

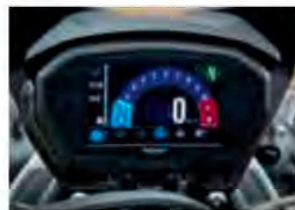
Tre cilindri di piacere

Si rinnova la risposta inglese alle maxienduro bicilindriche, che cambia in 200 punti: dalla posizione di guida al motore. E se la versione stradale non basta c'è la XC

Testo di Valerio Boni



Dal secondo livello di allestimento, il cupolino della Tiger è regolabile, senza utensili e con una sola mano. Sotto, al centro, il blocchetto sul manubrio dal quale si gestiscono i menu. Più a destra, il cruscotto permette di modificare le grafiche



Maxienduro e bicilindrico sono due termini che in campo motociclistico viaggiano a braccetto, tuttavia c'è un'eccezione. L'inglese Triumph ha infatti scelto la soluzione del motore a tre cilindri, lo ha fatto nel lontano 1993, quando decise di riportare in vita il nome Tiger, utilizzato per la prima volta nel 1937. Quella di oggi è una vera e propria gamma, che

comprende due cilindrata e varie versioni che devono vedersela prima di tutto con la regina della categoria, la BMW GS, ma anche con altri rivali di classe: Honda Africa Twin e Yamaha Superténéré. Dopo avere rinnovato l'ammiraglia 1.200, Triumph ha recentemente aggiornato anche le baby 800, nei vari allestimenti. Il listino comprende infatti due varianti: la XC dall'impostazione

più fuoristradistica e la XR con una vocazione decisamente più stradale, declinata in quattro varianti. C'è la XR base, la più economica in assoluto della famiglia, più essenziale e con un cupolino standard, non regolabile. Si passa alla XRx, completa di quattro modalità di guida e cruise control proposta anche nella variante LHR con la sella più bassa, posizionabile, a quota



La versione XR, la più stradale della gamma, è proposta in quattro varianti, anche con sella abbassata. In basso, a sinistra, il nuovo terminale di scarico è alleggerito e conferisce un suono inconfondibile, a destra il classico motore inglese a tre cilindri



760 e 780 mm. Al vertice c'è la XRT con sospensioni regolabili Showa, proiettore a led e cinque modalità di guida.

A SUO AGIO OVUNQUE

L'evoluzione ha portato 200 novità distribuite un po' ovunque: le più significative riguardano la posizione di guida, l'impianto di scarico alleggerito, una prima marciapiedi più corta e un nuovo

impianto frenante Brembo. Le XR si distinguono dalle XC nel reparto "ciclistico" poiché hanno cerchi a raggi e non in a razze, con diametro anteriore da 19 pollici (contro i 21), e soprattutto nelle sospensioni, che per le versioni pensate per la guida offroad hanno un'escursione più ampia. Il motore è relativamente piccolo rispetto alle concorrenti, ma la potenza, con 95 cavalli, non è molto



IN BREVE

MOTORE:	tre cilindri a quattro tempi. 800 cc, 95 Cv
DIMENSIONI:	lunghezza 2.215 mm, alt. sella da 760 mm, peso 199 kg
CAMBIO:	meccanico a 6 marce
PREZZO:	DA 11.200 EURO

distante, più che sufficiente per garantire prestazioni vivaci, ma con un grande equilibrio in termini di guidabilità. Merito di un motore docile ed elastico, che si distingue anche per un livello di vibrazioni ridotto ai minimi termini, che non guasta mai, nell'uso turistico, come nella guida in città.

Moto dell'ultima generazione, la Tiger 800 permette di impostare la modalità di guida in funzione dei gusti, delle capacità di chi guida, o ancora delle condizioni meteo. Ma non basta, perché il menu è predisposto per intervenire anche sul controllo della trazione e la gestione dell'ABS. La potenza c'è, i tre cilindri spingono con decisione fino a oltre 7.000 giri e potrebbero andare anche oltre, fino alla soglia dei 10.000, ma è inutile spingersi fino a lì, perché l'elasticità aiuta in tutte le situazioni. Anche in città, dove l'uso del cambio è ridotto al minimo, e dove è possibile viaggiare a 50 km/h in sesta marcia senza strappi e saltellamenti della trasmissione.

Rispetto alla serie precedente, quella della seconda generazione, si fa sentire l'utilizzo di un'imbottitura della sella che sostiene in modo più efficace, con un apprezzabile livello di comfort sulle lunghe percorrenze. La posizione di guida è naturale, un po' obbligata per chi guida, e con uno spazio adeguato per un eventuale passeggero. Se si sceglie una XR si può contare su buone doti di agilità e precisione, grazie anche all'adozione di sospensioni più rigide, che ovviamente non possono fare miracoli quando si viaggia su strade asfaltate non in perfette condizioni. In condizioni di guida normale la modalità Road assicura il miglior compromesso tra prestazioni, sicurezza e consumi, quindi con un pieno di 19 litri è possibile percorrere almeno 450 km. Anche perché la sesta marcia è lunga, ideale per viaggiare in autostrada a regimi di rotazione contenuti, al contrario della prima, che è stata accorciata per favorire lo spunto. ■