Комфорт за рулем Triumph Tiger – отменный. Ветрозащита хорошо работает до 180 км/ч, а чтобы голову меньше «колбасило» на более высоких скоростях, пилоту придётся немного наклониться вперед. Около «максималки» (примерно 220 км/ч) стекло обтекателя шумит, но это неудобство легко и дешево устраняется с помощью «берушей».

Для усиления туристической составляющей приборную панель «Тигра» оснастили полноценным бортовым компьютером. Кроме привычных показаний скорости, полного и двух промежуточных счётчиков

пробега, оборотов коленвала, температуры охлаждающей жидкости и традиционных цветных лампочек-индикаторов пилот может контролировать мгновенный и средний расход топлива, запас хода в километрах, время в пути, уровень топлива и среднюю скорость. Все показатели надёжно читаются как днем, так и ночью. Вот только пластик, из которого изготовлена приборка, какой-то неприятный на ощупь и пахнет «Поднебесной».

День в седле Triumph Tiger 1050 подтвердил мнение, что к классу туристических эндуро его можно отнести лишь с некоторой натяжкой. Из агрессивного «стрита» Speed Triple трудно сделать аппарат, уверенно чувствующий себя на дырявом, как голландский сыр, асфальте и, тем более, за его пределами. Для этого, как минимум, нужны более длинноходные и энергоёмкие элементы подвески, колеса внедорожной размерности, соответствующая резина и мотор с хорошей тягой на «низах». Но инженеры из Хинкли великолепно справились с постройкой прекрасного дорожного «туриста» и мотоцикла на

каждый день, способного с успехом выступить в роли альтернативы утомительным спортбайкам, не лишенной при этом доли практичной спортивности и сдержанной британской харизмы.

«Блохи»

Перекачивая нелёгкий байк в неудобных местах и борясь с коварно высоким центром тяжести, радостно осознавая, что «страховка» от «кривых» или просто уставших рук уже оплачена и установлена: алюминиевые слайдеры с помощью прочных алюминиевых же пластин надёжно прикручены к двигателю. Кроме зеркал и слайдеров на «Тайгере» хозяин ещё установил «ксенон». К сожалению, он недостаточно хорошо освещал дорогу, и любителям активной ночной езды придётся задуматься о другом дополнительном освещении.

Ещё один мелкий недостаток – отсутствие центральной подставки. Но в асфальтовом контексте его нельзя считать принципиальным и скорее следует отнести к категории «спортбайк-атавизмов». ►►



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Triumph Tiger 1050 ABS 2011

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	3-цилиндровый, рядный, 4-тактный, DOHC, 4 клапана на цилиндр, жидкостного охлаждения
Рабочий объем, см ³	1050
Диаметр/ход поршня, мм	79,0/71,4
Степень сжатия	12,0:1
Макс. мощность, л.с. / при об/мин	114 / 9400
Макс. крутящий момент, Нм / при об/мин	100 / 6250

ТРАНСМИССИЯ

КПП	6-ти ступенчатая
Привод	цепь
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	диагональная трубчатая, алюминиевая
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 43 мм, перевернутого типа с регулируемой предварительной поджатия, демпфирования сжатия и отбоя
Ход подвески, мм	150
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором с регулируемым преднатягом пружины и демпфированием отбоя
Ход подвески, мм	150

ТОРМОЗА

Передний	2 диска, Ø 320 мм, 4-поршневые радиальные скобы
Задний	1 диск, Ø 255 мм, 2-поршневая плавающая скоба

ШИНЫ

Передняя	120/70-R17
Задняя	180/55-R17

ПАРАМЕТРЫ

Д/Ш/В, мм	2110 / 840 / 1320
Высота по седлу, мм	835
Колесная база, мм	1510
Топливный бак, л	20
Сухой вес, кг	202
Средний расход топлива, л/100 км	5,7
Максимальная скорость, км/ч	215,9

Цена в Европе ~ € 11000

Автор благодарит Вадима Ужахова за предоставленный на тест «Triumph Tiger 1050».