

Triumph

DAYTONA 675R

AVVERSARI: PREPARATEVI A MANGIARE
LA SUA POLVERE

L'ISOLA DI SMERALDO

A SPASSO PER L'IRLANDA DEL NORD
SU TRE TIGER

E POI...

PRESENTAZIONE DEI TRIUMPH
ADVENTURE TOURS

UNA GIORNATA CON UNO STUNT INDEMONIATO

MARCUS MUMFORD: STORIA D'AMORE TRA IL
CANTANTE E LA BONNIE

IL SIGNORE DELLE SPECIAL



Benvenuti al numero 9 di Triumph Magazine e al mio primo articolo da CEO di Triumph. (CEO, amministratore delegato).

È un grande onore per me assumere questo ruolo, dopo essere cresciuto con l'azienda e averne vissuto in prima linea tutti i grandi successi. Con i tanti nuovi prodotti previsti per i prossimi anni, uno più esaltante dell'altro, di sicuro non mi annoierò!

Ho iniziato a lavorare in Triumph quando ero uno studente, durante le vacanze estive, e l'ho vista trasformarsi da una piccola ditta a Coventry nell'impresa di Jacknell Road a Hinckley e infine nell'azienda globale che è oggi. All'epoca ho lavorato come ingegnere nel reparto di Progettazione, Qualità e Produzione, oltre al reparto Vendite e Acquisti. Il ruolo di CEO è complesso e diversificato, ma spero che la mia esperienza mi permetterà di comprendere appieno tutte le sfide che dovremo affrontare in questo settore unico e in questo momento così particolare.

Di certo il 2010 passerà alla storia come un anno davvero speciale, tra i più spettacolari dei ben 108 anni di storia della nostra azienda. Dall'emozione per i festeggiamenti di 20 anni di Hinckley al Triumph Live alla presentazione di sette nuovi modelli, l'eccitazione era tangibile in azienda e nelle nostre concessionarie.

I primi di questi nuovi modelli ad essere presentati, la Speed Triple e le nuovissime Tiger 800, hanno ricevuto il plauso della stampa e dei nostri clienti: una bella soddisfazione per tutto il duro lavoro che ci ha consentito di lanciare sul mercato queste moto.

Le nuove Tiger, in particolare, si sono dimostrate un vero successo sia tra i clienti nuovi che tra quelli già acquisiti. E proprio a questi ultimi vorrei dire grazie, di cuore, per la vostra fedeltà. E desidero ringraziare anche i nuovi clienti, quelli che stanno leggendo il Triumph Magazine per la prima volta: benvenuti in famiglia! Ci auguriamo che possiate essere tanto orgogliosi di guidare la vostra moto quanto lo siamo noi di averla progettata.

Per celebrare l'introduzione delle Tiger 800, abbiamo presentato il programma Triumph Adventure Tours, che prevede strepitose vacanze in sella in diverse parti del mondo. A pagina 52 potrete scoprire maggiori dettagli, e persino vincere un tour. In questo numero vi racconteremo inoltre gli aggiornamenti di due dei nostri modelli più famosi, la Street Triple e la Street Triple R, e vi porteremo dietro le quinte con il nostro team di sviluppo dell'ABS.

Buona lettura!



SOMMARIO

N. 9 PRIMAVERA/ESTATE 2011

TRIUMPH

Annientatrice P4

Daytona 675R: semplicemente la più desiderata supersport di media cilindrata negli showroom.

Piste Mitiche P12

Una guida ai migliori circuiti del mondo dove spingere al massimo la vostra Triumph.

La Scienza del Colore P14

Pensate che Triumph scelga per le nuove moto i suoi colori preferiti? Leggete qui.

Pioggia, Olio, Gasolio, Ghiaia, Trattori... P16

Vi spieghiamo perché Triumph offre ora l'ABS su buona parte della sua gamma e come viene testato.

Che si Dice Sulla Street... 2011 P20

Vi presentiamo il nuovo look della Street Triple e della Street Triple R.

Le Tiger Sullo Scacchiere P24

La famiglia Tiger al completo (1050SE, 800 e 800XC) visita la Giant's Causeway nel bel mezzo dell'inverno. E si diverte un sacco.

Rivolta Studentesca P32

Triumph ha dato a 18 studenti di design una Bonneville e la massima libertà creativa per la progettazione di accessori per la casa. Ecco il risultato.

Triumph by Lewis Leathers P34

Triumph collabora con il più antico produttore britannico di abbigliamento per moto per realizzare giacche di pelle davvero speciali.

L'uomo Dietro la Visiera P38

Abbiamo assistito alla prima sessione di allenamento dello stunt di Triumph Kevin Carmichael sulla sua nuova Speed Triple 1050.

Capo Loco P44

Vi presentiamo un vero customizer di Triumph, Dino Romano.

As Worn By P48

Uno stile classico e intramontabile da indossare ogni giorno. Ispirato ai miti, creato da Triumph.

Intervista – Marcus Mumford P50

Il cantante leader dei Mumford & Sons ci racconta perché ama le Triumph.

Monta in Sella Con Triumph P52

Un'anteprima esclusiva della nuova gamma di tour Adventure guidati di Triumph.

Concorso P55

Il nostro straordinario concorso vi offre la possibilità di partecipare gratuitamente a uno dei nuovi Triumph Adventure Tours e di ricevere 500 sterline per le spese personali.

ANNUNCIA TRICOR

**“Volevamo suscitare entusiasmo,”
spiega Simon Warburton di
Triumph. Di sicuro la
Daytona 675R ce l’ha fatta**

Testo: Gary Inman
Foto: Lee Brimble







LA DAYTONA 675R TRASFORMA LA SPORTIVA CARENATA SIMBOLO DI TRIUMPH AGGIUNGENDO UN TALE LIVELLO DI FINITURE E ACCESSORI CHE FINO A POCHI ANNI FA ERA RISERVATO SOLTANTO ALLE MOTO DA GARA



Quando Triumph rientrò nell'ultracompetitivo mercato delle supersport, cambiò radicalmente ogni convenzione. Quasi tutti pensavano che servisse un quattro cilindri fronte marcia da 599cc per essere competitivi, ma l'azienda britannica giocò tutte le sue carte, pur nel pieno rispetto dei regolamenti internazionali delle gare che stabiliscono i parametri delle moto in questo settore, e creò un tre cilindri da 675cc. Forse parlare di rivoluzione può sembrare troppo, ma non è poi così lontano dalla realtà. La 675, con alesaggio maggiorato e una corsa più lunga dell'albero motore rispetto alle rivali, ha una coppia significativamente superiore proprio là dove gran parte dei piloti ne ha bisogno rispetto alle 600 di cubatura inferiore nella sua stessa classe. Ora fa notizia se la Daytona non vince un test delle supersport organizzato da una rivista, ed è stata votata Moto dell'anno da testate di tutto il mondo.

Persino quando è stata messa a confronto con le cosiddette "Esotiche europee", come la BMW S1000RR, la MV Agusta F4 1000 e l'Aprilia RSV4 R, dalla rivista britannica "Performance Bikes", la "piccola" 675 si è aggiudicata la vittoria.

"Quando la coppia dell'Aprilia è elevatissima per il tracciato, quella della 675 è perfetta proprio quanto ti serve per superare camion che vanno a 80 km/h o uscire da curve velocissime," ha confermato la rivista. "E questa è solo una parte del talento della Triumph. Ti rendi conto dell'altra parte quando scopri che la 675 è una vera e propria limousine, comoda quasi quanto la BMW... La Daytona 675 è sempre straordinaria sia come moto da strada sia come compagna di occasionali sprint in pista."

Ma Triumph non ha smesso di rivoluzionare la classe supersport, anzi sta per farlo di nuovo con la Daytona 675R.

L'aggiunta della lettera "R" al nome della moto è un eccellente esempio di modestia. La Daytona 675R trasforma la sportiva carenata simbolo di Triumph aggiungendo un tale livello di finiture e accessori che fino a pochi anni fa era riservato soltanto alle moto da gara. Abbiamo intervistato Simon Warburton, Product Manager di Triumph, per scoprire come è venuta al mondo la Daytona 675R.

Per prima cosa gli abbiamo chiesto: "Perché costruire una moto così?".

"Perché pensavamo che la gente la volesse," spiega Warburton. "Pensavamo che avremmo potuto portarla a un altro livello, costruire qualcosa di veramente speciale che entusiasmasse le persone. A quanto pare ce l'abbiamo fatta."

I Triumphisti di tutto il mondo personalizzano da sempre le loro moto. Anche in questo caso è come dar vita a una visione personale della 675R, ma per un'azienda come Triumph, con una reputazione da mantenere, non è facile come per i motociclisti che possono semplicemente scegliere tra un'ampia gamma di componenti interessanti e montarli su una 675. Per l'azienda è fondamentale assicurarsi che tutto funzioni alla grande insieme, e che funzioni per tutta la vita, potenzialmente lunga e felice, della moto.

QUESTIONE DI DETTAGLI

Scoprite le differenze tra la Daytona 675R e il modello standard, e ciò che la rende così speciale

Elementi grafici

Il pacchetto di elementi grafici esclusivi include un nuovo logo per serbatoio e unità sella e il filetto sui cerchi.

Verniciatura

La combinazione classica di Crystal White e puntale sottocarena nero segna un'ulteriore differenza per la 675R. E se ancora non siete sicuri di ammirare una Daytona 675 in versione 'R', date un'occhiata al telaio posteriore sfrontatamente rosso.

Copriscarico Disponibile come accessorio per la Daytona 675, il paracalore dei silenziatori in carbonio è montato di serie sulla 675R.

Parafango posteriore In fibra di carbonio e montato di serie.

Pneumatici La Daytona 675 è in grado di raggiungere angoli di inclinazione da paura grazie all'incredibile distanza da terra delle pedane. Per sfruttare al meglio questo vantaggio, Triumph monta pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa SP ultra performanti. Raggiungono lo stesso grip delle gomme da pista grazie a un innovativo profilo che varia sull'intera larghezza dello pneumatico per ottimizzare l'area di contatto e offrire al contempo un'eccellente stabilità alle alte velocità. La miscela dello pneumatico è inoltre ideale sia per l'uso stradale che in circuito.

Sospensione posteriore Ci sono ammortizzatori e ammortizzatori, persino a marchio Öhlins. Altri produttori hanno montato ammortizzatori posteriori Öhlins con specifiche nettamente inferiori per risparmiare sui componenti, ma è il monoammortizzatore della 675R il vero affare. Questo TTX36, con l'intelligente design "twin-tube", è apprezzato dai motociclisti di tutto il mondo. È regolabile in precarico, compressione alle alte/basse velocità e ritorno. Provatelo e noterete la differenza, su ogni tipo di superficie, in strada e in pista.



Carenatura La 675R usa la stessa carenatura avvolgente dell'attuale Daytona. Il design slanciato sfrutta le dimensioni compatte della Triumph per creare un'area anteriore estremamente sottile e aerodinamica. L'unica differenza sono i fianchetti interni, di serie in fibra di carbonio sulla 675R.

Impianto frenante Anche i tubi in treccia metallica dei freni anteriori sono diversi da quelli che monta la Daytona 675 standard. Sulla 675R ci sono due tubi distinti dalla pompa freni alle pinze, anziché un unico tubo a "T". Ciò significa che non è necessario sostituire i tubi per superare l'ispezione tecnica per le gare, il che rende la 675R unica e diversa da praticamente tutte le altre moto di serie al mondo.

Quickshifter I sistemi elettromeccanici consentono il cambio marce in accelerazione piena (non in sciolata), senza l'uso della frizione. In questo modo si risparmiano importantissimi decimi di secondo al giro, e quando le condizioni lo permettono è divertente anche in strada. Il sistema quickshifter taglia momentaneamente l'accensione, allevia la pressione sul cambio per un breve attimo e consente così di selezionare la marcia successiva senza bisogno di chiudere e riaprire il gas. Il sistema quickshifter viene utilizzato su quasi tutte le moto da competizione, ma è molto raro vederlo installato sulle moto di serie.

Piastra sterzo Per via della rastremazione degli steli delle forcelle Öhlins da 43 mm, la 675R ha bisogno di una piastra sterzo su misura con fori di diametro più grande.

Parafango anteriore Realizzato in fibra di carbonio resistente e leggera: non è verniciato, proprio a sottolineare il materiale con cui è costruito.

Forcella NIX30 Öhlins In poche parole, a nostro parere, la sospensione anteriore più ambita attualmente installata su una moto stradale di serie. Hanno una parte finale sapientemente lavorata e bella da vedere, rivestimento DLC (Diamond Like Coating) sugli steli per ridurre l'attrito di primo distacco, foderi anodizzati oro e interno della cartuccia NIX da 30 mm interamente regolabile, in sostanza il target racer supersport che tutti vorrebbero sulla propria supersport.

Pinze dei freni Due parole: monoblocco e Brembo. Bastano queste due parole per capire che queste pinze rappresentano attualmente l'avanguardia degli impianti frenanti delle moto da strada. Realizzate dagli specialisti italiani per eccellenza, che riforniscono pressoché tutti i team di MotoGP e World Superbike, le pinze in lega sono lavorate da un unico blocco di materiale anziché da due metà fissate insieme come solitamente accade. E questo le rende al contempo molto potenti e costanti nel rendimento. Le pinze sono inoltre montate radialmente, ovvero i bulloni che le fissano sono perpendicolari alla parte piatta del disco, e non ad angolo retto come sono state montate per decenni. In tal modo si eliminano eventuali flessioni che avrebbero un impatto negativo sulle prestazioni della frenata.

Motore Tre cilindri in linea da 675cc raffreddato a liquido, identico a quello della Daytona standard. Il motore a iniezione sprigiona più potenza di un bicilindrico della stessa taglia e più coppia di un quattro cilindri di media cilindrata pur essendo più stretto. Ed è perfetto per la strada e la pista.



Il pilota sulla Daytona 675R indossa tuta AS7, guanti AS7 e stivali AS1 della nuova gamma Triumph engineered with Alpinestars, disponibile esclusivamente nelle concessionarie Triumph. Per scoprire l'intera collezione, visitate il vostro showroom o www.triumphmotorcycles.com



“La Daytona 675R è stata sottoposta agli stessi test e processi di sviluppo cui sottoponiamo i nuovi modelli,” spiega Warburton. “Per quanto concerne molle e regolazioni, non ci siamo limitati a prendere i componenti da Öhlins e installarli sulla moto. Abbiamo avviato lo stesso ciclo di sviluppo completo che adottiamo sempre per affinare le tarature, per essere certi di ottenere il massimo da questi componenti di alta qualità.”

Prima che i reparti di progettazione e sviluppo arrivassero a questo punto, è stato necessario prendere alcune importanti decisioni sulle specifiche della moto.

“Abbiamo valutato ciò che potevamo e dovevamo fare alla moto. Abbiamo riflettuto a lungo se montare Öhlins o un'altra marca di sospensioni. Abbiamo considerato anche se montare sospensioni con specifica superiore del nostro attuale fornitore (Kayaba). Alla fine abbiamo deciso che Öhlins era la scelta migliore. Eravamo comunque piuttosto scettici sull'effettivo miglioramento che avremmo ottenuto rispetto alla sospensione standard, dato che ne eravamo già molto soddisfatti, ma dopo che abbiamo iniziato a lavorare con le unità Öhlins abbiamo cominciato ad apprezzarne a fondo la differenza.”

Naturalmente la 675R costerà di più rispetto a una Daytona standard, ma anche se sappiamo che una moto è molto più della somma delle sue parti, l'aumento di prezzo è inferiore alla somma dei componenti aggiuntivi. Se il proprietario di una Daytona 675 volesse trasformare la sua moto in una specifica “R”, il costo sarebbe nettamente superiore alla differenza di prezzo tra la standard e la 675R.

l'elenco delle differenze è davvero lungo e interessante: forcella NIX30 Öhlins da 43 mm; diversa piastra sterzo; sospensione posteriore TTX36 Öhlins; pinze anteriori monoblocco Brembo; frenante anteriore in stile racing; quickshifter Triumph montato di serie; parafango anteriore in carbonio; inserti carena in carbonio; parafango posteriore in carbonio; paracalore del silenziatore in carbonio; elementi grafici esclusivi; telaietto posteriore rosso.

Ma la nuova moto non è stata equipaggiata con tutto quello che si intendeva montare.

“In tutti i progetti devi decidere fino a quanto spingerti nella valutazione di una nuova specifica,” spiega Warburton. “Abbiamo deciso di non montare cerchi in magnesio perché avrebbero fatto lievitare troppo il prezzo nella fascia superbike. L'attuale prezzo è vicino a quello della Suzuki GSX-R750 e della Ducati 848. I clienti potranno quindi comprare la 675R, con componenti Öhlins, Brembo, in fibra di carbonio e persino il quickshifter, a meno di quanto spenderebbero per una Ducati standard.”

Ed è per questo che Triumph ha deciso che la Daytona 675R non sarà un'edizione limitata. Sapevano che i motociclisti sarebbero impazziti per questa moto prima ancora che qualcuno fuori dalla fabbrica potesse montarci in sella.

Le reazioni che ha suscitato sin dal giorno della presentazione al Salone EICMA di Milano a fine 2010 hanno sorpreso persino gli esperti di Hinckley, ma Triumph si è impegnata a costruirne un numero sufficiente per soddisfare la domanda. E non servirà certo lo status speciale che un'edizione limitata potrebbe conferire alla 675R per incrementarne le vendite: la moto andrà a ruba in tutti gli showroom.

LE REAZIONI CHE HA SUSCITATO SIN DAL GIORNO DELLA PRESENTAZIONE AL SALONE EICMA DI MILANO A FINE 2010 HANNO SORPRESO PERSINO GLI ESPERTI DI HINCKLEY, MA TRIUMPH SI È IMPEGNATA A COSTRUIRE UN NUMERO SUFFICIENTE PER SODDISFARE LA DOMANDA



IN SENSO ORARIO DALLA PRIMA FOTO IN ALTO A SINISTRA

Elementi grafici esclusivi sulla carrozzeria chiara Crystal White. Dalla Svezia con amore. Il cupolino di classe vanta piastra sterzo leggera della forcella, pompa freni Brembo, fianchetti superiori in carbonio, estremità superiori delle forcelle Öhlins e strumenti multifunzione Triumph. Avete visto bene: pedane per il passeggero. Dopotutto è una moto da strada, l'avete dimenticato?

“Abbiamo già modificato i nostri programmi per produrre più unità di quanto originariamente stabilito, proprio per l'enorme interesse che abbiamo riscontrato,” sorride Warburton.

È chiaro che motociclisti, piloti occasionali e piloti veri e propri trarranno tutti vantaggio dalle specifiche aggiornate della moto. E la 675R verrà omologata dalla FIM, la federazione internazionale motociclistica, per consentirne l'uso nelle classi Supersport e Superstock, dando così ai piloti che scelgono Triumph un vantaggio significativo.

“La Daytona 675 standard viene considerata la miglior supersport sul mercato, ma quando spingi al limite la nuova 675R sul tracciato ti rendi subito conto della differenza offerta dalle nuove sospensioni. È molto più a suo agio in pista. Ha freni di qualità straordinaria, il meglio che si possa trovare. E quando la guidi e la spingi al massimo, noti subito la differenza. Per dirla breve, giri più veloce.”

Se non siamo piloti professionisti che possono ambire a una moto supersport da gara all'avanguardia, ma ci piace comunque l'idea di una versione “R” della nostra Triumph preferita, possiamo aspettarci un'intera flotta di modelli “R”?

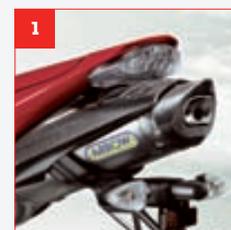
“Vedremo...” dice Warburton con un sorriso appena accennato. “La Street Triple R è stato il primo esperimento, quindi staremo a vedere come va.”



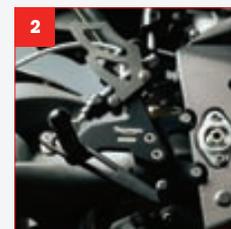
Per ulteriori informazioni sulla Daytona 675R o sugli accessori ufficiali per questo modello e per la Daytona 675, visitate la vostra concessionaria Triumph o www.triumphmotorcycles.com

ACCESSORI

LA DAYTONA 675R VANTA UNA SPECIFICA INCREDIBILMENTE ALTA COME STANDARD, MA CI SONO COMUNQUE ALCUNI OPTIONAL DELL'AMPIA GAMMA DI ACCESSORI TRIUMPH CHE POTREBBERO RENDERLA FELICE... ECCO QUELLI CHE MONTEREMMO NOI.



1. Terminale Arrow
Triumph collabora ormai da anni con il leggendario produttore di scarichi, e la qualità di questo accessorio ufficiale Triumph ne dimostra chiaramente il perché. La finitura e il design sono perfetti. Non pensate anche voi che ogni 675R si meriti un silenziatore Arrow omologato con beccuccio in carbonio in tinta con il paracalore in carbonio di serie?



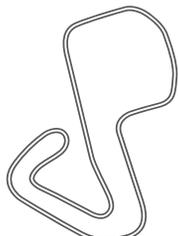
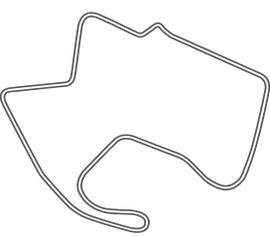
2. Pedane arretrate Arrow
Robuste eppur leggere, le in due parti consentono una regolazione ottimale, così i motociclisti possono variare la posizione di guida. Realizzate dai maestri italiani di Arrow, includono protezioni tallone in fibra di carbonio e sono progettate per l'utilizzo con la pompa freno posteriore di serie, così sono facili e veloci da montare.



3. Tuta AS7 Triumph engineered with Alpinestars
Non è solo la moto a dover far bella figura in pista. La collaborazione di Triumph con il leader dell'abbigliamento tecnico Alpinestars ha dato vita alla nuova tuta AS7, che vi mostriamo in queste pagine. Progettata per completare alla perfezione la nuova 675R, la tuta AS7 è stata sviluppata dai team abbigliamento di Triumph fianco a fianco con gli esperti responsabili della creazione dei prodotti Alpinestars che tanto spesso vediamo nelle gare. La protezione posteriore aerodinamica a doppia densità presenta un design con bandiera britannica, paraschiena integrato, protezioni esterne per spalla e ginocchio sviluppate per la MotoGP e un design ergonomico appositamente pensato per la posizione di guida della Daytona 675R.

TRIUMPH È DIVENTATA CELEBRE PER LE SUE MOTO DALLA MANEGGEVOLEZZA STRAORDINARIA, E LE NUOVE DAYTONA 675R E SPEED TRIPLE 1050 CONFERMANO ANCORA UNA VOLTA QUESTA BEN MERITATA REPUTAZIONE. E QUALE POSTO MIGLIORE PER ESPLORARE TUTTA QUESTA AGILITÀ SE NON I MIGLIORI CIRCUITI DEL MONDO?

PISTE MITICHE



LAGUNA SECA USA

A due passi dalla bellissima costa pacifica della California, Laguna Seca è il circuito preferito di sempre per molti piloti e appassionati. Il suo tracciato unico ha dato vita ad alcuni duelli indimenticabili. È un circuito ritmico che per un giro da pole impone ai piloti di mantenere elevate velocità in curva. Ed è proprio il tipo di circuito veloce, fluido e tecnico per cui è nata la Daytona 675R. Dimenticavo: è qui che si trova il leggendario Cavatappi.

Sito web:
mazdaraceway.com

Aperture:
Apertura limitata del tracciato per giri in pista per via dell'inquinamento acustico; fate una ricerca online, cominciando da: pacifictracktime.com

BRANDS HATCH REGNO UNITO

Qualsiasi circuito può essere affrontato a un ritmo calmo e per la sola gioia di guidare. Ed è per questo che gli appassionati amano girare in pista. Ma i piloti che si spingono al limite sanno bene che Brands Hatch è uno dei più tosti. La Daytona 675R ha un forcellone relativamente lungo, pur mantenendo un interasse totale corto. Il forcellone aiuta i piloti ad affrontare le pericolose curve del circuito inglese, specialmente nella salita tra i boschi che porta alla collina. La Dingle Dell, anche se è stata modificata, resta il punto più difficile del tracciato. E la Daytona 675R adora questo tipo di circuito.

Sito web:
motorsportvision.co.uk/brands-hatch/

Aperture:
clubmsv.com/blke-home.aspx

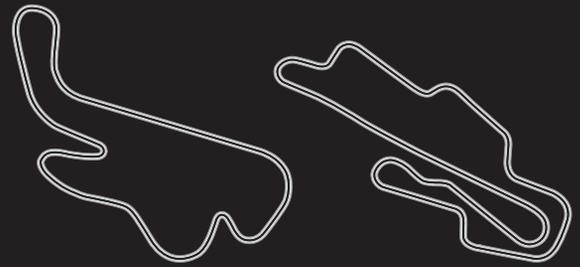
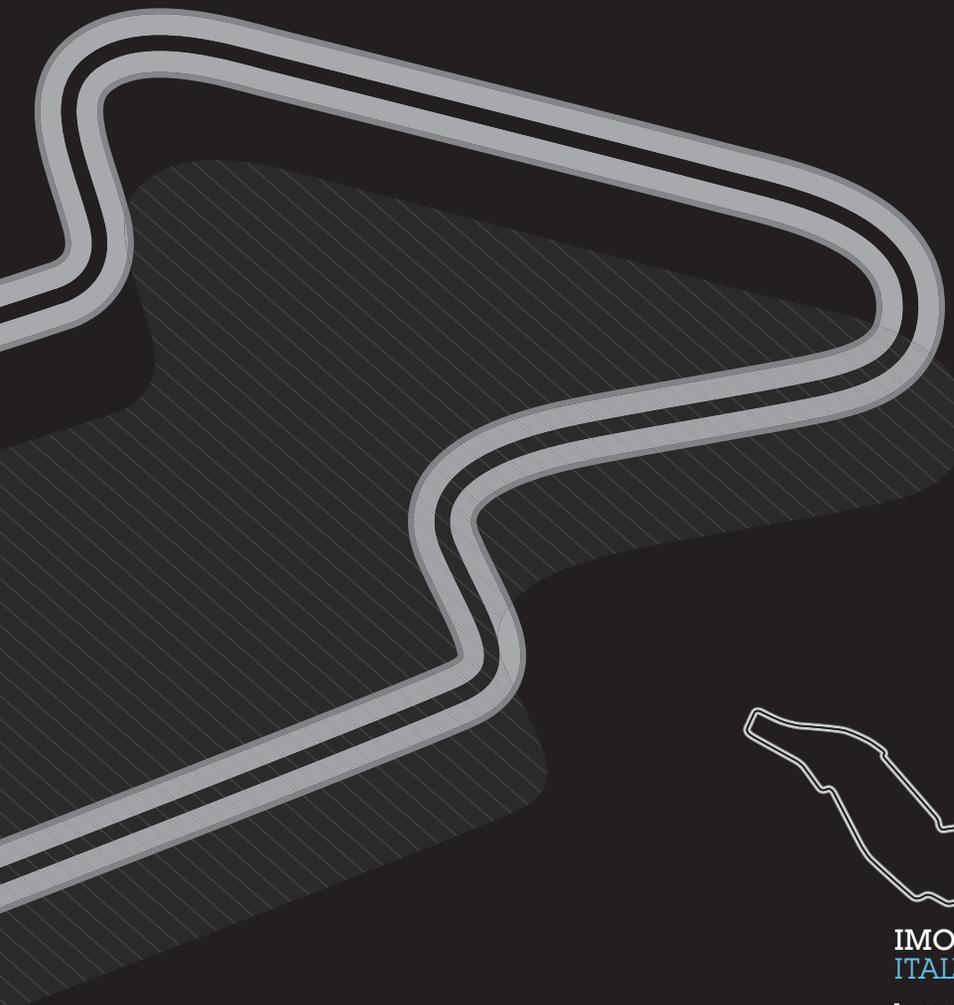


BRNO REPUBBLICA CECA

Velocità. Una parola che racchiude l'essenza stessa di questo storico tracciato. La velocità media a Brno è davvero alta e si nota la mancanza di curve strette che affliggono molti dei moderni circuiti. La pista ceca è fluida come nessun'altra. Quando entri in sintonia con Brno e prendi il ritmo giusto, ci sono ben pochi altri posti al mondo che possono competere per divertimento ed emozione.

Sito web:
automotodrombrno.cz/en

Aperture:
Sito ufficiale



PHILLIP ISLAND AUSTRALIA

Lo straordinario circuito australiano figura tra i preferiti di quasi tutti i piloti più importanti. Ci sono tantissime curve veloci e fluide nella prima parte del tracciato, e il panorama visibile dal rettilineo da sesta piena è indimenticabile, sempre che abbiate l'esperienza e il sangue freddo per permettervi di distogliere lo sguardo dall'asfalto e ammirare l'oceano.

Sito web:
phillipislandcircuit.com.au

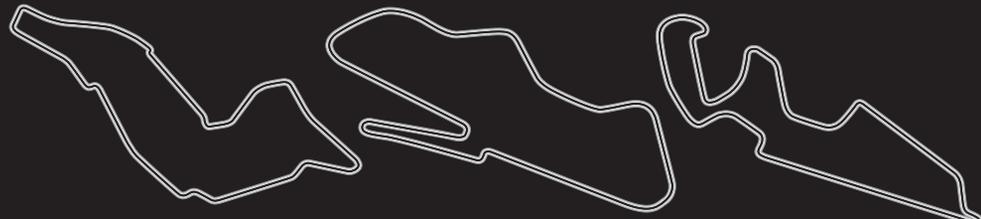
Aperture:
phillipislandracedays.com.au

MUGELLO ITALY

Il Mugello è uno dei pochi circuiti al mondo su cui i piloti non devono scendere fino alla prima curva per affrontare persino le curve più strette. Le curve più lente del Mugello sono da affrontare in seconda, il che significa che in sella alla Daytona 675R potete sfruttare il regime ideale e uscire dalle curve con una valanga di coppia prima di ingranare la terza. Inoltre ci sono dei settori molto veloci che piaceranno sicuramente a chi ama dare gas a testa bassa.

Sito web:
mugellocircuit.it/en

Aperture:
imola-race.com
sezione circuiti



IMOLA ITALY

La coppia e la potenza leader delle moto sportive e delle roadster naked di Triumph sono perfette per accelerare lungo i rettilinei in salita di Imola e per uscire a gas spalancato dagli stretti tornanti e dalle curve tanto lente da dover quasi fermare la moto. Bilanciamento eccellente, atteggiamento giusto e distribuzione ottimale del peso delle moto Triumph pensate per la pista consentono di affrontare le quattro chicane con naturalezza. E la frenata della curva Rivazza è una delle più forti al mondo: il test perfetto per i freni anteriori Brembo della 675R e della Speed Triple.

Sito web:
autodromoimola.com

Aperture:
imola-race.com
e sito ufficiale

DONINGTON PARK REGNO UNITO

Donington Park è stato sottoposto a ristrutturazione e ad alcune decisioni di business discutibili, ma è ancora un posto speciale da visitare non appena riaprirà quest'anno. I migliori piloti spesso dicono che l'ultimo paio di curve lente (aggiunte per raggiungere la lunghezza del circuito richiesta a livello mondiale) rovinano un po' il giro, ma amano talmente tanto tutto il resto della pista che ci passano sopra. Il circuito è veloce, ondulato e a tratti fa un po' paura. Il suo segreto è la velocità che la moto riesce ad acquisire. I piloti apprezzeranno il profilo snello della Daytona 675R che fende l'aria, offrendo così un vantaggio tangibile quando si affronta la Craner ad alta velocità.

Sito web:
donington-park.co.uk

Aperture:
nolimitsracedays.com

MOTORLAND ARAGON SPAGNA

Aragon è un circuito insolito. Anche se il Paese sembra costruire un circuito di classe mondiale ogni due anni, gli altri tracciati spagnoli moderni racchiudono il massimo numero di curve nel minimo spazio, e il risultato sono molte curve strette e lente. Non qui. Quasi tutto il circuito è da terza e scorre fluido. Ed ha anche una buona dose di carattere, pur essendo piuttosto recente, e non è una cosa da poco. Tutte le curve sono abbastanza cieche in entrata ma questo rende la pista ancor più divertente quando impari a conoscerla.

Sito web:
motorlandaragon.com

Aperture:
Sito ufficiale (è un nuovo circuito parecchio trafficato)

PRONTI A SCENDERE IN PISTA?

Gran parte di questi circuiti, alcuni più spesso di altri, aprono al pubblico per consentire agli appassionati di girare in pista. Visitate il loro sito e prenotate una giornata in sella alla vostra Triumph.

LA SCIENZA DEL COLORE

Ci sembra del tutto normale che stili e tecnologie delle moto evolvano, si sviluppino, passino di moda o tornino in auge. Ma forse non vi siete accorti che anche il colore della verniciatura delle moto subisce tendenze molto simili

Un po' come quasi tutto nel mondo occidentale, anche il colore con cui vengono verniciate le nuove vetture va di moda un giorno e diventa démodé poco dopo. Si tratta di un aspetto più evidente nel mercato automobilistico che in quello delle due ruote, ma il colore delle nuove moto è ugualmente soggetto ai trend della moda. Se ripensiamo alle moto di metà anni '80 o degli anni '90, quasi nessuna carenata era in tinta unita: di solito erano ricche di decorazioni a strisce e decalcomanie. Ora le supersport più all'avanguardia, come la Daytona 675, hanno eleganti colorazioni monocromatiche e decalcomanie discrete. Parlando di macchine, ripensate agli anni '70 (se siete abbastanza vecchi per ricordarveli) e a tutti quei senape e marrone così diffusi all'epoca e poi completamente spariti di scena per i successivi 40 anni.

Per saperne di più sui colori che spiccano sulle moto negli showroom Triumph di tutto il mondo, abbiamo intervistato uno dei Progettisti prodotto dell'azienda, Darrell Taylor.

“Il colore delle moto viene deciso circa otto/dodici mesi prima del lancio del modello finale, e ci affidiamo a dei rapporti sulle tendenze di mercato. Sono uno strumento molto utile realizzato da un'agenzia i cui rappresentanti partecipano a svariati eventi, come fiere di arredamento o design, eventi dedicati a sport estremi e altre fiere di varia natura, per osservare e analizzare prodotti, colori, decalcomanie e stili, e comprendere così le tendenze emergenti e quelle che stanno passando di moda.”

Triumph

È FINITO IL TEMPO IN CUI PREVALEVA
L'ATTEGGIAMENTO "O COSÌ, O COSÌ", QUANDO HENRY
FORD DICEVA AI POTENZIALI CLIENTI: "POTETE
SCEGLIERE QUALSIASI COLORE PURCHÉ SIA NERO"



Ma non è semplice come potrebbe sembrare. Triumph deve valutare se la tendenza sarà sufficientemente significativa e decidere di conseguenza se allineare i prodotti.

È finito il tempo in cui prevaleva l'atteggiamento "o così, o così", quando Henry Ford diceva ai potenziali clienti: "Potete scegliere qualsiasi colore purché sia nero". Ma in fondo non aveva tutti i torti. Quando si tratta di una moto come la Street Triple, il primo colore sarà sempre un colore "sicuro", e per questo modello è proprio il nero. E non perché l'abbia stabilito Triumph, ma perché i grandi mercati europei amano il nero. Rappresenta un costante 50% di tutte le vendite di Street Triple.

Il secondo colore sarà invece un colore "attuale".

"Può cambiare da un Paese all'altro," spiega Darrell. "Per cui bisogna prestare molta attenzione ai mercati più importanti. Il bianco è al momento un'opzione vincente, ma stiamo valutando l'idea di svilupparlo con vernici, tocchi di colore e decalcomanie differenti per renderlo ancor più interessante."

Se un modello è disponibile in tre colori, il terzo verrà spesso definito internamente a Triumph come quello di "comunicazione".

"Per una Tiger potrebbe essere un 'grigio pietra', un 'giallo sabbia', un 'verde foresta', un colore che si identifica facilmente con lo spirito della moto e con il suo habitat concettuale," spiega Darrell.

Un colore di comunicazione può essere luminoso o insolito, in grado di catturare gli sguardi e attirare l'attenzione; lo scopo è quello di mantenere la moto sotto i riflettori e garantire che la si noti chiaramente in brochure, pubblicità e concessionarie. Anche se il nero resta il colore più diffuso, non significa che sia il migliore per le foto o le pubblicità di una moto.

"Il colore di comunicazione raggiunge meno del 15% delle vendite totali della moto, ma a livello teorico genera di solito più vendite di quel modello perché viene notato di più," conferma Darrell.

So che molti di voi faranno un balzo indietro nel leggere di passerelle e sfilate in una rivista di moto, ma credetemi, esiste un parallelo. Le creazioni di moda più stravaganti (che so, un cappello in pelle di oritteropo da allevamento o pantaloni con apposite aperture per le chiappe) vengono studiate proprio per suscitare aspettativa e interesse attorno al nome. Probabilmente nessuno comprerà il cappello di oritteropo da 4.000 Euro, ma in molti si ricorderanno il nome dello stilista e compreranno una bottiglietta di profumo o dopobarba da 35 Euro. In modo leggermente diverso, le moto verniciate con il colore di comunicazione vengono notate di più e attirano potenziali acquirenti negli showroom, dove solitamente finiscono per comprare una moto di colore "sicuro".

Il prossimo, esaltante colore di comunicazione sarà il viola Imperial Purple, sulla nuova Street Triple. Si tratta di una scelta decisamente fuori dal coro che prosegue sulla linea del giallo Scorched Yellow e dell'arancio Blazing Orange (sulla Street Triple R). Imperial Purple è stato sviluppato in esclusiva per Triumph dal fornitore di vernici dell'azienda.

E quando si tratta di esclusività, Triumph ha un altro asso nella manica: il suo reparto verniciatura. Altri produttori di moto hanno un reparto verniciatura, ma non possono contare sugli stessi esperti altamente qualificati che lavorano a Hinckley.

"Non si tratta solo di lavoro, per i ragazzi della verniciatura," spiega Darrell. "Lavorano a nuove idee nel tempo libero e le presentano ai reparti di design, progettazione e marketing. Sono stati loro a proporre la tecnica di verniciatura a velo che abbiamo usato su un'edizione speciale della Thunderbird, ed è andata a ruba."

Se non siete sicuri di quale colore stia meglio sulla vostra prossima Triumph, divertitevi a provarli tutti con lo strumento "Create My Triumph" su www.triumphmotorcycles.com

Testo: Gary Inman
Foto: Alessio Barbanti e Charlie Gray

PIOGGIA, **OLIO**, GASOLIO,
GHIAIA, TRATTORI,
STERCO DI MUCCA,
MACCHINE, AUTOBUS,
CICLISTI SUICIDI, CANI
IMPAZZITI, **FANGO**,
MOTORINI FUORI
CONTROLLO, CANGURI,
CERVI, GALLINE,
BAMBINI, BAMBINI CHE
INSEGUONO GALLINE,
GHIACCIO, BUCHE, TAXI,
NEOPATENTATI...

A pensarci bene, ci sono un sacco di cose contro cui deve combattere un motociclista. Ed è per questo che Triumph offre impianti frenanti ABS su nove dei suoi attuali modelli

Testo: Rupert Paul



TRIUMPH



SOPRA I test di frenata di Triumph spingono le moto al limite, e la Sprint GT monta delle sporgenze di sostegno. La carena si può anche cambiare, ma è difficile trovare collaudatori esperti e preparati...

SOTTO Nel centro di collaudo di Triumph, ghiaccio e neve aggiungono realismo e adrenalina ai test dell'ABS.



COME FUNZIONA L'ABS DI TRIUMPH

1. In un normale impianto frenante, la leva o il pedale creano una pressione che passa direttamente alle pinze. L'ABS di Triumph mette tra i due un modulatore (un sistema di valvole controllato da un computer). Il dispositivo funge da sentinella, controllando la velocità di rotazione della ruota e la velocità di marcia, senza intervenire finché non rileva un potenziale pericolo. Se tiri la leva o premi il pedale, i freni funzionano normalmente.

2. Se per un qualche motivo il modulatore rileva che la decelerazione della ruota sta per superare i parametri impostati, apre una valvola nell'impianto frenante per ridurre la pressione a livello della pinza. A seconda di come registra le condizioni effettive, scarica la pressione velocemente, lentamente o una via di mezzo. La forza frenante diminuisce, e si previene così il bloccaggio delle ruote.

3. Quando il differenziale di velocità di rotazione e velocità di marcia torna a livelli sicuri, viene ripristinato il normale sistema frenante. In effetti il modulatore entra in gioco proprio quando stai per metterti nei guai. Inoltre può adattarsi al grip superiore degli pneumatici sportivi, che rappresentano una sfida meno insidiosa della differenza tra strade asciutte e bagnate.

Gli uccellini cantano sugli alberi, il cielo è terso dopo la piovgerella notturna e i primi germogli fanno capolino tra le fronde. In questo dolce clima primaverile, come da 20 anni a questa parte, la tua voglia di montare in sella e spalancare il gas si fa incontenibile. Il tre cilindri sotto di te ruggisce e romba sprigionando la consueta valanga di coppia. Che bella sensazione, vero?

Poi all'improvviso, da una stradina nei campi cui non avevi mai fatto caso, sbucca un trattore. Seguito (orrore!) da un rimorchio. Il contadino sterza, la prende larga e inizia la sua manovra verso un'interminabile curva, e a quel punto ti rendi conto che occuperà tutta la carreggiata. Non puoi fare nient'altro se non fermarti.

Sfortunatamente ti rendi anche conto (col vantaggio di 0,1 secondi offerto dal famigerato "senno di poi") che stai andando a una velocità appena appena imprudente. Un imprevisto di quelli che ti capitano una volta nella vita.

La strada è in buone condizioni, ma è fredda e in alcuni punti è ancora bagnata. Hai scaldato le gomme solo fino a tre quarti. Ti ci vogliono altri 0,4 secondi per chiudere l'acceleratore, riguardare tutta la tua vita che ti scorre davanti e stringere le dita sulla leva del freno. Il tuo unico pensiero ora come ora è sopravvivere. Ce la farà il nostro eroe?

Uno scenario così non sarà un grande spot per le due ruote, ma in fondo tutti i motociclisti si sono trovati in una situazione del genere. Siamo umani. Commettiamo degli sbagli, nessuno escluso, e non essere in grado di usare al meglio i freni è uno dei peggiori. Negli ultimi tre anni ho intervistato otto agenti che si sono occupati di incidenti stradali in moto in Gran Bretagna. Tutti hanno confermato che gli incidenti più gravi iniziano con una serie di decisioni sbagliate (e forse anche con una buona dose di sfortuna). E finiscono tutti con un errore fatale in sterzata o in frenata.

L'ABS può risolvere il problema della frenata, ed è proprio per questo che Triumph ha ampliato la scelta di questo optional da una sola moto nel 2005 (la Sprint ST) a ben nove modelli oggi. Eppure molti motociclisti pensano ancora che l'ABS sia in qualche modo un di più, e che i "veri motociclisti" non ne hanno bisogno. Ognuno ha le sue opinioni, rispettabilissime, ma pensare di fare meglio senza la più recente tecnologia Advanced Braking System è un'idiozia talmente grande che non merita commenti. Ora tenteremo di spiegarne il motivo.



LA GOMMA POSTERIORE FA 1.270 GIRI AL MINUTO, E LE RAZZE TI APPAIONO
COME FUSE IN UN UNICO DISCO ROTANTE SFOCATO. PER UN COMPUTER ABS
TRIUMPH, CHE PRENDE LE DECISIONI 1.250 VOLTE PIÙ VELOCEMENTE, LO STESSO
PNEUMATICO GIRA PIANO COME LA LANCETTA DEI SECONDI SU UN OROLOGIO

Effettivamente alcuni dei primi impianti ABS di altri produttori erano basilari e i motociclisti più esperti (molti dei quali erano giornalisti) potevano facilmente superarli in prestazioni sull'asciutto. E in certi casi, con un po' di pratica, persino sul bagnato. A volte il computer ci metteva così tanto a riattivare il freno che era come se ci fosse una mano invisibile che riaprirebbe il gas. Non era un granché per un test su strada.

Ma quei giorni sono un lontano ricordo. Il sistema di Triumph, sviluppato in collaborazione con i massimi esperti giapponesi di impianti frenanti Nissin, analizza la velocità di ciascuno pneumatico 2.500 volte al secondo. Rispetto al motociclista del nostro esempio, che ci ha messo mezzo secondo per passare da un sorriso ebete a una maschera di panico frenante, è incredibilmente rapido. A una velocità di circa 160 km/h, mezzo secondo corrisponde a 22,3 metri. Alla stessa velocità, il sistema ABS di Triumph valuta ciascuno pneumatico ogni 18 millimetri.

Mettiamola in un altro modo. Stai viaggiando con un amico a 140 km/h. La sua gomma posteriore fa 1,270 giri al minuto, e le razze ti appaiono come fuse in un unico disco rotante sfocato. Per un computer ABS Triumph, che prende le decisioni 1,250 volte più velocemente, lo stesso pneumatico gira piano come la lancetta dei secondi su un orologio.

E non è ancora tutto. La cosa più importante è l'assoluta estraneità del computer alle circostanze. I giornalisti (me incluso) che si vantavano di poter surclassare le prime moto con ABS non tenevano in giusta considerazione tutti i fattori in gioco. In caso di vera emergenza, non c'è tempo di provare: è buona solo e soltanto la prima. Potresti bloccare le ruote. Potresti perdere il controllo e non frenare abbastanza a fondo. Potresti persino distrarti a guardare la ragazza in rosso sul ciglio della strada.

Il computer, a confronto, è sordo, cieco e privo di immaginazione. Tutto ciò che sa fare è calcolare, molto velocemente, e di continuo. Con la pioggia e con il sole, con le strade ghiacciate o piene di ghiaia, non si lascia prendere dal panico. Semplicemente, impedisce che le ruote si blocchino.

E che dire del sistema di Triumph?

“Solitamente facciamo tre frenate con ABS e tre manuali, poi calcoliamo la differenza tra la media di ciascuna,” spiega il capo progettista del telaio Adrian Shaw. “Sull'asfalto asciutto, da 130 km/h a zero, il nostro capo collaudatore David Lopez riesce a fermarsi a una distanza del 6% inferiore senza l'ABS. Sul bagnato l'ABS è meglio. Ma non bisogna dimenticare che David guida su un tracciato che conosce bene e ha molta pratica alle spalle. E comunque il suo stile di guida è di un altro livello. In situazioni imprevedibili, l'ABS vi può salvare. Le superfici scivolose sono il suo habitat naturale.”

I tre nuovi modelli di quest'anno (la Speed Triple e le due Tiger 800) hanno un modulatore ABS di seconda generazione. I tempi di reazione sono veloci quanto quello precedente, ma è più piccolo, e anche più leggero di 200 g. Questa riduzione facilita il lavoro dietro le quinte dei progettisti, che cercano sempre nuove soluzioni per moto più snelle e compatte e per ridurre il peso complessivo. Il modulatore è allo stesso tempo la mente e il braccio del sistema ABS: è un computer che monitora la velocità delle ruote e un sistema di valvole ad azione rapida che riduce uniformemente la pressione del gruppo frenante quanto necessario.

“Il modulatore è realizzato da Nissin, ma i nostri collaudatori collaborano con loro allo sviluppo degli algoritmi per ciascun modello,” spiega Adrian. “Sono gli algoritmi a gestire il grado di riattivazione da parte del sistema della pressione del gruppo frenante in condizioni diverse. Non basta trasferire l'assetto di un modulatore da una moto all'altra. Per esempio, il setup della Tiger 800 è completamente differente da quello della Sprint. Hanno un diverso centro di gravità, un diverso rapporto di distribuzione del peso, un diverso interasse e così via. Lottimizzazione è un processo simile allo sviluppo di un ECU per il motore.”



IL SISTEMA FRENANTE TRIUMPH

Sulla Sprint GT, il modulatore ABS riceve 2.500 segnali al secondo dal disco baffato su ciascuna ruota. A 240 km/h, significa un segnale ogni 27 mm di strada percorsa. “La quantità di dati elaborati a quella velocità è enorme,” conferma Adrian Shaw. “Ma funziona perfettamente. Lo abbiamo verificato.”

Il centro di collaudo di Triumph ha cinque diversi circuiti per il test dei freni sul bagnato. Quello più scivoloso usa circa 60 metri di piastrelle nebulizzate con acqua, per simulare la guida su ghiaccio.

Triumph ha introdotto l'ABS all'inizio del 2005, sulla Sprint ST. Oggi lo offre su ben 10 modelli: Tiger 1050 e 1050 SE; Rocket III Roadster; Rocket III Touring, Thunderbird e Thunderbird Storm; Sprint GT; e sui tre nuovi modelli per il 2011: la nuova Speed Triple, e le Tiger 800 e 500XC.

Secondo il settimanale britannico “Motor Cycle News”, è proprio una Triumph la detentrica del record assoluto di frenata per una moto stradale di serie. Il collaudatore esperto Bruce Dunn ha fermato una Speed Triple 2008 da 110 km/h in 43,8 metri. “È uno straordinario mix di posizione di guida, distribuzione del peso e pura forza frenante,” ha dichiarato.





CHE SI DICE SULLA

STREET

Nuovi modelli continuano ad arrivare. Dopo un periodo storico per i lanci di nuove moto, sette negli ultimi mesi, Triumph ha trovato il tempo per rinnovare la gamma Street Triple

In principio fu la Speed Triple 1050 MY2011. Le sue prestazioni straordinarie e il fantastico nuovo look hanno fatto entrare in una nuova era la gamma di Roadster Triumph. Ora è giunto il momento di una nuova versione delle strepitose Street Triple e Street Triple R che hanno stupito e entusiasmato il mercato a livello mondiale.

Perché stupito? Be', in un certo senso è stato proprio così. L'ultima volta che Hinckley presentò una roadster naked di media cilindrata, la Speed Four, i risultati non furono all'altezza delle aspettative. Il Product Manager Simon Warburton si ricorda bene della Speed Four:

“Aveva un prezzo competitivo e specifiche elevate, semplicemente non funzionava dal punto di vista delle vendite. Non ha suscitato molto interesse, e penso che abbia patito dell'associazione con la TT600, che non era andata bene da un punto di vista commerciale.”

Tante cose sono cambiate per Triumph tra il lancio del 2002 della Speed Four e il lancio del 2008 della Street Triple. La decisione di interrompere la produzione di motori a quattro cilindri, come quelli della TT600 e della Speed Four, non era la più ovvia da prendere a quel tempo, ma col senno di poi si è rivelata un'idea brillante. Ha dato all'azienda britannica ancor più personalità, senza limitarla in un campo di tecnologie superate. Ora, come di certo sapete, Triumph produce soltanto moto a due e tre cilindri, ma la gamma è altamente differenziata: si passa dal bicilindrico da 865cc raffreddato ad aria della Bonneville al tre cilindri da 2294cc raffreddato a liquido della Rocket III Roadster.

La lezione imparata dalla TT600 e dalla Speed Four ha aiutato Triumph a ottenere che la Daytona 675 e la Street Triple diventassero, agli occhi del mondo, moto leader di settore. Inoltre, l'esperienza maturata con la Speed Four è il motivo per cui ci sono due versioni di Street Triple.

La versatilità della Street Triple le è valsa tantissimi ammiratori. È fantastica tanto per portarvi ogni giorno al lavoro quanto per farvi grattare le saponette sull'asfalto.

La nuova Street Triple è sostanzialmente la stessa di cui vi siete innamorati, ma con gradevoli migliorie qua e là. E il prezzo è sempre altamente competitivo.

Il pilota sulla Street Triple indossa giacca di pelle Triumph Viper, pantaloni Sport #3 e guanti Triumph Alpinestars AS1. Per maggiori informazioni, visitate la vostra concessionaria Triumph o www.triumphmotorcycles.com



“Prima di presentare la Street Triple, alcuni avevano dubbi sul suo successo, ma in generale eravamo più fiduciosi. La ragione per cui non abbiamo subito lanciato sul mercato una Street Triple con la specifica ‘R’ è che avevamo già provato a presentare specifiche tecniche così alte su una moto della stessa classe. La Speed Four aveva sospensioni regolabili e freni supersport, ma non abbiamo tratto alcun vantaggio da queste specifiche qualitativamente importanti. Abbiamo presentato la Street Triple con sospensioni non regolabili (se non nel precarico del mono) e pinze dei freni tradizionali perché all’epoca nulla ci portava a credere che la gente volesse una moto naked di media cilindrata con specifiche racing.”

Ora la Street Triple e la Street Triple R convivono fianco a fianco, e stanno sempre ai piani alti dei grafici delle vendite, dato che entrambe attirano clienti con diversi desideri, risorse e programmi per il futuro.



Ma basta parlare del passato, parliamo invece di questa rinnovata Street Triple, il cui cambiamento più evidente è l’adozione dei fari della Speed Triple. Questi fari hanno suscitato parecchio clamore, sia da parte di chi ama il nuovo volto delle roadster Triumph sia da parte di chi non lo ama affatto.

“Penso che descriverli come controversi sia troppo forte,” dice Warburton. “La nostra sensazione è che un piccolo gruppo di persone abbia scatenato un gran trambusto su internet. Quando parli con la gente ai saloni e alle mostre, benché ci siano certamente alcuni a cui i nuovi fari non piacciono, si tratta di un 5% appena. Mentre ad altri non piacevano quelli vecchi rotondi. Ascoltiamo i clienti, ma sappiamo bene che per farci un’idea chiara di come stanno realmente le cose, dobbiamo ascoltarne molti.”

Non ci stupisce l’alone di negatività che ha accompagnato la sostituzione dei fari. Erano diventati un simbolo. Ma se le cose non cambiassero, staremmo ancora guidando la Speed Twin di Edward Turner.

“Non si può rimanere immobili. A volte bisogna prendere il coraggio a due mani e andare avanti,” concorda Warburton. “E quando si va avanti, lo si deve fare incondizionatamente.”

Quindi non c’era alcun dubbio sul fatto che la Street Triple avrebbe seguito la sorella maggiore, ricevendone in dote i fari ottimizzati.

Anche in altri punti ci sono diverse modifiche più discrete che contribuiranno a potenziare la classe della Street Triple. Una cosa che dovrebbe far felici tutti è che la naked aggiornata continua a montare il telaio derivato dalla Daytona 675 e il motore tre cilindri a iniezione raffreddato a liquido da 106 CV. Potete trovare l’elenco completo di aggiornamenti nelle didascalie della foto qui a fianco.

Non abbiamo dubbi sul fatto che entrambe le Street Triple rinnovate saranno un successo e che porteranno in famiglia, come hanno sempre fatto, molti nuovi motociclisti che non hanno mai avuto una Triumph prima. L’unica differenza è che questa volta non sarà una sorpresa.



LE DIFFERENZE TRA STREET TRIPLE E STREET TRIPLE R

Le sorelle Street Triple hanno un legame di parentela più stretto di quello tra la Daytona 675 e la nuova 675R (vedi p. 4), e ciò si riflette nella differenza di prezzo nettamente inferiore tra le due naked. Ma le differenze restano significative. La Street R monta la stessa forcella Kayaba multiregolabile da 41 mm che usava la Daytona 675.

Anche le sospensioni posteriori sono diverse. Entrambe sono ammortizzatori Kayaba, ma quello della R è regolabile in precarico, estensione e compressione, mentre quello della moto standard è regolabile solo in precarico. Le diverse sospensioni significano che la R ha un'altezza della sella leggermente superiore: 805 mm anziché 800 mm.

Entrambe le moto hanno dischi da 308 mm con specifica supersport, ma la R monta pinze Nissin a quattro pistoncini con attacchi radiali. Quelle della Street Triple sono pinze flottanti a due pistoncini. E anche la pompa freni anteriore è diversa.

Da un punto di vista meramente estetico, i due modelli sono disponibili in colori diversi, hanno elementi grafici esclusivi e, infine, la Street Triple R ha una speciale sella bicolore realizzata in due materiali.



Per il 2011 la Street Triple (sopra) sarà disponibile nei colori Phantom Black, Crystal White e nel nuovissimo Imperial Purple, mentre per la Street Triple R (sinistra) potrete scegliere tra Phantom Black, Crystal White e, in anteprima assoluta Diabolo Red.

Il terminale di scarico ora è rivettato e non saldato.

La finitura di silenziatori, paracolore e paracocchi delle pedane del pilota è ora in acciaio inox satinato e non lucidato.

Le piastre fulcro del forcellone sono più eleganti, in pressofusione ad alta pressione, con un coperchio bello da vedere.

I supporti delle pedane anteriori sono verniciati a polvere anziché lucidati.

Sui nuovi coperchi di frizione e alternatore c'è il logo Triumph.

I fianchetti laterali del canotto sono stati riprogettati e hanno prese d'aria in rete.

I supporti del disco anteriore ora sono neri.

Entrambe i modelli hanno nuove piastre e contrappesi del manubrio elegantemente lavorati. La Street Triple adotta ora il manubrio in alluminio a sezione variabile della R.

Nuovi fari in stile Speed Triple.

Nuovo alloggiamento strumentazione.





Testo: [Gary Inman](#)
Foto: [Lee Brimble](#)

GUIDARE D'INVERNO
RIPAGA I CORAGGIOSI
DELLE DIFFICOLTA
AFFRONTATE.
SOPRATTUTTO
SE HANNO UNA
TRIUMPH TIGER

DUE TIGER SULLO SCACCHIERE

È stato un lungo inverno in Gran Bretagna, e non è ancora finito. Ce ne rendiamo conto mentre guidiamo sull'autostrada M6 dalla fabbrica di Triumph a Hinckley verso Stranraer in Scozia. Inizia a piove a neanche due chilometri dalla fabbrica e non smette per altri 300. Gli spruzzi delle auto e dei camion formano un muro d'acqua quasi impenetrabile, e scuro come i cattivi presagi. La visibilità in alcuni punti è di appena dieci metri, ma non abbandoniamo la corsia di sorpasso dell'autostrada. Più veloci andiamo e prima sarà tutto finito. Bisogna saper reagire di fronte all'imprevisto. Nervi tesi e massima concentrazione su ogni metro d'asfalto. Eppure non sembra pericoloso. Sono inglese. Ho percorso migliaia di chilometri con un tempo come questo. Triumph Magazine viene letto da motociclisti di tutto il mondo. Alcuni di loro dovranno fare i conti con inverni anche peggiori, altri no. Siamo motociclisti, e dobbiamo giocare la mano che ci è stata servita. Ed è questo tempaccio che ci viene spesso servito in Gran Bretagna.

Ci fermiamo per il pieno, infreddoliti e bagnati, dopo circa 200 chilometri e con ancora 300 e più da percorrere per arrivare al traghetto, e chiedo al mio compagno di viaggio Kar: "Ci stiamo già divertendo?" Si limita a ridere.

L'idea è di guidare attraverso le quattro nazioni che costituiscono il Regno Unito, in un breve ma intenso viaggio su due ruote. Il mio vecchio amico Kar Lee, proprietario di una Street Triple R, è il mio compagno d'avventura. Abbiamo preso un paio di moto della gamma Adventure di Triumph recentemente ampliata, la Tiger 1050SE ABS e la nuova Tiger 800, alternandole per vedere come si confrontano.

INGHILTERRA Finalmente smette di piovere mentre gli svincoli autostradali ci comunicano che la nostra uscita si avvicina. Passiamo Liverpool, Preston, Blackpool... Poi il panorama su entrambi i lati dell'autostrada cambia mentre fiancheggiamo il bellissimo Lake District. Iniziamo a vedere la scritta Carlisle sui cartelli. È l'ultima città di un certo rilievo nell'ovest dell'Inghilterra prima del confine scozzese. Segna il punto in cui possiamo uscire dall'autostrada per gli ultimi 160 chilometri di questa porzione di viaggio.

Sto guidando la 1050 SE e mi sento completamente a mio agio. Ho provato diverse Tiger 1050 per lunghi tragitti, ed è una gran moto, fatta per macinare chilometri. Con le capienti borse rigide, di serie sulla SE, i motociclisti più bassi, come me, devono allungarsi per sollevare la gamba sopra la sella. Soprattutto se indossano quattro strati di vestiti nella parte bassa del corpo. Ed è la moto perfetta per i motociclisti più alti che cercano una tourer versatile.

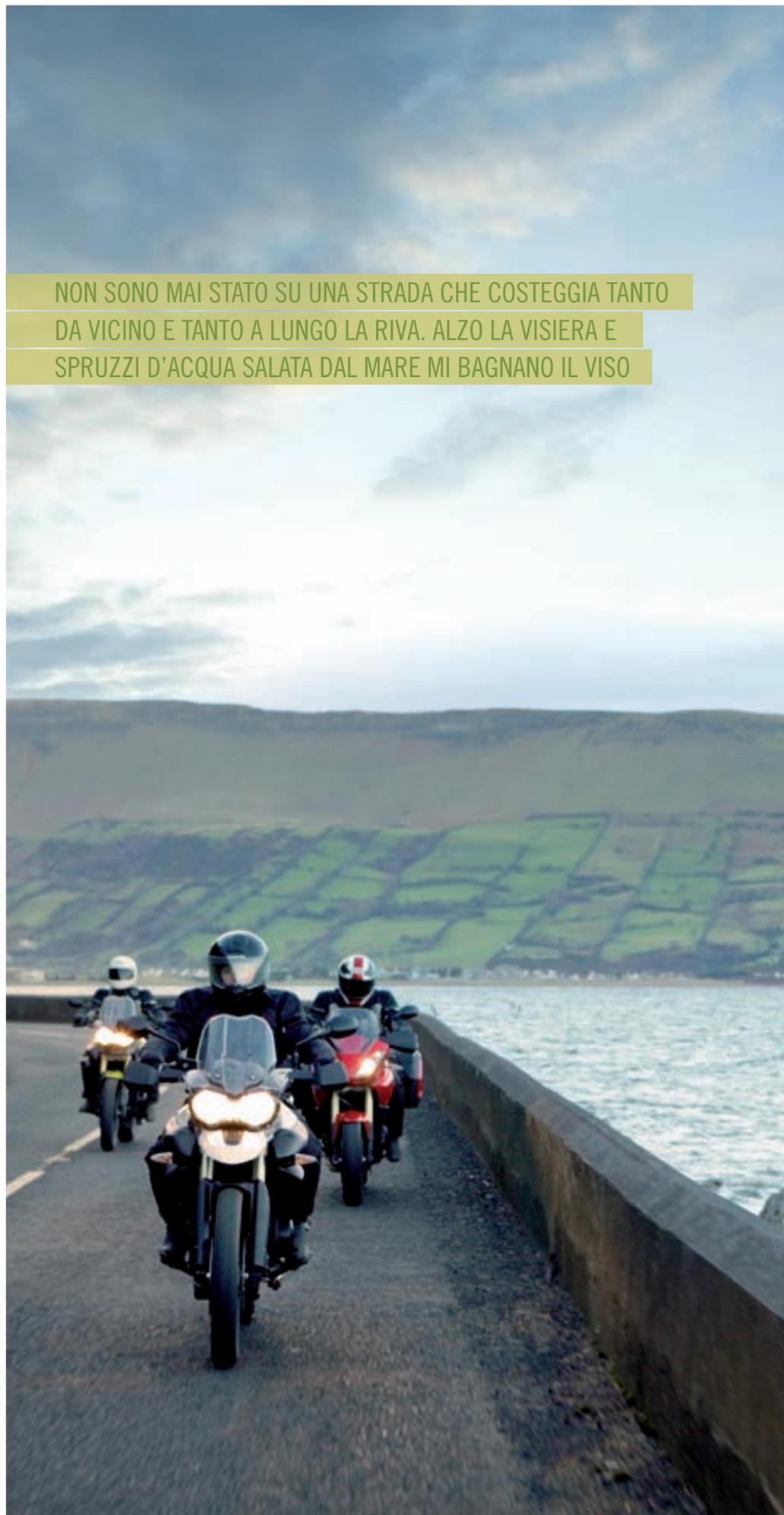
SCOZIA Alle 3 del pomeriggio, oltre tre ore dopo aver lasciato Leicestershire, il sole appare per la prima volta dopo essersi nascosto tutto il giorno dietro le nuvole. "Oh buongiorno. Avevi di meglio da fare?" Se ne starà furtivo, a circa 10 o 15 gradi sopra l'orizzonte, per la prossima ora o giù di lì, poi scomparirà di nuovo. Chi sa quando lo rivedremo?

Ci fermiamo a un distributore e colgo l'occasione per provare la Tiger 800 Venom Yellow. È la prima volta che guido una delle 800, ma mi ci sento subito a mio agio. Le strade ora sono asciutte e vuole che la tiri un po' su di giri. E la deviazione per Dumfries me ne offre l'opportunità. La 800 ha un carattere totalmente diverso dalla 1050, malgrado l'ergonomia molto simile. Mi bastano 50 metri per capirlo e cambiare stile di guida. Tengo ogni marcia più a lungo, freno più tardi alle rotonde e spalanco il gas in uscita, esagerando la mia posizione, piegandomi di lato e mettendo la moto dritta, un po' come mi piaceva veder fare a Doohan. E non mi sento neanche troppo stupido a farlo.

La combinazione di una Tiger 800 e una A75 ondulata significa che sto già sorridendo prima ancora che la città di Kirkcudbright decida di regalarmi ancora qualche chilometro di divertimento. Chi avrebbe mai detto che la si debba pronunciare "Ker-koo-bree"? Fiancheggiamo la Wigtown Bay mentre la strada amorgeggia con il mare, poi passiamo il Castello di Carsluith e finalmente possiamo rilassarci. Siamo partiti due ore e mezza più tardi del previsto e non ci siamo fermati per tutto il giorno se non qualche minuto per fare il pieno e berci un caffè. Non possiamo perdere l'unico traghetto in partenza da Stranraer per Belfast stanotte. Finora in effetti non è sembrata una vacanza vera e propria.

Seguiamo i cartelli con l'immagine di un traghetto e un'auto al suo interno, ci registriamo e veniamo indirizzati alla nave. Dieci minuti più tardi siamo a bordo. Non mi stanco mai di salire in moto sui traghetti, anche se le rampe sembrano sempre scivolose come del teflon lubrificato. Vivere su una piccola isola (con una grande reputazione) significa che un viaggio in moto non è completamente avventuroso finché non la devi fissare sul ponte di una grossa bagnarola di metallo.

NON SONO MAI STATO SU UNA STRADA CHE COSTEGGIA TANTO DA VICINO E TANTO A LUNGO LA RIVA. ALZO LA VISIERA E SPRUZZI D'ACQUA SALATA DAL MARE MI BAGNANO IL VISO





IRLANDA DEL NORD “Non mi ero reso conto che fosse così bello qui,” dice Kar. Siamo guidando nella parte nordorientale dell'Irlanda del Nord da prima dell'alba. Per essere gennaio e per essere uno degli angoli dal clima più rigido del mondo, siamo stati fortunati. L'alba è stata un'esplosione nucleare psichedelica, riflessa nei nostri specchietti. Le nuvole del mattino si sono diradate e ora il sole splende.

Ma non solo: abbiamo la miglior guida che avremmo potuto desiderare. Uno dei concessionari Triumph della zona è il leggendario ex pilota Phillip McCallen (vedi riquadro). Guida una Tiger 800XC bianca, così ora abbiamo riunito l'intera famiglia Tiger. Phil ci guida fuori dalla capitale, Belfast, verso un tour di 45 minuti sulla Bregagh Road. Nota anche come Dark Hedges, è una strada stretta, vicino Armoy, costeggiata da stranissimi alberi spogli. Le ombre che formano i loro rami attorcigliati con il sole creano una sensazione quasi sinistra.

Phil non passa da queste strade secondarie da un po' di tempo, così ci tocca una deviazione verso il villaggio di Bushmills, sede della famosa distilleria di whisky. A dire il vero, due deviazioni.

A ogni pausa Phil è molto dispiaciuto, ma in realtà io e Kar ci stiamo godendo il viaggio. Poi assistiamo al primo esempio di “Effetto McCallen”.

La Giant's Causeway è la meta turistica più gettonata dell'Irlanda del Nord. L'unico modo per arrivarci è andare a piedi o saltare su uno degli autobus dei turisti. A meno di non essere Phillip McCallen. Ci fermiamo nel parcheggio e Phillip scompare. Pochi minuti più tardi ritorna sorridendo e ci dice che abbiamo l'autorizzazione per guidare le Triumph fino al sito dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. La sua faccia apre le porte, non c'è che dire.

La Causeway, o Selciato del gigante, è un affioramento roccioso di basalto, una roccia vulcanica, ed è composto da circa 40.000 colonne esagonali formatesi quando la lava incontrò il mare 50-60 milioni di anni fa. È un luogo particolare, stupendo e famoso in tutto il mondo. Ci sono formazioni rocciose simili anche in altre parti del mondo, ma in particolare ce n'è una presso la Grotta di Fingal, nelle Ebridi. La leggenda vuole che il gigante irlandese Finn McCool costruì il Selciato per poter attraversare a piedi il mare e sconfiggere il gigante scozzese Benandonner. Ma Finn aveva sottovalutato il suo nemico. Quando vide



LA CAUSEWAY È UN AFFIORAMENTO DI ROCCIA VULCANICA, ED È COMPOSTO DA CIRCA 40.000 COLONNE ESAGONALI. È UN LUOGO PARTICOLARE, STUPENDO E FAMOSO IN TUTTO IL MONDO



SINISTRA Gary e Kar sulla griglia del famoso circuito stradale Northwest 200. Oggi è una strada pubblica e dall'altra carreggiata ci viene incontro una Ford Focus.

CENTRO Le Tiger lasciano il piccolo porto di pescatori di Ballintoy sulla Causeway Coast.

SOTTO A SINISTRA La Tiger 800 esplora l'incredibile Giant's Causeway.

SOTTO A DESTRA Una rarissima immagine della Causeway non ricoperta da visitatori che vi si arrampicano. È la meta turistica più famosa dell'Irlanda del Nord.



quant'era molto più grande di lui il gigante scozzese, tornò di corsa in Irlanda e chiese alla moglie di nascondere. E lei lo camuffò da bambino. Quando Benandonner vide la mole del "bambino", pensò che il padre dovesse essere terribilmente grosso, così se ne scappò in Scozia distruggendo il Selciato.

Anche senza queste straordinarie formazioni rocciose dalla stupefacente geometria, la costa è bellissima. Nuvole di cavalloni bianchi corrono su per le scogliere. Potrei starmene seduto a guardarli tutto il pomeriggio, ma dobbiamo proseguire.

Sempre seguendo Phillip puntiamo verso ovest lungo la Causeway Coast, passiamo il Castello di Dunluce, appollaiato come un nido di gabbiano sulle scogliere, per poi arrivare alla cittadina costiera di Portrush.

In prossimità di una mini-rotonda, Phillip ci indica la strada. Ci sta dicendo che ora siamo su un circuito. Ci ha avvisato nel caso non ce ne fossimo accorti, dato che la Northwest 200 da 15 chilometri è una strada pubblica per 51 settimane all'anno. Per la rimanente settimana, attira più spettatori di qualsiasi altra gara motociclistica del Regno Unito; recentemente ben 150.000 appassionati si sono affollati ai bordi della strada, e tutti hanno potuto assistere alla gara gratuitamente.

Puntiamo verso Portstewart, svoltiamo a York Corner, poi guidiamo lungo i rettilinei dove i piloti più veloci superano i

320 km/h. Poi a sinistra a University Corner, entriamo sulla stretta corsia attorno al Ballysally Roundabout, e poi sul rettilineo che ci riporta a Portrush, giriamo a sinistra sulla strada costiera e il giro è praticamente finito. Non ci siamo risparmiati, e se la polizia ci avesse visto avremmo dovuto dare qualche spiegazione, ma è comunque difficile immaginare come può essere guidare una superbike da 200 CV su questo circuito, a pochi centimetri dalle recinzioni delle case.

Per il resto della giornata esploriamo la strada costiera mentre torniamo a Belfast.

Ho guidato su strade considerate le più belle del mondo: la Pacific Coast Highway in California e la Great Ocean Road in Australia, ma questa di oggi è tutta un'altra storia. Non sono mai stato su una strada che costeggia tanto da vicino e tanto a lungo la riva. Alzo la visiera e spruzzi d'acqua salata dal mare mi bagnano il viso. Alla nostra sinistra il sole sta tramontando dietro le colline.

"Non pensavo che l'Irlanda del Nord mi ricordasse Monaco o Hong Kong," dice Kar. "L'avevo davvero sottovalutata."

In un mondo dove tutto, dai cereali della colazione alle attrazioni turistiche, viene sovraccaricato e ultrapubblicizzato, è bello essere sorpresi da qualcosa di tanto meraviglioso e imponente, soprattutto se ce l'hai così vicino a casa.

GO YOUR OWN WAY Gary e Kar indossano capi della nuova collezione Triumph Adventure: giacca, pantaloni e guanti, tutti disponibili nelle concessionarie Triumph. La Tiger Diablo Red è il modello 1050SE e monta una borsa da serbatoio magnetica Triumph. La Tiger 800 Venom Yellow monta silenziatore slip-on Arrow e manopole riscaldate della gamma di accessori ufficiali Triumph. La Tiger 800XC bianca di Phillip è di serie. Per maggiori informazioni sull'abbigliamento e gli accessori Triumph, visitate la vostra concessionaria o www.triumphmotorcycles.com

TRIUMPH



Mentre la luce si affievolisce ci fermiamo in un villaggio di pescatori a chiedere indicazioni.

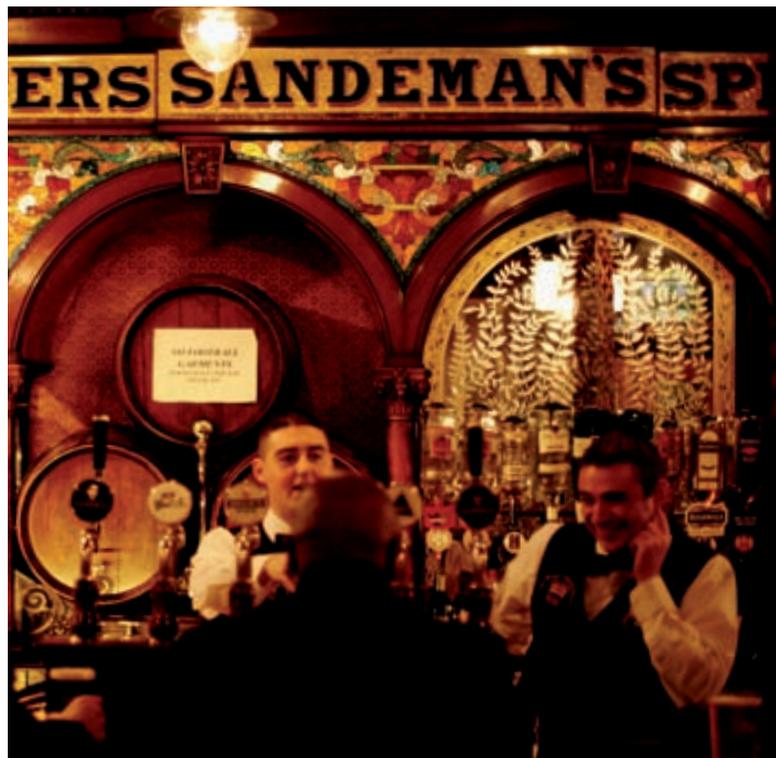
“Come va Phillip?” chiede un uomo che porta a passeggio il cane. McCallen indossa una tuta Triumph nera e un casco essenziale nero. Scopriamo che l'uomo non conosce Phillip, ma in qualche modo l'ha riconosciuto prima ancora che si togliesse il casco. La cosa strana è che siamo a due ore dal negozio di Phillip, quindi non sono esattamente vicini di casa...

Quaranta minuti più tardi siamo fermi a un semaforo a Belfast quando il finestrino di un'auto si abbassa vicino a noi. “Phillip, ti spiace farci passare nell'altra corsia?” Un altro perfetto sconosciuto, e McCallen questa volta non lo stava nemmeno guardando. Non riesco a smettere di ridere.

Abbiamo tempo per mangiare qualcosa all'incredibile Crown Bar, il più bel pub del mondo. Phillip dovrà parlare a un meeting governativo sullo sport tra un'ora, noi invece dobbiamo essere sul traghetto notturno verso l'Inghilterra, a sole 24 ore da quando siamo approdati a Belfast.

L'ultima volta che sono venuto in Irlanda del Nord sono partito con la sensazione di non averne ancora avuto abbastanza, e questa volta è lo stesso.

Domani scenderemo dal traghetto alle 6.30 in una freddissima Birkenhead, guideremo fino in Galles per fare colazione, poi continueremo il nostro viaggio di ritorno verso la fabbrica, e dovremmo arrivare dopo appena 48 ore dalla partenza. Guidare in inverno può essere un'esperienza difficile, ma ne vale davvero la pena.



CHI È PHILLIP MCCALLEN?

Uno dei volti più noti e famosi del motociclismo irlandese, McCallen si è fatto un nome gareggiando sui più veloci e letali circuiti del mondo: Isola di Man (TT), Northwest 200 e Ulster (GP). Ha segnato incredibili record sul giro, e ha vinto quattro TT in una settimana e addirittura cinque Northwest in un solo giorno.

“Nessuno riuscirà a eguagliarmi,” dice baldanzoso. Quando gli si chiede qual è la differenza tra lui e gli altri piloti, risponde: “Solo che io ci provavo di più”. Difficile credere che l'uomo con cui abbiamo trascorso una giornata indimenticabile si era guadagnato il soprannome di Mad Dog, cane pazzo.

Nel corso della sua carriera di pilota, McCallen ha inoltre contribuito allo sviluppo di moto stradali per uno dei principali produttori per cui ha gareggiato, testando modelli top secret su strada e in pista. Dopo il ritiro dal mondo delle corse, l'ex ingegnere ha iniziato a lavorare per uno dei suoi sponsor, una grande catena di concessionarie di moto. Si è specializzato nei servizi post-vendita, migliorando la reputazione e l'efficienza dell'intera catena. Ora mette a frutto tutta l'esperienza accumulata nella sua concessionaria di moto a Lisburn, nell'Irlanda del Nord.

Phillip è anche un commentatore della TV irlandese e consigliere del Governo per gli affari inerenti il motociclismo.

Quando ha una mattinata libera, questo papà di due figli sparisce su una Triumph per una sparata di 300 chilometri.

CONTATTI

**PHILLIP McCALLEN
MOTORCYCLES**
Unit 10/11
Portman Business Park
Lissue Industrial Estate West
Moira Road
Lisburn
BT28 2XF
028 92 622 886

www.phillipmccallen.com
Concessionaria Triumph
gestita dall'ex leggenda
delle corse.

CROWN BAR
46 Great Victoria Street
Belfast
BT2 7BA
028 9024 3187
www.crownbar.com
Il più bel pub del mondo.

JOEY'S BAR
15 Seymour St
Ballymoney
BT53 6JR
028 2766 3095
Un pub in passato di
proprietà dell'eroe del
TT Joey Dunlop e che
ancora ne ospita le moto.

**"OLD BUSHMILLS"
DISTILLERY**
2 Distillery Road
Bushmills
Co. Antrim
BT57 8XH
www.bushmills.com
Dove nascono i famosi
whisky irlandesi.

**CARRICK-A-REDE
ROPE BRIDGE**
119a White Park Road
Ballintoy
Ballycastle
BT54 6LS
028 2076 9839
Pittorresco ponte di corda
di 20 metri sospeso sopra
un abisso di 23 metri.

GIANT'S CAUSEWAY
44 Causeway Road
Bushmills
County Antrim
BT57 8SU
028 2073 1855
Un'indimenticabile
meraviglia della natura.

IBIS BELFAST
100 Castle Street
Belfast
BT1 1HF
028 9023 8888
www.ibishotel.com
L'hotel moderno e sobrio
dove abbiamo alloggiato.
Con parcheggio custodito
a 5 sterline a notte
(poco meno di 6 euro).
A due passi dal Crown Bar.



IRLANDA DEL NORD DETTAGLI

INFORMAZIONI UTILI

Irlanda del Nord fa parte del Regno Unito. La valuta è la sterlina britannica e guidamo a sinistra.

COME ARRIVARCI

Ci sono numerosi traghetti per Belfast, per l'Irlanda del Nord da Birkenhead (vicino a Liverpool) e da Stranraer in Scozia a Belfast. Ci sono traversate al vicino porto di Larne da Troon e Cairnryan, entrambe in Scozia.

Inoltre è possibile prendere un traghetto dalla Francia verso Dublino in Irlanda e proseguire in moto verso il confine con l'Irlanda del Nord.

www.poferries.com
www.stenaline.co.uk
www.irishferries.co.uk

GARE SU STRADA

Ci sono diverse gare su strada in Irlanda del Nord. Si svolgono su strade pubbliche vere e proprie. Le due principali sono la

Northwest 200 a metà maggio (quest'anno sarà sabato 21 maggio) e il Gran Premio dell'Ulster (7-13 agosto).

Le sessioni di prove libere si svolgono sulle strade chiuse nella settimana precedente il giorno della gara. Il GP dell'Ulster offre inoltre gare di supporto nel giorno della gara ufficiale.

Per maggiori informazioni, visitate www.northwest200.org e www.ulstergrandprix.net

DESIGN DI CLASSE

Un cavatappi a forma di leva del freno?
Un giradischi con un freno a disco? Benché
si tratti soltanto di prototipi, questi strepitosi
e a dir poco unici accessori sono un ottimo
esempio della collaborazione di Triumph con
i nuovi product designer britannici

1



2



Recentemente Triumph ha ispirato la generazione futura di designer a pensare fuori dal coro per creare una gamma di concetti progettuali per il lifestyle decisamente alternativi. La collaborazione ha visto coinvolti 18 studenti di Product Design presso l'Institute of Art and Design alla Birmingham City University: ciascun giovane creativo è stato incaricato di realizzare un prodotto innovativo, ispirato e creato con i componenti dell'attuale Triumph Bonneville T100.

Da questo progetto è nata la gamma di accessori Triumph Lifestyle Accessories, presentata in anteprima a una mostra cui hanno preso parte il Chief Executive di Triumph, Nick Bloor, e il Chief Engineer, Stuart Wood. Il premio per il miglior concept è stato assegnato al creativo Nick Orme per il suo cavatappi realizzato con parti del manubrio della Bonneville.

“Volevo creare qualcosa di semplice che Triumph potesse produrre senza troppi problemi né costi aggiuntivi. Inoltre mi sembrava un'idea di forte impatto visivo che gli appassionati di moto e in particolare i fan della Bonneville avrebbero apprezzato,” spiega il vincitore. Il premio di Nick include un posto di lavoro nel design industriale, nel reparto Abbigliamento e accessori di Triumph.

Wa Ya-Lin si è aggiudicata il secondo posto per i suoi portafrutta creati con i raggi della T100, mentre al terzo posto si è classificata Elena Matyas con il suo appendiabiti per giacca e casco realizzato con degli specchietti.

Nel corso dell'evento, Nick Bloor ha dichiarato: “Per Triumph è stata un'eccellente occasione per incoraggiare le nostre relazioni con le università, come la Birmingham City University, ma anche per portare nuovi talenti e nuova creatività nel settore.”

Personalizzare una Triumph è fantastico, ma personalizzare l'intera casa con accessori Triumph sofisticati, eccentrici e pratici è un'idea veramente innovativa.

3



4



5



6



7



8



IL VINCITORE

ABBIAMO INTERVISTATO IL VENTQUATTRENNE NICK ORME DOPO LA VITTORIA

"Sono a metà di un corso master di un anno ed è stato fantastico poter svolgere un'attività come questa. Collaboriamo con diverse aziende, ma questa esperienza in particolare è stata davvero unica. E la più divertente di tutte."

"La gran parte del tempo l'ho dedicata allo sviluppo dell'idea. Nei limiti del possibile, potevamo scegliere qualsiasi componente della Bonneville. Ho un diploma in Transport Design e sono appassionato di due e quattro ruote. Poter prendere pezzi della moto e trasformarli in praticamente tutto ciò che volevamo è stato esaltante e ha ispirato moltissimi studenti."

"Incrociando le dita, inizierò a lavorare in Triumph ad aprile (il posto di lavoro è una parte del premio di Nick). Una cosa di cui mi sono reso conto durante questo progetto è che, in fatto di accessori, molte aziende fanno cose abbastanza simili, ma Triumph è unica sotto ogni aspetto."

1 CAVATAPPI DI NICK ORME gruppo leva freno. 2 PORTAFRUTTA DI WA YA-LIN raggi dei cerchi. 3 TAVOLINO DI YUEH-HAN HUANG serbatoio. 4 GIRADISCHI DI RICHARD UNDERHILL blocco cilindri e freno a disco. 5 LAMPADA DA TAVOLO DI MORITZ AMELUNG fano, specchio e coperchio batteria. 6 DOCK CON ALTOPARLANTI PER IPOD/IPHONE DI CHANG SUNG-CHING alloggiamenti frecce e registri delle leve freno/frizione. 7 PANCHINA DI DAVID FRANKLIN due selle. 8 APPENDIABITI DI ELENA MATAYAS mozzo della ruota anteriore e specchietti.

TRIUMPH COLLABORA SOLAMENTE CON I MIGLIORI MARCHI DEL MONDO, COSÌ QUANDO SI È TRATTATO DI CREARE ESCLUSIVE GIACCHE DI PELLE IN STILE CLASSICO, C'ERA UN'UNICA SCELTA POSSIBILE: LEWIS LEATHERS

TRIUMPH BY LEWIS LEATHERS

Negli ultimi anni Triumph ha collaborato con aziende diversissime tra loro, dal guru internazionale dell'abbigliamento maschile Paul Smith, che ha disegnato le Bonneville in edizione limitata e vari capi d'abbigliamento per Triumph, ai maestri delle sospensioni Öhlins. Il filo conduttore che lega tutte queste aziende è la loro qualità leader di mercato, unita a una spiccata propensione per l'innovazione.

Da un punto di vista storico, quando si tratta di marche d'abbigliamento per moto, pochissime possono competere con quella che di recente ha avviato una collaborazione con Triumph, ovvero Lewis Leathers. Azienda londinese è l'outfitter di abbigliamento motociclistico con la più lunga tradizione alle spalle. D. Lewis iniziò nel 1892 vendendo abbigliamento per uomo, ma colse rapidamente l'opportunità di vendere capi di vestiario dedicati ai primi facoltosi automobilisti dell'epoca.

Entro gli anni '20 si erano trasformati in produttori e fornitori di abiti di alta qualità per i pionieri del motociclismo e i primissimi aviatori. I gentiluomini e le gentildonne dell'epoca che guidavano una motocicletta indossavano capi d'abbigliamento realizzati appositamente da Lewis Leathers.

Oggi Triumph collabora con questa venerabile azienda per creare le migliori giacche personalizzate e fatte a mano con cura e maestria per i motociclisti più esigenti.

Lewis Leathers è stata un'azienda a conduzione familiare per 100 anni, prima che un periodo caratterizzato da frequenti mutamenti causasse l'avvicendamento di quattro diversi proprietari in quattro anni. Nel 1986, il nuovo proprietario Richard Lyon ha regalato all'azienda 17 anni di stabilità e crescita. Nel 2003 andò in pensione, ed è iniziato un nuovo emozionante capitolo per la storia del marchio.

Derek Harris aveva lavorato per Lewis per i precedenti dieci anni. Appassionato del marchio Lewis Leathers, era stato un ricercatore, un archivista e uno storico per tutto ciò che riguardava Lewis.

E fu proprio Harris a convincere Lyon a riproporre i design classici degli anni '50, '60 e '70 che rappresentano ora il fulcro della produzione.

Intraprese personalmente il lavoro di ricerca e approvvigionamento di capi vintage e di zip, fibbie e fodere per la nuova linea di giacche classiche. Harris si occupò inoltre di mantenere i contatti con l'ossessivo mercato giapponese, e con case di moda di alto profilo come Comme Des Garçons.

Quando Harris scoprì che l'azienda stava per essere venduta implorò il proprietario di non farlo.

“Pensai ‘Oh no!’” Harris se ne ricorda bene. “Nei precedenti 12 anni avevo comprato decine di giacche Lewis, e cataloghi o riviste solo perché c'erano pubblicità di Lewis Leathers, e l'ho fatto coi miei soldi. Avevo dedicato un gran numero di ore non retribuite all'azienda e improvvisamente mi resi conto che qualcun altro ne avrebbe beneficiato.”

Harris temeva che il suo amato marchio potesse venire acquistato da speculatori che avrebbero ignorato il suo duro lavoro, lo stesso lavoro che aveva aiutato l'azienda a ristabilire le proprie radici e i valori fondamentali. Ma il proprietario, Lyon, aveva un piano di riserva.

“Mi disse che aveva intenzione di vendere a me,” racconta Harris, e nella sua voce si percepisce ancora la sorpresa. “Avevo sempre avuto dei lavori non molto ben retribuiti, ma lui lo rese possibile.”

Alla fine Harris vendette tutto ciò che poteva e prese in prestito il denaro necessario per assumere il controllo dell'azienda che tanto ama. Oggi il grande marchio britannico è in ottime mani.

Harris comprò la sua prima giacca Lewis Leathers negli anni '70, quando era un giovane punk rocker. Fu ispirato dai Clash che, come tutti i più importanti gruppi di musica punk, indossavano le giacche della casa londinese. “Anche allora eravamo consapevoli del patrimonio di Lewis Leathers,” racconta Harris. Ed è da allora che indossa Lewis Leathers.



Testo: Gary Inman
Foto: Nick Clements

IN QUESTA PAGINA Il pattern designer di Lewis Leathers, Hiro Maeda, con una delle sue classiche café racer. Si è trasferito dal Giappone all'Inghilterra per lavorare da Lewis.

Lewis Leathers è l'azienda che più di ogni altra incarna l'immagine stessa del rocker. Basta guardare una foto di un Triumphista degli anni '50 o '60: se non indossa una giacca Lewis Leathers, glielo si legge in faccia che ne vorrebbe una. L'icona preferita delle due ruote, Steve McQueen, comprava giacche e pantaloni Lewis e ora li indossano tutti, da Ewan MacGregor a Kate Moss passando per l'emergente rock band The Jim Jones Revue.

Da cinque anni Harris lavora fianco a fianco con il suo braccio destro, Hiro Maeda. Entrambi sono in egual misura fissati con qualità e autenticità. Ogni singola cucitura viene valutata e ponderata. Un altissimo livello d'attenzione ai dettagli che era andato perduto fino al coinvolgimento di Harris. Ed è un fattore di vitale importanza: benché infatti i modelli siano dei classici, le giacche Lewis Leathers moderne non sono mere copie di quelle degli anni '50 e '60.

Maeda venne in Gran Bretagna dal Giappone per tuffarsi nella culla della cultura rocker, sua vera passione. Guida classiche café racer britanniche, inclusa una Triumph Bonneville del 1971, e si è formato in Savile Row, la storica via londinese sede dei più importanti laboratori sartoriali del mondo. Ma il suo sogno era da sempre quello di lavorare per Lewis.

Quando i due decidono di reintrodurre una giacca classica dal ricco repertorio di desing Lewis, trovano un originale e lo disassemblano. Poi tocca a Maeda modificare il taglio della giacca in base ai trend più moderni, pur mantenendone l'inconfondibile stile classico.

“Negli anni '50 il corpo delle giacche era corto, perché la moda all'epoca prevedeva pantaloni a vita molto più alta rispetto ad oggi,” spiega Maeda. “Una giacca Bronx del 1956 è molto diversa da una Bronx del 1964, ed entrambe sono diverse dalle giacche attuali.”

“Lewis Leathers da sempre significa alta qualità, ma volevo anche una migliore vestibilità e uno stile più definito,” spiega Harris.

Inoltre tutte le giacche Lewis vengono ancora prodotte a Londra. “Penso sia fondamentale,” dice Harris. E sono proprio questi elementi essenziali del metodo Lewis ad aver incoraggiato Triumph a collaborare con l'azienda per creare la nuova collezione Triumph by Lewis.



La gamma comprende due stili di giacca in pelle di primissima qualità, Whitfield e Rathbone. Gli stili sono stati disegnati e sviluppati per infondere alle giacche un inconfondibile tocco Triumph. Sono state mantenute l'esclusiva fodera trapuntata rossa e l'elegante cuoio soffice e resistente, ma la vestibilità è stata riadattata per consentire l'inserimento in tasche integrali di un'armatura protettiva nelle aree maggiormente esposte a potenziali impatti. Entrambe le giacche hanno inoltre il marchio Triumph by Lewis.

Il cardine di questa collaborazione è anche la possibilità offerta ai clienti di personalizzare la propria giacca: potranno infatti modificarne l'aspetto scegliendo tra ben sette colori, e aggiungendo strisce, toppe e loghi.

Grazie all'unicità offerta da questa opzione, e alla qualità, la storia e la fama associate a ogni giacca Triumph by Lewis, queste strepitose giacche sono destinate a superare i confini di semplice capo d'abbigliamento per moto e diventare veri e propri cimeli di famiglia.

COSA LE RENDE COSÌ SPECIALI?



SOPRA Giacca Whitfield Triumph by Lewis.

SOTTO Giacca Rathbone Triumph by Lewis (strisce optional).

La storia da sola (descritta nell'articolo principale) non significherebbe nulla se oggi le giacche non fossero prodotte mettendo a frutto tutta l'esperienza maturata. E per la prima volta nella storia del marchio Lewis, le giacche Triumph by Lewis offrono una protezione moderna.

Ogni prodotto Lewis Leathers è realizzato a Londra. I pannelli sono tagliati a mano, e non a macchina, così l'abile artigiano sceglie il cuoio idrorepellente più resistente e privo di imperfezioni. “Solitamente, migliore è la giacca e meno pannelli servono,” spiega il proprietario di Lewis Leathers, Derek Harris. “Il cuoio più economico è pieno di graffi e segni, per cui i produttori usano pannelli più piccoli perché devono ritagliare la pelle attorno alle imperfezioni. La giacca Triumph Rathbone che produciamo ha un unico pannello posteriore. È insolito.”

L'attenzione per i dettagli è fondamentale. In Lewis hanno le proprie zip create per riprodurre quelle degli anni '50 e '60. Hanno anche un materiale resistente per l'imbottitura delle maniche realizzato in esclusiva, dato che nessuno lo produceva più.

I clienti possono scegliere tra sette colori, e se applicare delle strisce o le varie toppe a loro disposizione, e dove applicarle. Dopo che vengono prese le misure, bisogna aspettare quattro/sei settimane per la realizzazione della giacca.

Avete capito bene: l'intera giacca viene prodotta a mano, dall'inizio alla fine, su misura per voi. Più speciale di così!

Potete ordinare le giacche Triumph by Lewis presso la vostra concessionaria Triumph o su www.triumphmotorcycles.com

EMPO D'ESTATE

I più recenti capi d'abbigliamento per moto Triumph dedicati alla stagione estiva presentano un'armatura protettiva approvata CE e un'eccellente ventilazione, per non rinunciare alla protezione anche quando fa caldo



GIACCA FALCON



GIACCA RAPTOR #3



GIACCA ADVENTURE MESH



GUANTI FALCON



GUANTI ADVENTURE MESH

PERFORMANCE BASE LAYERS

Grazie al sapiente uso di un mix delle migliori fibre naturali e intelligenti, la maglia e i sottopantaloni Performance Base Layer di Triumph sono incredibilmente versatili: vi tengono al caldo nelle giornate più fredde e al fresco in quelle più calde. Il tessuto in lana merino e ThermoCool è traspirante, così la sudorazione non genera umidità e cattivi odori, e può termoregolarsi, ovvero consente al corpo di raffreddarsi a un ritmo costante per evitare i comuni brividi post-sparata in moto. Maglia e sottopantaloni hanno un design body mapping senza cuciture per un comfort sensazionale.



GIACCA FALCON Questa giacca in stile roadster è realizzata con un misto di resistenti pannelli in cuoio da 1,2 mm, Dupont Cordura® e pannelli traspiranti in tessuto a rete. Include inoltre una fodera smanicata termica per renderla ancora più versatile.

GIACCA RAPTOR #3 Realizzata interamente con tessuto a rete, vi offre la massima ventilazione possibile pur con un buon livello di protezione. Include inoltre una fodera rimovibile antivento, utile quando le gite in moto si prolungano oltre il tramonto.

GIACCA ADVENTURE MESH Giacca in Dupont Cordura® stile enduro con intelligenti pannelli in tessuto a rete altamente traspiranti in grado di filtrare buona parte di polvere e sporco. Come la Raptor e la Falcon, include un paraschiama traforato removibile e protezioni omologate CE per spalle e gomiti.

GUANTI FALCON Guanto estivo corto con specifica importante: cuoio e tessuto a rete traspirante, pannello antiabrasione Keprotec e paranocche sagomate.

GUANTI ADVENTURE MESH Il paranocche rivestito in cuoio è un'esclusiva di questi guanti in stile enduro realizzati con tessuto a rete, spandex e cuoio.



Per maggiori informazioni sull'abbigliamento ufficiale Triumph, visitate la vostra concessionaria o www.triumphmotorcycles.com





L'UOMO

DIETRO LA VISIERA

ABBIAMO TRASCORSO UNA GIORNATA CON KEVIN CARMICHAEL PER SCOPRIRE COSA FA LO
STUNT DI TRIUMPH IN "BASSA STAGIONE" E COME GIUDICA LA NUOVA SPEED TRIPLE

Testo: [Jon Urry](#)
Foto: [Graeme Brown](#)





La strada a corsia unica è ricoperta dalla tipica pellicola scivolosa e mai asciutta che accompagna abitualmente le giornate invernali in Inghilterra. La temperatura esterna arriva a stento ai tre gradi. Mentre Kevin Carmichael scarica una Speed Triple nuova di zecca dal retro del suo rimorchio, il rosso scintillante della moto si staglia di netto contro il cupo sfondo.

"A volte la Scozia non è proprio il posto migliore dove vivere, specie se sei uno stunt," ammette, e mentre mi guardo intorno non posso far altro che annuire. Il campo d'allenamento di Kevin oggi è una strada d'accesso a un impianto per il trattamento delle acque nere, un posto dove difficilmente ci si aspetterebbe di trovare uno dei migliori stunt del mondo, ma è così che funziona nella vita reale. Essere uno stunt su due ruote non significa solo essere al centro dell'attenzione: ci sono ore e ore di allenamento e pratica, in giorni in cui gran parte della gente preferirebbe rinchinarsi sotto le lenzuola, mentre lui sfida le leggi della fisica con apparente facilità.

Quando incontro Kevin la mattina presto in un bar della zona industriale alla periferia di Kilmarnock sulla costa ovest della Scozia, mi colpisce la sua estraneità a ciò che ci si aspetterebbe da uno stunt. Nato e cresciuto in questa zona, Kevin ha un leggero accento scozzese e un

atteggiamento rilassato. Se avete visto i suoi incredibili spettacoli in occasione degli eventi organizzati da Triumph, potreste pensare che l'uomo che riesce a impennare in verticale su una Rocket III sia piuttosto estroverso, che abbia una voce squillante e potente, che si ponga subito al centro dell'attenzione: niente di più lontano dalla realtà.

"Prima usavo il parcheggio in fondo alla strada per allenarmi, ma attirava troppa attenzione quindi ora non ci vado più molto spesso," dice. "Trovare posti dove fare pratica è un vero incubo. Non voglio attirare una folla di gente, voglio solo guidare la moto. Oggi possiamo andare su una strada isolata che conosco, ma spero che presto mi permettano di usare un complesso industriale in disuso. È per ragioni di sicurezza, sai, la gente ha paura che se mi faccio male poi potrei fargli causa, perciò prima devo firmare un po' di liberatorie."

Considerando il suo lavoro, la reazione non è poi tanto strana: i suoi show danno una scarica di adrenalina potente a chi li guarda, e vedere Kevin mentre fa le sue acrobazie mozzafiato deve spaventare non poco i suoi potenziali padroni di casa. Fino a che limite si spinge quando monta in sella?

"Non provo acrobazie nuove o cose estreme da solo, ho sempre un amico vicino nel caso in cui qualcosa vada storto, ma so che c'è un livello a cui posso arrivare con la certezza quasi assoluta di non cadere. Un pilota può fare giri da 48 secondi in totale sicurezza, ma scendere facilmente a 45 secondi se decide di spingere un po' di più; per lo stunt è lo stesso, e conosco i miei limiti. Posso impennare in verticale la moto tutto il giorno, ma andare oltre la verticale aumenta le probabilità di un incidente, quindi lo faccio solo quando devo," racconta con la stessa nonchalance che noi avremmo nel descrivere un parcheggio parallelo.

Sono curioso di sapere come Kevin impara nuovi numeri e acrobazie, e soprattutto come gli viene in mente di provare qualcosa di radicale e potenzialmente molto pericoloso.

"C'è un solo modo per provare una nuova acrobazia: farla," spiega. "Sto lavorando a un nuovo numero in cui mi siedo di fianco alla sella poi salto giù dalla moto, volteggio nell'aria, poi afferro il posteriore della moto e le corro dietro. O ci riuscirci o la moto sarebbe caduta, e l'unico modo per scoprirlo era provarci. Devi imparare una serie di numeri, come le impennate con la sinistra. Non basta salire in sella e vedere cosa succede perché puoi ferirti gravemente."

Quando finisce il suo bacon roll (una sorta di involtino di pancetta affumicata) mi sembra il momento giusto per chiedere a Kevin come si tiene in forma.

"Probabilmente sono più in forma ora di quanto non lo sia mai stato," dice, prima di lanciare una rapida occhiata al piatto e aggiungere rapidamente: "Di solito faccio colazione con zuppa d'avena e frutta. Cammino molto, vado in bici e ho iniziato ad andare in palestra

due giorni a settimana, ma non sono propriamente un fan degli attrezzi. Preferisco stare all'aperto o allenarmi direttamente su una moto. Di solito tiro fuori le moto almeno tre volte a settimana."

Intravedo il parcheggio ancora ricoperto di brina e fatico a credere che qualcuno si azzardi a uscire di casa durante l'inverno in Scozia, ma mentre usciamo dal bar vedo appoggiato al finestrino del furgone di Kevin il naso di un bel Labrador nero che aspetta con ansia il suo ritorno.

"Lei è Bonnie," e nella sua voce si percepisce tutto il suo affetto. "È il miglior cane che abbia mai avuto. Mi segue dappertutto. Anche quando fuori è brutto devo portarla a passeggio, e così passiamo ore e ore sulla spiaggia insieme. A volte prendo la mountain bike per starle dietro. Non posso più correre troppo a causa di una vecchia ferita alla caviglia, ma ci pensa lei a tenermi in forma."

Mentre guidiamo verso la nostra destinazione, Bonnie mi cede con riluttanza parte del sedile del passeggero e appoggia la testa sulla gamba di Kevin. "Faccio più di 80.000 chilometri all'anno, guido su e giù per l'Europa e vedo luoghi meravigliosi, ma credo ancora che la Scozia sia il posto migliore del mondo," dice Kevin. Io osservo le strade bagnate e la nebbia, e non ne sono poi tanto convinto.

Quando arriviamo sulla strada dove si allena, noto che la Speed Triple monta alcuni accessori ufficiali, come scarico Arrow Lowboy, puntale sottocarena, cupolino e coprisella, ma nessuna modifica insolita. Serve una preparazione speciale prima che Kevin possa iniziare a usarla per le acrobazie?

"A dire il vero non sono un bravo meccanico. I miei amici mi prendono sempre in giro per questo, ma tutta la preparazione che mi serve sulla Speed Triple è togliere gli specchietti, che mi intralciano, e poi montare un portatarga. Quando non la uso per gli spettacoli, è la moto di tutti i giorni."

Cinque minuti più tardi la Triumph è in piedi sulla ruota posteriore mentre Kevin viaggia a non più di venticinque chilometri orari, a beneficio del fotografo. La strada bagnata non sembra preoccuparlo e poco dopo sta già facendo una serie di stoppie lunghi che terminano con la moto che ruota di 180 gradi prima di atterrare. È la prima volta che guida la nuova Speed Triple in modo così aggressivo, e si sta divertendo un sacco.

"Ha molto più grip della mia vecchia Speed Triple," sorride. "Non avrei mai potuto fare degli stoppie sul bagnato come oggi sulla vecchia moto. Le modifiche alla geometria fanno una grossa differenza, quest'anno il mio lavoro sarà molto più facile. Durante gli show è molto probabile che ci sia un vento fortissimo o uno scroscio di pioggia. Ma la gente è venuta apposta per vedermi e devo fare del mio meglio per accontentare il pubblico. Ed è proprio in quelle occasioni che scopri l'utilità di allenarti nell'inverno scozzese, ma anche avere una moto che rende tutto un po' più facile non è male..."



SEMBRA SEMPLICE...

Sono un pilota discretamente capace, e alcuni anni fa ho trascorso una giornata con Kevin, che mi ha insegnato a fare le impennate verticali. Benché il risultato finale fosse spettacolare, ero assolutamente terrorizzato e anche un po' incoerente; quindi non vedevo l'ora di mostrargli i miei miglioramenti nelle impennate in seguito ai suoi insegnamenti. Se all'equazione aggiungiamo una strada altamente scivolosa, otteniamo una Speed Triple che scoda furiosamente sull'asfalto. Sono riuscito a impennare per una sola frazione di secondo, non di più. La facilità con cui Kevin, con pneumatici nuovi e su una strada bagnata, faceva danzare la Speed Triple sulla ruota anteriore o posteriore a suo piacimento era straordinaria. Lo faceva sembrare talmente semplice e naturale che pensavo di poterci riuscire anch'io, almeno finché non ci ho provato. Kevin è un insegnante fantastico, e il livello di attenzione che mette nella guida è sbalorditivo, riesce a dirti con precisione assoluta e con logica evidente cosa sta facendo la moto e perché. Poi monti in sella e ci provi, e a quel punto ti rendi conto che serve del talento vero...





DOVE POTETE VEDERE GLI SPETTACOLI DI KEVIN

Kevin parteciperà a diversi eventi in Regno Unito, Europa e persino Namibia, Malta, Sudafrica e Colombia. Dal 15 al 17 aprile sarà in Olanda per la gara di WSB ad Assen (www.worldsbk.com) Dal 20 al 26 giugno sarà in Austria per il Tridays (www.tridays.com), dove spesso dà qualche lezione di impennata prima degli show. Dall'1 al 3 luglio sarà in Italia al Triumph Day e il 9 luglio ad Ayr Racecourse per il Rev It Up UK! (www.revitupuk.co.uk). Per maggiori informazioni, visitate il sito ufficiale di Kevin: www.kevincarmichael.com

[GENTE DI TRIUMPH] VI PRESENTIAMO ALCUNI DEI PERSONAGGI PIÙ INTERESSANTI E AFFASCINANTI CHE FANNO PARTE DELLA FAMIGLIA GLOBALE DI TRIUMPH

DINO ROMANO È UN
CONCESSIONARIO UFFICIALE
TRIUMPH ITALIANO. ADORA VENDERE
LE TRIUMPH, MA ANCORA DI PIÙ GLI
PIACE PERSONALIZZARLE

CAPO LOCO

Testo: Mick Phillips
Foto: Carlito Schilirò

TRIUMPH



LA ROCKETEER

Non c'è niente di banale in Dino Romano. E ci è chiaro non appena ci accorgiamo che la sua concessionaria Triumph non si trova in una turbolenta giungla urbana e neppure in una città caotica e indaffarata, ma in aperta campagna, per la precisione in Maremma, una regione selvaggia e poco abitata nella parte sudoccidentale della Toscana, dominata da pascoli e boschi.

Mentre ci dirigiamo lungo una tranquilla e dritta stradina in cerca dello showroom e dell'officina di Dino, io e il fotografo, Carlito, iniziamo a percepire un ruggito inquietante e minaccioso. Il suono aumenta rapidamente e il mio primo pensiero, per quanto strano, è quello che un biplano ci stia passando a bassa quota sopra le nostre teste. Poi intravedo nello specchietto una figura piegata a cavallo di un'imponente moto nera, un secondo dopo avverto il fragore del tuono e poi... ci supera con un colpo d'acceleratore, lasciandoci storditi per la fortissima onda d'urto sonica. E' Dino Romano, sulla sua Rocket III Roadster special. Benvenuti da Drags and Racing.

Dino è un concessionario Triumph sin dai primi tempi della rinascita dell'azienda: se ne assunse l'incarico nel 1992, quando era ancora nella vicina Grosseto. Ma sei anni fa si presentò l'occasione di trasferirsi in questa struttura più grande e spaziosa, e non ci pensò due volte.

“Era fantastico stare in città,” ci dice. “Ma specialmente nei giorni di mercato, era un vero e proprio incubo. Non riuscivi ad andare e venire dal negozio e se non erano i ragazzini che giocavano in bici, erano le vecchie signore cariche di borse piene di verdura a farti delle domande assurde.”

Seguiamo Dino attraverso lo showroom, coi pavimenti neri, faretto per l'illuminazione e un soffitto a volta di mattoni, fino all'officina sul retro. Questo è il vero cuore del negozio: infatti Dino è un concessionario Triumph di successo e vende modelli di serie a moltissimi clienti soddisfatti, ma è anche un affermato e stimato customizer.

“Non ne posso fare a meno,” sorride. “È una malattia. Appena vedo una moto inizio subito a pensare a cosa potrei farle.” E ne ha messe a punto parecchie, dalle prime incarnazioni di quelle che sarebbero diventate famose come streetfighter alla rombante Rocket III special, soprannominata la Rocketeer, che ci ha stordito poco fa in strada. Ma non è solo questione di sospensione ribassata o manubri più ampi: le influenze vanno dalle café racer britanniche ai bobber della West Coast americana fino alle flat track.

Dino è un grande appassionato di gare di ogni genere. È stato uno dei membri fondatori di Team 4.5 che gareggiò nella Short Track Cup italiana alla fine degli anni '90 e più di recente ha partecipato alla Thruxton Cup, una serie di gare in circuito che ritiene sia stata fondamentale per promuovere Triumph in Italia. E nel frattempo ci mostra una Thruxton da pista perfettamente messa a punto, con le ferite di guerra bene in vista.

LA PASSIONE

L'officina è piacevolmente affollata di moto in vari stadi di preparazione, ed è ben rifornita di tutto ciò che può servire per il lavoro di Dino e del suo piccolo team. Torni, trapani a colonna, saldatrici tig e a gas, utensili di ogni tipo ben ordinati per facilitare il lavoro. “Facciamo praticamente tutto qui,” dice. “Non sono più in molti a farlo, e si stanno perdendo tante abilità manuali.”

CI SUPERA
CON UN COLPO
D'ACCELERATORE,
LASCIANDOCI
STORDITI PER
LA FORTISSIMA
ONDA D'URTO
SONICA. E' DINO
ROMANO, SULLA
SUA ROCKET
III ROADSTER
SPECIAL

Tutto iniziò quando era ragazzino, nell'officina del padre. Papà Romano aveva una concessionaria d'auto a Milano, ma era anche un pilota esperto che ha appeso il casco al chiodo stivali soltanto in epoca relativa mente recente. “La mia prima moto fu una Bianchi, la moto che usavano i postini,” ricorda Dino. “La elaborai e la portai su una delle lunghe strade di Milano che all'epoca tutti usavano per testare le moto. Sorpassai un'auto e il guidatore iniziò a suonare ripetutamente il clacson, ma lo ignorai pensando che fosse semplicemente infastidito dal mio sorpasso. In realtà, la moto stava andando a fuoco e le fiamme lambivano entrambi i lati del motore.”

Da ragazzo abbandonò l'idea di diventare un ingegnere aerospaziale per dedicarsi alle moto, e ora questo cinquantaduenne in forma smagliante mette a frutto tutta la sua esperienza decennale per creare moto uniche basate sui migliori prodotti di Hinckley.

Ma cosa lo ha portato ad avvicinarsi al mondo Triumph? “Mio papà aveva una Bonneville anni '60, che per me era straordinaria,” ci racconta. “A mio parere ci sono soltanto due marchi di moto veramente storici, Harley-Davidson e Triumph.” Passeggiamo nell'enorme cortile. Ci sono veicoli ovunque, compresi un paio di vecchi pick-up americani e... non può essere! Una Jaguar E-Type. “Ah sì, quella l'ho presa di recente,” dice.

Nell'officina i due giovani meccanici di Dino si danno da fare. Roberto lavora qui da nove anni, Swan da cinque, ed è chiaro che hanno un ottimo rapporto con il capo. L'aggiunta più recente e matura al team è Ugo, un amico di vecchia data con una lunga esperienza in attività bancarie, le cui capacità di marketing sono indispensabili per ampliare gli orizzonti di Drags and Racing.

Di nuovo la mia attenzione viene catturata da qualcosa di straordinario, una delle creazioni più recenti di Dino: il suo omaggio a Steve McQueen, The great escape (La Grande Fuga).

UN UOMO FELICE

Dino è un grande fan dell'omonimo film del 1963 e un giorno, mentre guardava per l'ennesima volta il salto del capitano Hiltz oltre il recinto di filo spinato, gli si accese una lampadina. Aveva una Scrambler in officina: perché allora non riprodurre l'originale? Dopotutto era a sua volta una Trophy TR6C del 1961 finemente camuffata da BMW R75.

Giriamo intorno alla moto e Dino ci mostra con entusiasmo le varie caratteristiche, e forse la più impressionante è il cambio manuale con frizione a pedale, detto "suicidio". Perché suicidio? "Devi ricordarti di mettere in folle quando arrivi a uno stop," sorride Dino. "Se ti fermi a un semaforo con la marcia inserita, perdi l'equilibrio e devi togliere il piede dalla frizione, capisci perché si chiama così."

Ama riciclare i materiali, perciò il collegamento della frizione è realizzato con parti di un vecchio tosaerba a motore, il pomello viene da un trattore e i downpipe di scarico Drags and Racing sono collegati ai silenziatori originali del 1939 con tubi flessibili presi da un camion Iveco.

E quale replica della Seconda Guerra Mondiale può dirsi completa senza una pedivella di avviamento? "E funziona," ci dice; ma c'è il trucco. Quando si tira indietro la leva, si attiva un interruttore che avvia il motorino di avviamento elettrico. La sella è un vero residuo bellico, anche se è di una Harley-Davidson, ma quando chiedo a Dino della verniciatura, mi guarda un po' sospettoso.



Gli spiego che ho sentito dire che viene da una scorta di guerra recuperata nella Repubblica Ceca, e lui non nega.

Ci sono anche altri tocchi di classe, come la striscia di cuoio in rilievo sul serbatoio, il faro oscurato con mascherina, l'ampio e sottile manubrio con manopole d'epoca e un blocchetto comandi minimale... Ma forse la più "grande fuga" è quella dalle perdite d'olio e dalle frustrazioni di un vecchio motore originale. Il moderno bicilindrico Triumph di questa moto è una vera garanzia.

E a dimostrazione dell'impegno di quest'uomo nei confronti del marchio, lo scorso settembre ha caricato La Great Escape su un furgone e si è fatto più di 4000 chilometri per partecipare all'evento Triumph Live sul circuito di Mallory Park nelle East Midlands inglesi. Per Dino, le moto Triumph fanno talmente parte della sua vita che poterle toccare, preparare, guidare, vendere e mostrare lo rende un uomo felice.

DRAGS AND RACING
Via Aurelia Nord KM4 (SP152)
58100 Grosseto
Tel.: +39 (0)564 401 904
www.drags-racing.it



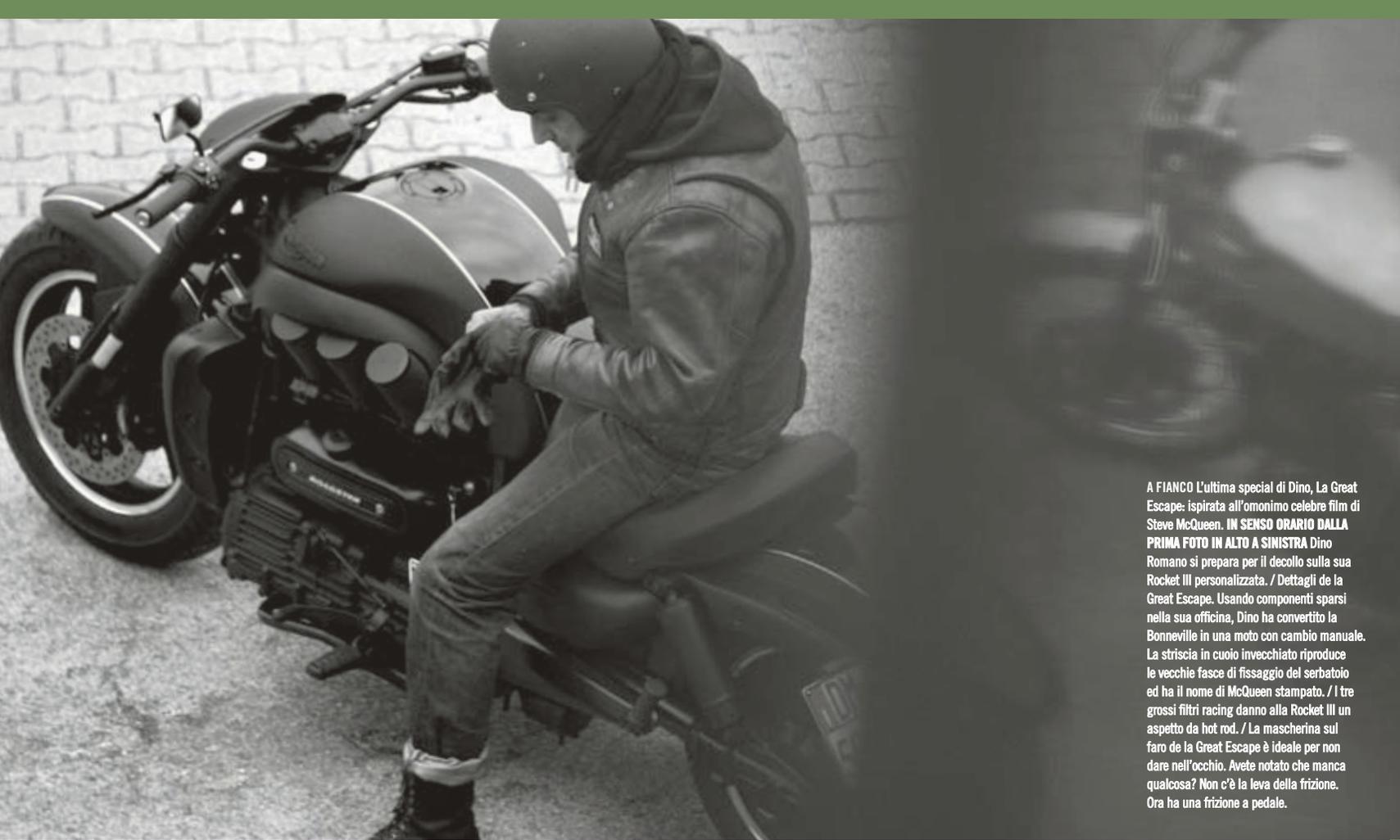
LA FILOSOFIA DI DINO

Dino è un uomo di grande energia e immaginazione, ma di poche parole. Negli anni ha avuto a che fare con molti clienti che volevano personalizzare la propria moto, e questo gli ha insegnato un paio di cose.

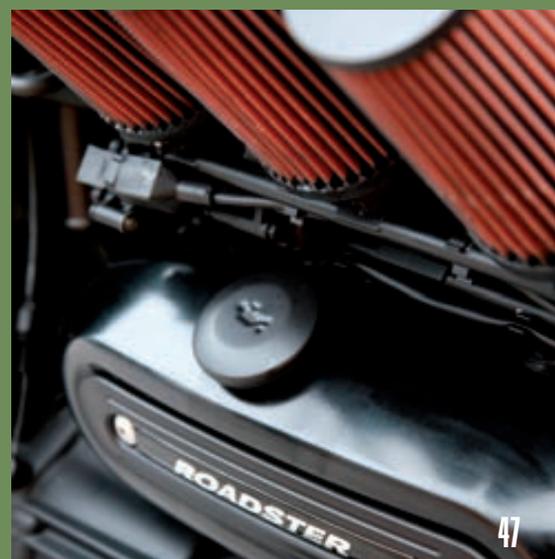
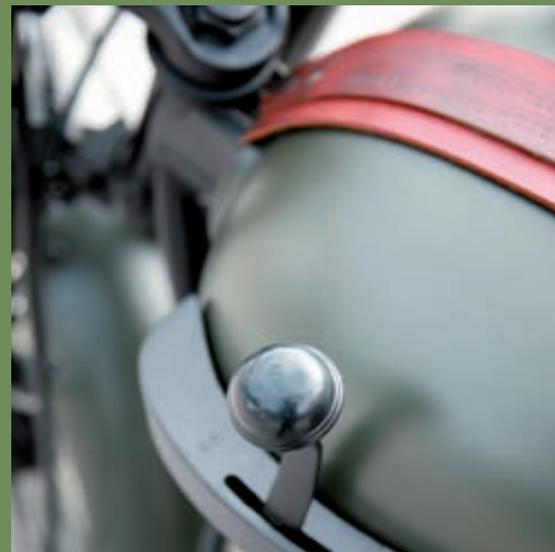
"Le persone spesso vengono a comprare una moto di serie, poi vedono una delle moto che abbiamo qui e ne vogliono una uguale. Succede soprattutto con la (Bonneville special) Ready To Rumble. Ma quello che gli piace davvero della moto, anche se non se ne rendono conto, è la sua semplicità. È stata leggermente ribassata e abbiamo sostituito il manubrio, ma a parte questo le cose che contano di più sono quelle che abbiamo tolto. Le persone spesso iniziano a personalizzare le moto aggiungendo particolari, ma è quasi sempre meglio togliere."

"Pur sapendo perfettamente di volere una special, spesso non sanno bene cosa vogliono. Ma va bene, non tutti possono avere le idee chiare, ed è lì che interveniamo noi. L'ispirazione può nascere da un libro, da un film, qualsiasi cosa..."

"Non si tratta semplicemente di copiare, devi cercare di inventarti qualcosa di nuovo. Ma è importante che la spinta non nasca soltanto dal desiderio di stupire gli altri o di creare qualcosa che abbia un buon valore economico; deve venire dal cuore e dalla passione di creare qualcosa di cui potrai essere fiero."



A FIANCO L'ultima special di Dino, La Great Escape: ispirata all'omonimo celebre film di Steve McQueen. **IN SENSO ORARIO DALLA PRIMA FOTO IN ALTO A SINISTRA** Dino Romano si prepara per il decollo sulla sua Rocket III personalizzata. / Dettagli de la Great Escape. Usando componenti sparsi nella sua officina, Dino ha convertito la Bonneville in una moto con cambio manuale. La striscia in cuoio invecchiato riproduce le vecchie fasce di fissaggio del serbatoio ed ha il nome di McQueen stampato. / I tre grossi filtri racing danno alla Rocket III un aspetto da hot rod. / La mascherina sul faro de la Great Escape è ideale per non dare nell'occhio. Avete notato che manca qualcosa? Non c'è la leva della frizione. Ora ha una frizione a pedale.



AS WORN BY

Alcune delle maggiori star della cultura pop hanno indossato il logo Triumph. Non perché fossero obbligati o pagati per farlo, ma perché amavano le moto!



Foto ©Daniel Kramer

BOB DYLAN



STEVE MCQUEEN

Steve McQueen, James Dean, Bob Dylan e Bruce Springsteen: in termini di popolarità, sono tra i più grandi nomi che ci vengono in mente, e ad un certo punto tutti loro hanno indossato sul petto il logo di un particolare produttore britannico di moto. La nuova collezione "As Worn By" di Triumph celebra queste icone e il loro stile. La gamma include abbigliamento da moto, come la giacca McQueen Special Edition sotto licenza ufficiale, e le classiche T-shirt come quella indossata da Dylan sulla copertina del suo leggendario LP *Highway 61 Revisited*.

Quasi tutti sanno che McQueen guidava delle Triumph, sia nel mitico film "La grande fuga" che nella vita privata. Meno nota è invece la passione di James Dean per Triumph. La star di "Gioventù bruciata" possedeva due Triumph, prima una 1955 Tiger 110 poi una TR5 del '55, entrambe acquistate da Ted Evans Motorcycles a Culver City, California.

La collezione "As Worn By" si aggiunge alla sempre più rifornita gamma Triumph di abbigliamento tecnico e casual, e rappresenta una rivisitazione in chiave moderna di alcuni intramontabili classici, secondo gli standard richiesti dai motociclisti di oggi. Ci sono giacche, jeans in denim, guanti, stivali, T-shirt e un cappello.

E voi chi volete essere oggi?



BRUCE SPRINGSTEEN



Per maggiori informazioni sull'abbigliamento ufficiale Triumph, visitate la vostra concessionaria o www.triumphmotorcycles.com

JAMES DEAN



SCEGLI IL TUO LOOK

JAMES DEAN La prima T-shirt James Dean color blu navy mostra la TR5 personalizzata dell'attore; la seconda T-shirt verde mostra la decalcomania che la concessionaria Ted Evans applicava a tutte le moto vendute, inclusa quella di Dean; jeans vintage in denim, filato ring spun per il massimo comfort; stivali Gratham Triumph, prodotti in Inghilterra interamente in cuoio con tradizionale zip sul retro e chiusura con fibbia; giacca James Dean Special Edition, ispirata a quelle indossate dall'attore e sotto licenza ufficiale di James Dean Estate, con autografo sulla manica. Realizzata in pelle da 1,2 mm, con fodera staccabile, collo in ecopelliccia e protezione approvata CE.

STEVE McQUEEN Giacca in Tri-Tex impermeabile ispirata alla tenuta di McQueen per la Sei Giorni Internazionale del 1964; la vendutissima T-shirt bianco sporco è disponibile anche in nero. Inoltre sono disponibili altre T-shirt McQueen, un cappello blu navy e un modellino pressofuso in scala 1:12 della moto protagonista de "La grande fuga".

BOB DYLAN Versione aggiornata di una delle T-shirt preferite della star.

BRUCE SPRINGSTEEN "The Boss" è una riproposizione della T-shirt grigia indossata dal cantante negli anni '70.





Da quanto tempo sei un appassionato di moto? Devo fare una premessa: nessuno della band ha molta esperienza con le moto. Cerchiamo di imitarvi, ecco. In realtà, ho l'esame di guida, vediamo, tra nove ore. Vi farò sapere se lo passo (l'ha superato).

Da ragazzo giravo in scooter, e forse è proprio lì che è iniziato il mio amore per le due ruote. Poi per qualche estate mi trascinarono nel mondo del fuoristrada su moto da cross nel deserto della California. È lì che ho imparato a guidare la moto, ed è lì che me ne sono perdutoamente innamorato. Mi sentivo una specie di versione bassa, grassa, adolescente e inglese di Steve McQueen, e mi sentivo alla grande. Ho imparato anche come cadere, cosa utilissima per il mio ego.

E da allora? Ho trascorso buona parte degli ultimi cinque

anni sognando ad occhi aperti fantastici viaggi su moto d'epoca. Quando vivevo in America, un mio amico meccanico mi disse che mi avrebbe aiutato a mettere a punto una Honda CB750 del 1978 per un viaggio da Denver a Los Angeles, ma avevo 18 anni, non sapevo come si guidava una moto in strada e non avevo la patente, così mio padre mi chiamò da Londra e mi disse che, se mai avessi voluto ascoltare uno dei suoi consigli, quella era una pessima idea. E devo dire che lo era davvero.

Poi per due mesi passai il tempo a pianificare con alcuni amici dell'università un viaggio in India, dove avremmo comprato delle Royal Enfield e le avremmo guidate fino a casa passando per il Medio Oriente. Anche questo progetto finora è rimasto solo un sogno.

Cosa ha trasformato i sogni in realtà?

Ho deciso che dovevo comportarmi da uomo e iniziare a fare gli esami di guida, e da allora guido ogni cosa che posso, ovunque posso. La cosa bella del viaggiare è che si visitano posti che non hanno le stesse severe norme del codice stradale inglese! Sono riuscito a noleggiare una vecchia Royal Enfield 350 Bullet per tre giorni quando eravamo in tour in India. Mi ha cambiato la vita. Era come stare seduti su un incrocio tra un cavallo e un elicottero. In seguito mi sono divertito con le Honda CB di fine anni '70 dei miei amici, tutte personalizzate in stile café racer. E poi, per la prima volta, ho guidato la nuova Bonneville di un amico a Los Angeles, sempre durante un tour.

Dicci cosa ti piace così tanto della nuova Bonneville.

Mi sono letteralmente innamorato della nuova Bonnie. La qualità di guida mi ha davvero stupito, la forza frenante mi dava sicurezza e controllo totale, ed era talmente leggera e maneggevole che non sembrava avere un motore da 865cc. Cambiare marcia era un divertimento, non un peso,

mentre l'iniezione e l'avviamento elettrico la rendevano veloce e facile da guidare anche sulla lunga distanza; fantastico.

Sto iniziando a capire un po' di meccanica, e da poco ho preso in affitto con un amico un'officina, dove sogniamo di mettere a punto vecchie moto. Guidare una Triumph è diverso, lo senti a pelle. È un po' come, per un batterista, suonare una Ludwig (anche una nuova come quella che abbiamo nella band). Ti sembra sempre di sentire la leggenda e la storia sotto di te, ti sembra di essere in qualche modo connesso con i tuoi eroi, come Ringo o Bonham, o per le moto, McQueen o Dylan.

E gli altri membri della band?

Col gruppo abbiamo girato un video musicale su degli scooter in giro per Goa durante il tour indiano. Alcuni dei ragazzi non avevano mai guidato niente su due ruote prima d'allora, ma ora posso dire che il desiderio si è impossessato di tutti noi!

Quali Triumph hai guidato?

Vorrei poter dire di aver guidato delle vecchie Triumph, ma nessuno si è ancora fidato di me al punto di farmene provare una!



Ultimamente ho detto a due persone diverse che avevo intenzione di comprare una moto, e la prima cosa che entrambe mi hanno detto è stata: "Devi prendere una Triumph". E non erano neppure appassionati di moto, semplicemente è la moto britannica classica per eccellenza, ed è da lì che devi cominciare. Credo che la reputazione di Triumph sia a un livello inimitabile per chiunque altro nel mondo delle due ruote, specie poi se sei inglese. E soprattutto se sei un musicista. E un fan di Bob Dylan! Mi piacerebbe un giorno comprare una vecchia Tiger T110, come quella del famoso incidente di Dylan, sarebbe un sogno.

Qualche suggerimento per i tuoi fan che potrebbero voler montare in sella dopo aver letto la tua intervista?

Devo essere onesto, è una novità assoluta anche per me, sono un principiante entusiasta, lo ammetto. Se c'è una cosa che posso dire di aver imparato è che quando si tratta di moto l'arroganza non ti porta da nessuna parte, se non per terra. Penso che il modo in cui si impara sia davvero importante. Ho imparato l'ABC del fuoristrada con degli amici, poi ho continuato l'apprendimento da Metropolis a Londra e sono stati fantastici. Molto precisi, gentili e pazienti, e penso che questo metta le basi per viaggi rilassati e straordinari. E poi bisogna ricordarsi sempre che ci sono modi di guidare più sicuri di altri, e che guidare una moto non significa che bisogna correre. Non mi interessa andare a più di 100 km/h. Voglio assaporare ogni momento che passo sulla mia moto.



Testo: Garry Inman Foto: Tim Keeton

MARCUS MUMFORD

Sin dal loro primo album del 2009, la band di folk rock inglese Mumford & Sons è diventata una delle band più hot del pianeta. Nel 2010 si sono esibiti al Triumph Live e più tardi lo stesso anno hanno ricevuto una nomination ai Grammy nella categoria Best New Artist. In questa intervista il cantante leader del gruppo Marcus Mumford ci parla esclusivamente della sua passione per le Triumph.

MONTA IN SELLA CON TRIUMPH

QUEST'ANNO L'AZIENDA BRITANNICA SI TUFFA NELL'ESALTANTE MONDO DEGLI OPERATORI TURISTICI SU DUE RUOTE, CON ESCLUSIVE AVVENTURE A TEMA TRIUMPH. BASTA SOGNARE: SCEGLIETE UN VIAGGIO E ISCRIVETEVI...

“In seguito all'introduzione della nuova Tiger 800XC, una moto pronta a tutto, il passo successivo più ovvio era proprio l'introduzione dei Triumph Adventure Tours, per consentire ai clienti di sperimentare la moto nel suo habitat naturale, senza però subire le lunghe trafale solitamente associate alla ricerca e alla pianificazione di un viaggio del genere,” spiega Paul Stroud, Direttore vendite e marketing di Triumph.

Triumph collabora con Edelweiss, il più importante e rinomato tour operator per motociclisti al mondo, un'azienda che ha organizzato oltre 1.600 tour in moto verso più di 180 destinazioni negli ultimi 30 anni.

Per il 2011, Triumph proporrà quattro tour diversi. Tutti tranne uno includono il noleggio di una Tiger 800XC assicurata. Se volete farvi un'idea dei nostri tour, date un'occhiata di seguito.

TRIUMPH HIGHLANDER TOUR

Data: 10-20 agosto 2011

Questo tour di 11 giorni parte con una visita guidata della fabbrica di Hinckley seguita da un viaggio di 3.000 km fino all'estremo nord della Scozia. I motociclisti visiteranno il parco nazionale North York Moors, il Vallo di Adriano, Loch Lomond, Glen Coe, Skye, Inverness e Loch Ness.

Tra le opportunità offerte da un simile tour, difficilmente eguagliabili da un viaggio in solitaria, c'è la possibilità di prendere un tè a Cawdor, il castello scozzese abitato ininterrottamente da più tempo, e di fare una passeggiata nella residenza scozzese della Regina a Balmoral.





DESTRA A spasso nella natura selvaggia dell'Europa senza preoccuparsi di quale strada seguire. A quello ci pensano le guide di Triumph.

SOTTO A SINISTRA Per tutti i tour tranne uno, il viaggio include il noleggio della fantastica nuova Tiger 800XC, il compagno ideale di ogni avventura.

SOTTO A DESTRA Uno dei tanti vantaggi offerti da un'avventura organizzata è la possibilità di guidare al fianco compagni provenienti da ogni parte del mondo che condividono la stessa passione.



TRIUMPH HINCKLEY – NEUKIRCHEN – HINCKLEY

Data: 18 giugno – 1 luglio

Un'avventura con i numeri giusti. Sette Paesi, 14 giorni e 3.600 km sulla vostra moto. Partendo dalla sede di Triumph, i partecipanti guideranno fino al traghetto diretto in Europa continentale per poi sfrecciare tra alcune delle bellezze più maestose del vecchio continente. Foresta Nera, Ardenne, Alsazia, Nürburgring e passo del Grossglockner vi lasceranno senza fiato. La meta è Neukirchen, in Austria, una città che per una settimana all'anno "inglesizza" il proprio nome in Newchurch in occasione del Tridays, un imponente festival in onore del mondo Triumph.

TRIUMPH CELTIC TOUR

Data: 21 – 31 agosto

Stonehenge, poi il parco nazionale di Snowdonia nel Galles, Lake District in Inghilterra, fino all'Isola di Man, per un giro sul leggendario circuito da 37,73 miglia del TT. Questo tour passa in rassegna buona parte delle località più belle da ammirare e delle strade più belle su cui guidare del Regno Unito. E come tutti gli altri tour, tranne quello a Newchurch, include il noleggio della nuova strepitosa Triumph Tiger 800XC.

TRIUMPH ROME TO CARTHAGE

Data: 26 ottobre – 10 novembre

Con partenza da Roma, una delle più belle città del mondo, questo tour di 16 giorni vi porterà a Pompei, proseguendo poi sulla bellissima costiera amalfitana e verso il traghetto per la Sicilia, all'ombra dell'Etna. Dopo una breve sosta sull'isola, il tour prosegue per una settimana in Tunisia e tra le dune del Sahara, prima di riapprodare in Italia. I motociclisti potranno procedere lungo strade normalmente battute, ma c'è anche la possibilità di provare la nuova Tiger 800XC su stradine di ghiaia.

PACCHETTO COMPLETO

Ogni tour Trimph include:

- Pernottamento in hotel confortevoli per l'intera durata del tour
- Colazione ogni giorno
- Un numero di cene variabile in base al tour
- Noleggio moto con chilometraggio illimitato (escluso il tour a Newchurch)
- Assicurazione RC per i motociclisti
- Assicurazione completa per la moto
- Pacchetto informativo del tour
- Guide, in moto e su furgoncino di supporto
- Furgoncino di supporto per bagagli e spazio limitato per i passeggeri per l'intero tour

SERVIZI NON INCLUSI: tutti i servizi non esplicitamente descritti come inclusi e tutti gli oneri o servizi di natura personale, per esempio biglietto aereo, trasferimento da e verso l'aeroporto, carburante per le moto, pedaggi, pasti non elencati e bevande.



Per maggiori informazioni, itinerari completi, prezzi, disponibilità e dettagli sui prossimi Triumph Adventure Tours, visitate www.triumphmotorcycles.com o chiamate il numero +43 5264 5690.

VINCI

VINCI LA TUA AVVENTURA

Ora che abbiamo suscitato il vostro interesse per il nuovo programma di tour avventurosi Triumph, offriamo a un fortunato lettore l'opportunità di partecipare gratuitamente a uno dei tour nel Regno Unito, oltre a 500 sterline per le spese personali.

Il vincitore potrà scegliere tra i tour Highlander e Celtic, noleggiare una nuova Tiger 800XC e guidare su strade meravigliose, ammirare paesaggi stupendi e apprezzare tutta l'ospitalità britannica. Il premio non include carburante, vitto e volo per l'Inghilterra, ma le 500 sterline per le spese personali sono un buon punto di partenza. Di seguito trovate i termini e condizioni dell'offerta.

IL PREMIO COMPRENDE

- Noleggio di una Tiger 800XC
- Assicurazione moto
- Pernottamento in hotel
- Tour guidato con veicoli di supporto
- Traghetti

COME PARTECIPARE

- Per partecipare all'estrazione, compilate il modulo qui accanto, rispondete alla domanda riportata alla fine e inviatelo all'indirizzo sul retro.
- Un vincitore verrà estratto a sorte il giorno 6 giugno 2011.

Per ulteriori informazioni sui Triumph Adventure Tours, visitate www.triumphmotorcycles.com

Politica sulla privacy Nel rispetto del Data Protection Act del 1998, Triumph Motorcycles Ltd figura come "Titolare responsabile dei dati" (Data Controller) nel registro pubblico di tali figure tenuto dal Garante della privacy (Information Commissioner).

Termini e condizioni 1. Possono concorrere al premio tutti i lettori maggiori di 21 anni di Triumph Magazine, dotati di patente per motocicli valida, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd e FMS Publishing. 2. Il premio consiste nel posto per una persona a uno dei tour Adventure in Regno Unito, con 500 sterline per le spese personali. Il vincitore deve usufruire del premio in una delle date del tour, secondo la disponibilità. Le moto sono assegnate in base all'ordine di arrivo dei partecipanti. Non devono essere montati accessori aggiuntivi sulle moto salvo previo accordo con Triumph Motorcycles Ltd. 3. Tutte le spese di viaggio, trasferimento, vitto, carburante e il costo dei voli da e verso il luogo del tour scelto sono a carico del vincitore. 4. È ammessa una sola iscrizione al concorso a persona. 5. Non è prevista un'alternativa ulteriore in contanti al premio, che non è cumulabile con altre offerte. 6. Il concorso termina il 3 giugno 2011. 7. L'estrazione sarà effettuata il 6 giugno 2011 e il vincitore sarà avvisato telefonicamente entro 7 giorni. 8. Tutti i concorrenti devono garantire la propria partecipazione a eventuali iniziative pubblicitarie. 9. Solo le candidature corrette potranno partecipare all'estrazione. 10. Il vincitore verrà informato delle possibili date del tour. 11. È possibile ottenere i dati del vincitore inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Barn, Farnhams Grange, Farnhams Hall Road, Ware, Hertfordshire SG12 7QA, Inghilterra. 12. Triumph Motorcycles Ltd e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsivoglia aspetto del premio. 13. Triumph Magazine si riserva il diritto di modificare o ritirare la promozione in qualsiasi momento senza preavviso.

**PER PARTECIPARE, BASTA
COMPILARE QUESTO MODULO
SU ENTRAMBI I LATI E
SPEDIRLO ALL'INDIRIZZO
INDICATO SUL RETRO**

TITOLO _____

NOME _____

COGNOME _____

DATA DI NASCITA / / _____

TEL.: (+ prefisso internazionale) _____

E-MAIL _____

INDIRIZZO _____

CITTÀ _____

PROVINCIA _____

CODICE POSTALE _____

NAZIONE _____

PROFESSIONE _____

QUALE/I MOTOCICLETTA/E POSSIEDI?
(marca / modello / anno)

_____ / _____ / _____

_____ / _____ / _____

_____ / _____ / _____

QUANDO HAI INTENZIONE DI ACQUISTARE LA TUA
PROSSIMA MOTOCICLETTA? (mest)

QUALE/I MODELLO/I TRIUMPH TI INTERESSA IN MODO
PARTICOLARE?

QUAL È IL TUO CONCESSIONARIO TRIUMPH DI ZONA/
DI FIDUCIA?

TI PIACEREBBE PARTECIPARE AGLI EVENTI
ORGANIZZATI DA TRIUMPH?

SI NO

UNO DEI TRIUMPH ADVENTURE TOURS PREVEDE
UN SOGGIORNO DI SETTE NOTTI IN UN PAESE
NORDAFRICANO. QUALE?

A. MAROCCO B. ALGERIA C. TUNISIA

TI SAREMMO MOLTO GRATI DI UN TUO PARERE SU TRIUMPH MAGAZINE

IN GENERALE, QUAL È LA TUA OPINIONE SU QUESTO NUMERO DELLA RIVISTA TRIUMPH MAGAZINE?

Eccellente Buona
Media Indifferente
Scarsa

C'È QUALCHE SERVIZIO CHE TI È PIACIUTO IN MODO PARTICOLARE IN QUESTO NUMERO?

CE N'È QUALCUNO CHE NON TI È PIACIUTO?

QUALI DEGLI ARGOMENTI SEGUENTI VORRESTI VEDERE APPROFONDITI SULLA RIVISTA?

Arte e design Moto/auto classiche
Cibi e bevande Moda
Salute e benessere Musica
Personalità Patrimonio e finanza
Sport Viaggi
Orologi e gioielli Altro (specificare)

Se non vuoi più ricevere Triumph Magazine, barra questa casella

Se non vuoi più ricevere informazioni di alcun tipo da Triumph, barra questa casella

Se non desideri ricevere comunicazioni da terzi, barra questa casella

TI PREGHIAMO DI APPORRE DATA E FIRMA PER CONFERMARE DI AVER LETTO E COMPRESO LE CONDIZIONI DEL CONCORSO DESCRITTE SUL RETRO

FIRMA

DATA (gg/mm/aa) / /

ORA RITAGLIA IL MODULO COMPILATO E SPEDISCILO IN UNA BUSTA AFFRANCATA A:

CONCORSO PER I LETTORI:

Triumph Adventure Tours Competition,
Triumph Magazine c/o FMS Publishing,
New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road,
Ware, Hertfordshire, SG12 7QA, Inghilterra.

BUONA FORTUNA!

Informazioni editoriali

Pubblicato per conto di
Triumph Motorcycles Ltd.
Normandy Way, Hinckley
Leicestershire LE10 3BZ
United Kingdom
Tel.: +44 (0)1455 251700
Fax: +44 (0)1455 453005
www.triumphmotorcycles.com

Per sottoscrivere o annullare l'abbonamento gratuito a Triumph Magazine, visitate
WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

Published by

FMS Publishing
New Barn, Fanhams Grange,
Fanhams Hall Road, Ware,
Hertfordshire SG12 7QA,
United Kingdom
Tel: +44 (0)1920 467492

La redazione

Nick Bloor: CEO
Paul Taylor: Coordinatore PR e comunicazioni
Irene Mateides: FMS Publishing
Gary Inman: Direttore

FMS Publishing

Irene Mateides: Direttore editoriale
Nigel Fulcher: Amministratore delegato
Mark Welby: Direttore creativo
Lauren Robertson: Designer senior / Direttore artistico
Philip Randall: Designer
Efty Mateides: Project Manager
Mark Gentry / Anne Carrington: Produzione
Mark Lacey: Ritocco

Richiesta informazioni

EDITORIALI:
Tel: +44 (0)1920 44488
E-mail: irene@fms.co.uk

PUBBLICITÀ:
Tel: +44 (0)1920 444898
E-mail: advertising@fms.co.uk

SERVIZI EDITORIALI:
Nigel Fulcher
Tel: +44 (0)1920 444889
E-mail: nigel@fms.co.uk

fms.
www.fms.co.uk

FMS fa parte della
Periodical Publishers Association.

Stampato da Buxton Press
Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd

Autori e collaboratori

Triumph Magazine si avvale della collaborazione di alcuni dei migliori giornalisti e fotografi di motociclismo. Abbiamo chiesto loro di descrivere la loro avventura più memorabile.



Graeme Brown ha fotografato la giornata tipo di Kevin Carmichael. "Il viaggio in moto più memorabile di tutti i tempi è stato da passeggero, in occasione di un test su strada organizzato da una rivista: ero appena andato a sbattere con la mia auto mentre facevo le foto. Il test era sulle moto touring e si svolgeva vicino alle distillerie di Islay. Ho anche imparato un'importante lezione. Bevi il whisky più vecchio e costoso quando sei ancora sobrio, perché quando sarai tanto ubriaco e spavaldo da spendere quasi 15 £ per 125 ml di un malto invecchiato di 30 anni, non sarai nemmeno in grado di capire la differenza."



Mick Phillips è il giornalista inglese di Roma che ci ha raccontato di Dino Romano. "Il viaggio dall'Inghilterra a Berlino nel 1990. Più memorabile del visitare una Germania ancora divisa in due, è stata la notte in cui le borse della moto hanno preso fuoco. Vedere delle mutande in fiamme che bruciano come sterpaglie in mezzo a un'autostrada non è cosa da poco."



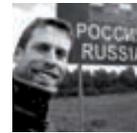
Kar Lee ha partecipato al nostro tour sulla Tiger in Irlanda. "Una delle avventure più memorabili, anche se per le ragioni sbagliate, è stata partire dal sud della Spagna alle 7, perdersi miseramente in Francia e non arrivare al traghetto nel nord della Francia fino alle 2 del mattino, 2.000 km più tardi. Ovviamente ho perso il traghetto."



Carlito Schilero è il fotografo italiano che ha collaborato all'articolo su Dino Romano. "Avevo 13 quando mio padre decise di fare i bagagli e guidare fino in Germania con me come passeggero. Un giorno nevicava e faceva un freddo cane, un altro giorno stavo morendo di sonno e mio padre mi legò a sé con la sua cintura. L'anno scorso ho fatto un'esperienza simile seguendo Troy Bayliss. Avevo freddo ed ero bagnato fradicio, ma ero incredibilmente felice perché mi ricordava il viaggio con mio padre."



Rupert Paul è il famoso giornalista ed ex direttore che ha scritto il nostro speciale sull'ABS. "Guidare vecchie, scarse moto indiane in Himalaya per dieci giorni lo scorso anno. Dopo trent'anni di moto, corse e lunghi viaggi su due ruote, pensavo di aver visto e provato tutto. Invece no."



Jon Urry è il giornalista britannico che ha trascorso una giornata con Kevin Carmichael. "Il viaggio da Londra a Mosca. Non riesco a togliermi dalla testa l'incredibile burocrazia al confine russo, e soprattutto l'interrogatorio dei cinque poliziotti armati di Kalashnikov dopo essere stato fermato per aver superato il limite di velocità. Mi ci è voluta una bustarella di 50 \$ per riavere il passaporto..."

TRIUMPH MAGAZINE È LA RIVISTA UFFICIALE DI TRIUMPH MOTORCYCLES LTD

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd 2011. Materiale interamente coperto da copyright. Tutti i diritti riservati. È strettamente vietata la riproduzione totale o parziale senza previo consenso di FMS Publishing e/o di Triumph Motorcycles Ltd. Tutte le informazioni riportate risultano corrette al momento della stampa. Le opinioni espresse non sono necessariamente condivise da FMS Publishing o da Triumph Motorcycles Ltd. Triumph Motorcycles Ltd. non approva ufficialmente il materiale promozionale o i testi relativi ai prodotti di terzi inclusi in questa pubblicazione.

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. Il nostro auspicio è che ogni uscita in moto sia sicura e divertente. Guidate sempre con prudenza, rispettando gli altri e le regole del codice stradale. Si raccomanda di guidare con prudenza, entro i limiti delle proprie capacità e nel pieno rispetto del codice della strada. È vivamente consigliato un corso di guida. Indossate sempre casco e accessori protettivi per gli occhi e il corpo. Non guidate mai sotto l'effetto di alcol o droghe. Leggete il manuale d'uso della moto. Rispettate le scadenze della manutenzione programmata indicate nel manuale. Si raccomanda l'uso di accessori approvati da Triumph. L'uso di parti e/o accessori non approvati da Triumph può influire negativamente sulle prestazioni della motocicletta. Si rimanda al manuale d'uso per la gestione della moto. L'uso di parti e/o accessori non approvati da Triumph può rendere nulla la garanzia.



EVENTI TRIUMPH APPUNTAMENTI DI PRIMAVERA/ESTATE

UNA GUIDA AI PRINCIPALI EVENTI TRIUMPH PER I PROSSIMI MESI, IN PISTA O SU STRADA

01-03 Aprile	My Special @ Motor Show	Rimini, Italia
02 Maggio	Le Mans Track Day	Le Mans, Francia
06-08 Maggio	Welsh Dragon Raid R.A.T Event	Caernarfon, Galles
14-15 Maggio	BMF Show	Peterborough, Regno Unito
29 Maggio	13th National R.A.T Rally	Hotel Tateshina, Giappone
04-05 Giugno	Street Triple Cup	Hockenheimring, Germania
06 Giugno	Dijon Prenois Track Day	Burgundy, Francia
07-11 Giugno	Americade - National Demo	Lake George, New York, USA
12 Giugno	Ace Cafe Triumph Day	Londra, Regno Unito
17-19 Giugno	5th Annual Lakes R.A.T Event	Lake District, Regno Unito
24-26 Giugno	Tridays Festival	Neukirchen, Austria
27 Giugno	Paul Ricard Track Day	Le Castellet, Francia
01-03 Luglio	Goodwood Festival of Speed	Sussex, Regno Unito
01-03 Luglio	Triumph Day	Varano de' Melegari, Italia
11 Settembre	Ace Cafe Reunion Brighton Burn Up	Brighton, Regno Unito

Per maggiori informazioni su Triumph Motorcycles, visitate la vostra concessionaria o www.triumphmotorcycles.com. Per news e dettagli aggiornati sugli eventi Triumph, seguiteci su Twitter e Facebook.

