

ECCO A VOI LA NUOVA
SPRINTGT



TRIUMPH





NON RIEMPIONO I TITOLI COME GLI ULTIMI MODELLI DI MOTO ULTRASPORTIVE PENSATE PER LA PISTA O COME LE CRUISER DI GROSSA CILINDRATA, MA LE SPORT-TOURER SONO VERE E PROPRIE CAMPIONESSE DI VERSATILITÀ, E LA TRIUMPH SPRINT GT POTREBBE ESSERNE L'ESEMPIO MIGLIORE DI TUTTI I TEMPI. LA NUOVA SPRINT GT E LA SPRINT ST RAPPRESENTANO IL CULMINE DI 20 ANNI DI TRE CILINDRI TRIUMPH EVOCATIVE E "TRITATACHILOMETRI". SONO UN VERO JOLLY IN OGNI OCCASIONE, IL CHE SIGNIFICA CHE NON DOVRETE PIÙ SOGNARE DI AVERE UN BOX PIENO DI MOTO PRONTE A SODDISFARE OGNI VOSTRO STATO D'ANIMO. LA SPRINT GT SI PRESTA PRATICAMENTE A TUTTO. UNA RILASSATA GITARELLA DOMENICALE IN COMPAGNIA DI UN PASSEGGERO, UN TOUR TRANSCONTINENTALE DI DUE SETTIMANE O UNA GIORNATA A GRATTARE LE SAPONETTE IN PISTA... LA SPRINT GT VI SEGUE OVUNQUE ED È SEMPRE A PROPRIO AGIO

LA SPRINT GT È DESTINATA A DOMINARE IL MERCATO DELLE SPORT-TOURER

Ci sono poche moto in grado di coprire lunghe distanze con il connubio di velocità, comfort e agilità tipico della Triumph Sprint GT. Chiunque l'abbia guidata sa che non smentisce la propria fama: una sportiva brillante e una tourer eccellente. La nostra amata Sprint GT è stata ora aggiornata per il 2010 e a lei si unisce un nuovo modello, la Sprint GT.

Stranamente, dato che si tratta di moto in grado di fornire l'equilibrio perfetto tra prestazioni e flessibilità, le sport-tourer nuove sono delle mosche bianche nel mondo motociclistico segmentato dei nostri giorni. Le sportive pure sono diventate sempre più mirate e intransigenti, mentre le tourer tendono a diventare più pesanti o più alte, o entrambe le cose. Simon Warburton, Product Manager di Triumph, concorda con questa analisi: "La Sprint GT è una sport-tourer genuina, una tra le poche oggi come oggi. La sua versatilità consente di coprire lunghe distanze all'insegna del comfort, ma anche di godersi un po' di sana emozione da gas aperto." E di certo è un sogno per tantissimi motociclisti: viaggiare comodamente, magari nei Pirenei, in Scozia, sull'Isola di Man o in qualsiasi altro posto che ci attira, e poi quando finalmente giungiamo a destinazione, poter ammirare il luogo che abbiamo raggiunto dopo così tante ore di guida. Non vale la pena visitare un posto di quelli che magari si vedono una sola volta nella vita, se poi il viaggio ci ha stancati a tal punto da non potercelo godere pienamente.

Il team di progettazione e sviluppo di Triumph è guidato dall'inestimabile feedback che riceve dagli attuali proprietari di moto Triumph. I commenti di migliaia di proprietari di Sprint hanno mostrato che è sempre amatissima, ma che c'è anche spazio nella gamma di Triumph per una nuova moto che riprenda lo spirito, le prestazioni e l'aspetto bellissimo e inconfondibile della ST, ma con l'aggiunta di un lato ancor più funzionale. Ed ecco il nocciolo del concept della GT: "migliorare gli aspetti funzionali della moto senza comprometterne lo spirito sportivo".

La Sprint GT usa una versione da 132 cv del motore a tre cilindri da 1050 cc e 12 valvole famoso in tutto il mondo, una versione che sta alla base anche della Speed Triple e della Tiger. Ma la famiglia Sprint usa un esclusivo telaio a doppio trave in alluminio.

Uno sguardo alla scheda tecnica rivela una sospensione regolabile e leggeri cerchi da 17", per sfruttare al massimo la più ampia gamma di pneumatici disponibile. Malgrado le ovvie somiglianze con la ST, la GT viene considerata un modello completamente nuovo. E ora scoprirete il perché. Il sottotelaio posteriore, la sella e la parte posteriore della carrozzeria completamente nuovi le regalano una forza e un'indole diverse rispetto alla ST. L'ergonomia del guidatore è identica a quella della ST, con il manubrio a un'altezza tale da consentire la "sana emozione da gas aperto" di cui parlava Simon.

La sella del passeggero è ribassata, così come le pedane del passeggero, che sono anche avanzate, per una posizione più rilassata delle gambe. Inoltre, non esiste passeggero al mondo che non vorrà afferrare le maniglie di appiglio dalla forma ergonomica, dato che, dopo tutto, questo motore sprigiona 108 Nm (11 kg/m) di coppia.

La sella della GT si rimuove facilmente con un giro di chiave e nasconde al suo interno spazio sufficiente per un lucchetto a U. È stato possibile integrare questi cambiamenti poiché lo scarico sottosella della ST è stato sostituito da un sistema tre-in-uno basso.

Le borse rigide vengono ora montate di serie. "Le borse sono state interamente rinnovate e ottimizzate", spiega Simon Warburton. "Ciascuna potrà contenere un casco XXL. Sono facili da usare e dimostrano tutta la loro alta qualità. La serratura è apribile con la chiave di accensione e le borse vengono fornite in tinta con la moto. Anche il sistema di montaggio è stato migliorato di modo che l'aspetto risulti più elegante e ordinato anche quando si toglie la borsa. Anziché guide esterne, ci sono semplicemente due punti di fissaggio discreti che sporgono dalla parte posteriore della carrozzeria. Le borse usano il nostro esclusivo sistema di montaggio della Sprint ST, per cui ciascuna borsa ha un po' di gioco ed è unita all'altra borsa tramite una barra di collegamento. Questo sistema migliora notevolmente la stabilità della moto con pieno carico disaccoppiando la massa del carico dalla moto. Infatti, smorza le piccole oscillazioni prima che aumentino e provochino un dondolamento chiaramente percepibile dal guidatore".







SPRINT GT DI TRIUMPH... È UNA MOTO PER CHI VUOLE PROVARE IN PRIMA PERSONA TUTTO CIÒ CHE IL MONDO A DUE RUOTE DEL 21° SECOLO HA DA OFFRIRE E, SOPRATTUTTO, A UN PREZZO A CUI BEN POCHI CONCORRENTI DI TRIUMPH RIESCONO AD AVVICINARSI

Se poi aveste bisogno di maggiore capacità per stipare tutti i vostri bagagli, la gamma Triumph Accessories vi offre un bauletto rigido abbinato. Può contenere altri due caschi XXL. Ok, lo sappiamo che non vi portereste mai dietro quattro caschi integrali, ma provate a infilare un casco nello zaino: una faticaccia. Questo per darvi un'idea di quante cose potrete portare con voi nelle borse di serie e nel bauletto opzionale, chiaro no?

Questa moto è stata progettata da chi ama le lunghe distanze per chi ama le lunghe distanze. Simon Warburton, uno dei protagonisti del team che ha dato vita alla GT, possiede Sprint da tantissimo tempo, fin dalla 955i. Ha guidato per tutta Europa e ha preso parte a prove su pista in sella a diverse delle sue Sprint, pertanto ha un'idea molto chiara dei requisiti di una sport-tourer del 21° secolo. Ecco perché la GT presenta una presa di alimentazione da 12 V collocata in una posizione comoda, e il bauletto opzionale ne include un'altra per ricaricare portatili, fotocamere, cellulari e qualsiasi altro dispositivo elettronico mentre siete in viaggio.

Il cuore della Sprint GT, e di ogni Triumph, è il motore. Il tre cilindri da 1050 cc è considerato dai proprietari e dalla stampa come uno dei migliori motori di tutti i tempi. Ha una potenza, un'affidabilità e un "X factor" che ben pochi riescono a integrare in un motore. E la GT fa circa 320 chilometri, velocemente, con un pieno.

Poiché non tutti i viaggi hanno la fortuna di essere accompagnati da un bel sole splendente, entrambe le Sprint presentano dei nuovi fari ottimizzati. La caratteristica forma delle lenti rimane immutata, ma il trio di fari proiettori è stato sostituito da fari riflettori.

"Testiamo continuamente i nostri modelli esistenti e abbiamo sviluppato un sistema di illuminazione ancora migliore", dice Simon. "Ne risultano prestazioni nettamente superiori, in particolare per l'anabbagliante".

Il monobraccio della GT è leggermente più lungo rispetto alla ST, con un nuovissimo ammortizzatore. La regolazione del precarico a distanza è facilmente accessibile e progettata per essere impostata con la punta delle dita in base al tipo di guida, in solitario oppure con passeggero o carico. La forcella, benché sia esternamente identica e anch'essa con regolazione del precarico, è stata modificata internamente per offrire ancor più controllo in frenata. Anche i cerchi presentano un design innovativo, ma mantengono la stessa larghezza della ST: 3,5" l'anteriore e 5,5" il posteriore.

Infine, la carrozzeria attorno al cupolino è stata riprogettata con ciò che Simon descrive come "superfici più preziose". Non intende dire che sono scolpite nel marmo. "Se si parla con gli sviluppatori di forma e superfici, loro parleranno di aggiungere valore alle superfici. Sono forme e contorni difficili da spiegare, ma quando ci passi la mano e li vedi dal vivo, lo senti. La ST originale è bella, ma volevamo un ulteriore avanzamento per gli elementi del design".

La Triumph Sprint GT dimostra che, per chi vuole entrare o tornare nel mercato delle sport-tourer, c'è ancora molto da vivere, tanto divertimento, opportunità infinite e nuove esperienze. È una moto per chi vuole provare in prima persona tutto ciò che il mondo a due ruote del 21° secolo ha da offrire e, soprattutto, a un prezzo a cui ben pochi concorrenti di Triumph riescono ad avvicinarsi.

POSIZIONE DEL PASSEGGERO

Sella ribassata + maniglioni + pedane del passeggero riposizionate = passeggeri felici. Non si accorgeranno neppure che la Sprint GT fa circa 320 chilometri con un pieno.



BORSE

Montate di serie sulla Sprint GT. Sono in tinta, si possono togliere facilmente (e a vista rimangono soltanto punti di fissaggio discreti) e hanno una serratura apribile con la chiave di accensione. L'unicità delle borse abbinata Triumph sta nell'essere progettate per "oscillare" lievemente, così da non alterare la maneggevolezza della moto.



IMPIANTO DI SCARICO

Il sistema tre-in-uno basso ha reso possibile l'abbassamento della sella del passeggero e offre un utilissimo spazio sottosella.

CERCHI

Riprogettati per essere più leggeri e resistenti, riducono la massa non sospesa e migliorano la maneggevolezza.

AMMORTIZZATORE REGOLABILE

L'ammortizzatore a corsa lunga con regolazione del precarico a distanza è progettato per garantire il massimo comfort al passeggero.

ECU

L'ultimissima generazione del sistema di gestione del motore di Triumph garantisce alla Sprint GT una risposta estremamente lineare dell'acceleratore, aumentandone al contempo la potenza e la coppia rispetto alla ST dello scorso anno.

FARI RIFLETTORI

Rimane immutato il caratteristico faro triplo della famiglia Sprint, ma rivisitato e ottimizzato grazie ai nuovi fari riflettori.

ABS

Impianto antibloccaggio montato di serie per una fiducia totale in frenata.

MOTORE

Non ci sono molti aggettivi che non siano superlativi per descrivere il tre cilindri da 1050 cc di Triumph. Guidatene uno e scoprirete perché.



DAL CONCEPT ALLA PRODUZIONE

IL DIRETTORE DEL TEAM DI PROGETTAZIONE

TOM LLEWELLYN RIASSUME DUE/QUATTRO ANNI

DI SVILUPPO IN CINQUE MINUTI

Per cominciare, Simon Warburton, il Product Manager, e Stuart Wood, il principale ingegnere nella fase di concept, concordano una specifica per il progetto prendendo in considerazione il feedback dei clienti. La specifica viene quindi assegnata al team di design, che viene informato anche dei dettagli del progetto. I progettisti lo suddividono nei vari componenti e sviluppano una specifica ingegneristica più dettagliata per ciascun componente. Indicheranno poi in quale materiale deve essere realizzato il pezzo e forniranno ulteriori dettagli sui target di costo e massa (peso).

In contemporanea, gli sviluppatori lavorano a un briefing da cui emergeranno le indicazioni di stile. Gli sviluppatori forniscono quindi un rendering 2D o 3D realizzato a computer. Non è soltanto una bozza per mostrare come sarebbe bella una moto fatta così. Rappresenta una moto totalmente fabbricabile. Gli sviluppatori lavorano sulle dimensioni da noi fornite, tra cui: interasse, angolo di inclinazione e avancorsa, dimensioni e posizione del motore. Sostanzialmente progettano ciò che verrà posizionato sulla struttura di base della moto.

Una volta approvate le indicazioni di stile, lavoriamo fianco a fianco con gli sviluppatori per realizzare un modello a grandezza naturale della moto. Vogliamo che la progettazione sia conclusa nel momento in cui il modello è ultimato, quindi il processo può risultare a volte difficile dato che ogni singolo componente viene lavorato nel mentre. Il modello appare come una moto guidabile vera e propria, non più un concept. Pertanto ha cablaggi, tubi, specchietti, frecce, tutto il necessario per vedere davvero come apparirà senza inutili congetture.

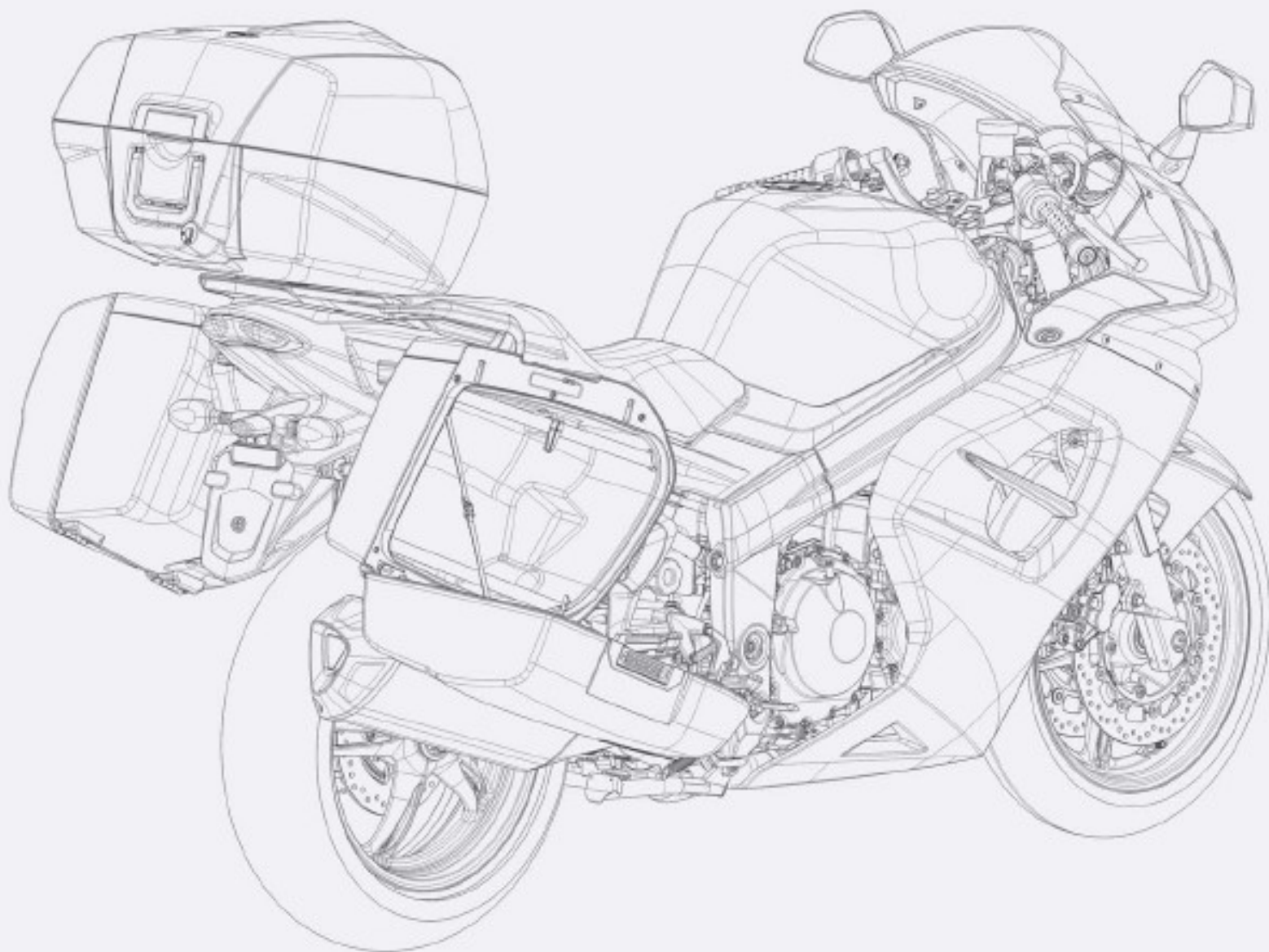
Il modello viene spesso iniziato usando dell'argilla ma di solito, quando ci si avvicina all'approvazione finale, abbiamo già iniziato a produrre componenti dall'aspetto del tutto simile a quelli che entreranno in produzione. Per progettare la moto usiamo il modellatore di solidi ProEngineer, un pacchetto CAD. Triumph conta 165 dipendenti nel reparto di progettazione e sviluppo.

Nelle fasi iniziali di un progetto continuiamo a eseguire calcoli manualmente per essere certi che i componenti siano sufficientemente resistenti, ma entro la fine del progetto sviluppiamo un'analisi degli elementi finiti (FEA, Finite Element Analysis) che ci consente di prevedere la durata a fatica dei principali componenti. Ci avvaliamo di programmi di fluidodinamica computazionale per ridurre il buffeting (o scuotimento laterale) di piloti e passeggeri. Verifichiamo inoltre il flusso di calore verso il guidatore.

Abbiamo tracciato la specifica della Sprint GT per la prima volta a ottobre 2007, abbiamo ricevuto l'approvazione di sviluppo a luglio 2008 e la moto era pronta a entrare in produzione a maggio 2010.

FULL-OPTIONAL

SENZA OMBRA DI DUBBIO, LA NUOVA SPRINT GT È NATA PER SODDISFARE TUTTI ALL'ISTANTE, MA PER CHI HA IL PALLINO DELL'ASSETTO CI SONO TANTISSIMI ACCESSORI REALIZZATI E TESTATI A LUNGO DA TRIUMPH, IDEALI PER CREARE UNA MOTO PERFETTAMENTE CALIBRATA SULLE VOSTRE ESIGENZE



BAULETTO CON ALIMENTAZIONE

Novità assoluta per Triumph, questo bauletto da 54 litri presenta al suo interno una presa accendisigari da 12v che vi consente di ricaricare i vostri dispositivi elettronici, come il cellulare o il portatile, e di collegare una lampada e tanti altri accessori. Si fissa a un portapacchi scorrevole high-tech con connettori integrati, per una facile rimozione e sostituzione, senza complessi cablaggi. Può contenere due caschi integrali, presenta una finitura in tinta e una serratura apribile con la chiave di accensione ed è perfettamente in linea con la vostra Sprint GT. (Riquadro superiore alternativo per la Sprint GT).

EXTRA PER IL BAULETTO

La strada può essere dura per i preziosi oggetti che riporrete nel bauletto, allora perché non investire in un tappetino antiscivolo e antivibrazione? Realizzato su misura in materiale soft touch per un'ottima adattabilità, è reso ancor più elegante dal logo Triumph. E che ne dite di regalare al vostro passeggero un poggiaschiena ergonomico? Il suo design avvolgente non soltanto offre un comfort superiore ma dà una sensazione di maggiore sicurezza e benessere, che di certo il vostro passeggero apprezzerà.

CUPOLINO TOURING

Aggiungete ancora più comfort e praticità con questo cupolino touring. Appositamente progettato e rigorosamente testato dagli ingegneri Triumph per lavorare in perfetta armonia con l'aerodinamica della GT, offre una protezione ottimale da vento e agenti atmosferici, ideale per i viaggi più lunghi e avventurosi, senza alcun compromesso in termini di stabilità o qualità di guida. Trasparente e leggermente più alto del cupolino standard, è stato creato con la più recente tecnologia di stampaggio a iniezione per offrirvi la massima qualità in ogni condizione.

SUPPORTO PER GPS

Ormai noi motociclisti ci affidiamo sempre più spesso ai navigatori satellitari, che ci hanno liberato dalle mappe disordinate e strappate che tenevamo nelle borse da serbatoio. Questo bellissimo sistema di montaggio è creato in lega di alluminio di elevata qualità con una resistente finitura anodizzata nera. Progettato pensando ai sistemi Garmin, si adatta a gran parte dei dispositivi di altre marche e, a differenza di molti supporti standard, è bello da vedere anche quando togliete il GPS.

SELLA COMFORT AL GEL

Per chi desidera un comfort aggiuntivo per i lunghi viaggi in moto, questa sella doppia imbottita di gel è ideale, poiché consente di concentrarsi sulla guida e non sulla posizione di guida. Rivestita in materiale vinilico di prima qualità con dettagli cuciti e etichetta Triumph, offre un design ergonomico, mentre l'imbottitura di sostegno al gel riduce la stanchezza quando si passano molte ore in sella e contribuisce a farvi giungere a destinazione sani e salvi e freschi come una rosa.

KIT DI PROTEZIONE DELLA VERNICE

Già disponibile come opzione per la gamma Urban Sports per la protezione del serbatoio, questo trattamento altamente efficace viene ora offerto anche per la nuova Sprint GT, per salvaguardare la vernice da graffi e ghiaia. Sviluppata in collaborazione con i leader di mercato VentureShield, la solida e pressoché invisibile pellicola di uretano è estremamente resistente all'ingiallimento, ma lascia penetrare i raggi UV così che zone protette e non sbiadiscano omogeneamente. Il modo migliore per proteggere la rinomata verniciatura Triumph e il vostro investimento.

PER INFORMAZIONI SU FORNITORI E PREZZI, VISITATE WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM, DOVE POTRETE ANCHE CONFIGURARE LA VOSTRA SPRINT GT IDEALE GRAZIE ALL'ESCLUSIVO STRUMENTO ONLINE DI TRIUMPH, "CREATE MY TRIUMPH".



NUOVA SPRINT ST

La Sprint è uno dei modelli chiave della gamma Triumph sin dal momento in cui la prima moto con questo nome fu introdotta nel 1992. Da allora, si è affermata con successo sui principali mercati. Le varie ottimizzazioni apportate alla ST 2010 le consentiranno ancora una volta di essere una delle sport-tourer preferite al mondo. Gli aggiornamenti apportati includono nuovi fari riflettori tripli, carrozzeria riprogettata attorno al cupolino, lo stesso eccezionale motore a tre cilindri in linea da 1050 cc ma con un ECU di ultimissima generazione per una risposta ultralinea dell'acceleratore. Più sportiva della GT, la Sprint ST è destinata ad attrarre un numero ancor più elevato di appassionati grazie al suo nuovo prezzo, decisamente competitivo.

LA SPRINT ST 2011 NON È DISPONIBILE IN TUTTI I PAESI. PER MAGGIORI DETTAGLI, RIVOLGETEVI AL VOSTRO CONCESSIONARIO O VISITATE IL SITO WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM



	SPRINT GT				SPRINT ST				
MOTORE E TRASMISSIONE									
Tipo		3 cilindri in linea raffreddato a liquido, 12 valvole, DOHC				3 cilindri in linea raffreddato a liquido, 12 valvole, DOHC			
Cilindrata		1050cc				1050cc			
Alesaggio/Corsa		79 x 71.4mm				79 x 71.4mm			
Rapporto di compressione		12.0:1				12.0:1			
Alimentazione		Iniezione elettronica sequenziale Multipoint con SAI				Iniezione elettronica sequenziale Multipoint con SAI			
Scarico		In acciaio 3 in 1, silenziatore laterale, installato sotto la borsa destra				In acciaio 3 in 1, silenziatore sotto sella			
Frizione		Multidisco in bagno d'olio				Multidisco in bagno d'olio			
Cambio		6 marce				6 marce			
Capienza serbatoio dell'olio		3.5 litri				3.5 litri			
TELAIO, CICLISTICA E STRUMENTAZIONE									
Telaio		Perimetrale in alluminio				Perimetrale in alluminio			
Forcellone		Monobraccio in alluminio, registro catena con eccentrico				Monobraccio in alluminio, registro catena con eccentrico			
Ruota		anterore	In alluminio a 5 razze 17 x 3.5"			In alluminio a 5 razze 17 x 3.5"			
Ruota		posteriore	In alluminio a 5 razze 17 x 5.5"			In alluminio a 5 razze 17 x 5.5"			
Pneumatico		anteriore	120/70 ZR 17			120/70 ZR 17			
Pneumatico		posteriore	180/55 ZR 17			180/55 ZR 17			
Sospensione		anteriore	Forcella Showa da 43mm a cartuccia, con molle a doppio passo, precarico regolabile, escursione 127mm			Forcella Showa da 43mm a cartuccia, con molle a doppio passo, precarico regolabile, escursione 127mm			
Sospensione		posteriore	Monoammortizzatore Showa con precarico e idraulica in ritorno regolabili, escursione della ruota posteriore 152mm			Monoammortizzatore Showa con precarico e idraulica in ritorno regolabili, escursione della ruota posteriore 119mm			
Freno		anteriore	Doppio disco flottante da 320mm con pinza Nissin a 4 pistoncini, ABS di serie			Doppio disco flottante da 320mm con pinza Nissin a 4 pistoncini (ABS opzionale)			
Freno		posteriore	Disco singolo da 255mm con pinza Nissin a 2 pistoncini ABS di serie			Disco singolo da 255mm con pinza Nissin a 2 pistoncini (ABS opzionale)			
Pompa		freno	Pompa Nissin da 16mm			Pompa Nissin da 16mm			
Strumentazione/funzioni		Tachimetro e contagiri analogici, computer di bordo multifunzione			Tachimetro e contagiri analogici, computer di bordo multifunzione				
DIMENSIONI									
Lunghezza		2260mm				2114mm			
Larchezza al manubrio		760mm				760mm			
Altezza senza specchietti		1210mm				1215mm			
Altezza sella		815mm				820mm			
Interasse		1537mm				1457mm			
Inclinazione canotto/Avancorsa		23.5° / 84mm				24.4° / 90mm			
Capacità serbatoio		20 litri				20 litri			
Peso in ordine di marcia		268kg				241kg			
Capienza borse laterali		31 litri							
Carico Massimo borse laterali		7.5 kg							
PRESTAZIONI (MISURATE ALL'ALBERO 95/1/EC)									
Potenza massima		130PS	128bhp	96kW	@ 9200rpm	125PS	123bhp	92kW	@ 9100rpm
Coppia massima		108Nm	80ft.lbs	@ 6300rpm		103Nm	76ft.lbs	@ 7500rpm	

T3865073

Le foto di questo catalogo ritraggono motociclette Triumph guidate da piloti professionisti esperti, con abbigliamento protettivo, in condizioni controllate su circuiti e strade chiuse al traffico. Triumph scoraggia e disapprova l'uso delle proprie motociclette per acrobazie o qualsiasi altra forma di guida irresponsabile. L'auspicio di Triumph è che ogni uscita in moto sia sicura e divertente. Guidate sempre con prudenza, rispettando gli altri e le regole del codice stradale. Adattate la guida alle condizioni della strada e alle vostre capacità. È vivamente consigliato un corso di guida. Indossate sempre un casco omologato, protezioni per gli occhi e abbigliamento tecnico protettivo, e assicuratevi che l'eventuale passeggero faccia altrettanto. Non guidate mai sotto l'effetto di alcol o droghe. Leggete attentamente il manuale d'uso e controllate sempre la vostra moto Triumph prima di utilizzarla. Dati tecnici forniti in base alle specifiche valide per il mercato del Regno Unito.

*Silenziatori: Salvo laddove diversamente specificato, i silenziatori Triumph non sono conformi con gli standard delle emissioni acustiche stradali nei Paesi in cui vigono tali standard. L'utilizzo su strada potrebbe pertanto costituire una violazione della legge. Questi prodotti sono progettati esclusivamente per l'uso in competizioni su circuiti chiusi. Per utilizzare i silenziatori Triumph, è necessario scaricare una messa a punto specifica, disponibile presso i concessionari autorizzati Triumph. Le specifiche tecniche possono variare a seconda del Paese. Alcuni accessori sono proibiti dalle normative locali. È responsabilità di chi possiede/guida una motocicletta conoscere e rispettare qualsiasi normativa locale. In caso di dubbi, contattare le autorità locali competenti. Tutte le informazioni sono aggiornate al momento della stampa. Triumph Motorcycles Limited si riserva il diritto di apportare modifiche senza preavviso. Rivolgetevi al vostro concessionario per informazioni sui modelli e i colori disponibili.

© 2010 Triumph Motorcycles Limited. Tutti i diritti riservati.