

## TRIUMPH DAYTONA 675R

- Versione premium della Daytona 675
- Sospensioni Öhlins con forcella NIX30 e mono TTX36
- Pinze Brembo monoblocco a garanzia di performance ed efficacia
- Quickshifter e parti in carbonio di serie
- Colorazione Crystal White con dettagli rossi e neri
- In vendita a 13.300 Euro c.i.m.

Triumph Daytona 675R: l'arma totale per gli appassionati di cordoli.

La Daytona 675 è una motocicletta che non ha bisogno di presentazioni, dal 2006 è la miglior supersport e la concorrenza guarda a Lei come punto di riferimento della categoria. Ma noi di Triumph non ne abbiamo mai abbastanza e abbiamo deciso di evolverla ulteriormente portandola a uno step superiore, per soddisfare le richieste dei riders più esigenti, su strada come in pista.

Il modello è stato realizzato con un allestimento esclusivo, a partire dalle sospensioni Öhlins, per passare ai freni Brembo fino agli pneumatici Pirelli Supercorsa SP. Le finiture sono di alto livello, con parti realizzate in carbonio che ben si abbinano al fascino del tre cilindri incastonato nel telaio a doppio trave in alluminio.

Per uscire dal coro la Daytona 675R viene realizzata in un'affascinante colorazione Crystal White, con la parte inferiore della carenatura verniciata in nero e il telaio reggisella colorato in rosso. Il rosso viene utilizzato anche sui cerchi, sulle pinze dei freni e su alcuni dettagli della carenatura, il tutto per accentuare la già marcata sportività della Daytona. Ciliegina sulla torta, il logo sul serbatoio, molto più "sportivo" e differente rispetto a quello presente sulla Daytona standard.

Il risultato è un look al tempo stesso elegante e aggressivo, perfetto in pista come sulle strade di tutti i giorni.

La Daytona 675R è omologata FMI e può pertanto partecipare a campionati supersport e superstock nazionali e internazionali.



TRIUMPH

## **Daytona 675, una breve storia costellata di successi**

Nessuna motocicletta come la Daytona 675 incarna lo spirito delle moderne Triumph. Era il 2006, il settore era dominato dalle quattro cilindri 600cc e i tecnici Triumph decisero che era arrivato il momento di rompere gli schemi e dare uno scossone al mercato.

Il motore tre cilindri ha delle caratteristiche talmente singolari e al tempo stesso evidenti che non può che essere considerato come una soluzione vincente su una moto sportiva: potenza e coppia vengono erogate con una tale linearità che per il rider moderno uscire dai curvoni in pieno o danzare nelle S diventa un gioco da ragazzi; il tutto è supportato da un telaio estremamente rastremato, realizzato attorno a un motore compatto e leggero.

E il sound? Non ci sono abbastanza aggettivi per definire le sensazioni che regala il rumore rauco e pieno del "triple", ai bassi regimi come in "zona rossa".

La 675 ha fatto la sua prima apparizione al Motorcycle Show a Birmingham, in Inghilterra, nel novembre 2005 ed è stata presentata alla stampa mondiale sul circuito di Sepang, in Malesia, il gennaio seguente. La reazione dei giornalisti è stata immediata: tutti hanno potuto apprezzare la singolarità e la bontà del progetto Triumph che per design, prestazioni e feeling non aveva pari sul mercato.

La motocicletta, messa alla frusta in comparativa con tutti gli altri modelli della concorrenza si è dimostrata immediatamente vincente primeggiando nel Masterbike e nel Supertest fino ad arrivare la prestigioso titolo di Bike of the Year in Giappone. Nel 2009 la Daytona ha subito un primo aggiornamento che ha visto interessati il telaio, il motore e l'estetica.

Concepita per essere un'eccellente media stradale, la Daytona 675 si è dimostrata estremamente performante anche nelle competizioni su pista, lo dimostrano le vittorie nei difficili campionati nazionali inglese e tedesco e l'eccellente quarto posto assoluto nel Mondiale Supersport 2010 con un considerevole numero di podi ottenuti.



**TRIUMPH**

## **Öhlins the original gold**

La decisione di equipaggiare la miglior Daytona di sempre con sospensioni Öhlins è stata presa nella logica di una collaborazione che è già attiva da diverso tempo, e soprattutto perché l'azienda svedese è il miglior produttore di sospensioni al mondo.

La scelta è caduta sulla forcella NIX30 da 43mm e del mono TTX36, unità solitamente utilizzate nelle competizioni ai massimi livelli e utilizzate nelle passate stagioni in MotoGP e SBK.

Gli ingegneri e i tester delle due case hanno lavorato a stretto contatto sulla Daytona per "settare" al meglio le sospensioni e renderle estremamente efficaci. Sono stati effettuati innumerevoli test, gli stessi che si fanno sui modelli nuovi e i risultati rispecchiano esattamente l'impegno preso.

L'iconica forcella anodizzata oro è completamente regolabile in precarico, compressione e ritorno ed è caratterizzata da una cartuccia interna da 30mm. Entrambe le regolazioni possono essere effettuate intervenendo dall'alto in quanto uno stelo ospita l'idraulica per le regolazioni del freno in ritorno, mentre l'altro ospita quelle per il freno in compressione.

La NIX30, come tutti i prodotti Öhlins è realizzata con precisione maniacale e garantisce prestazioni di guida mai riscontrate prima su una supersport di serie.

Il mono TTX36 ha molti elementi in comune con le unità utilizzate nelle competizioni mondiali. È più piccolo e leggero dei precedenti modelli Öhlins e presenta un sistema "twin tube" che rende le regolazioni particolarmente efficaci: questo sistema crea una pressione positiva sia nel circuito di regolazione della compressione che in quello del ritorno, garantendo un'azione molto più bilanciata. Come giustamente ci si può aspettare da un elemento di questo livello, il mono TTX36 offre un'ampia gamma di regolazioni che possono essere effettuate agendo su pratici registri facilmente raggiungibili.

Infine, per dare un tono ancor più esclusivo al pacchetto, Öhlins predispone sia la forcella che il mono per ospitare i sensori necessari per il rilevamento dei dati della telemetria.

## **Il telaio: un punto di riferimento**

Gli ingegneri Triumph, nel momento in cui hanno sviluppato il progetto Daytona 675R si sono trovati un pacchetto estremamente stimolante e complesso al tempo stesso.

Il telaio è lo stesso utilizzato sulla Daytona standard, in alluminio con elementi open-back e closed-back, a garanzia di massima maneggevolezza e resistenza alle sollecitazioni che si possono riscontrare su strada come in pista. È stato progettato per abbracciare l'ultracompatto tre cilindri ed è stato realizzato con un sistema denominato FEA (Finite Element Analyses) che consente di ottimizzare l'utilizzo dei materiali a seconda delle aree sollecitate.

La piastra di sterzo inferiore è stata modificata per accogliere il maggior diametro della forcella Öhlins (43mm rispetto ai 41mm di serie) mentre sono rimasti immutati i valori di inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa, rispettivamente 23.9° e 89.1mm, che danno grande maneggevolezza e stabilità al contempo. L'interasse è di 1.395mm mentre il peso in ordine di marcia è 185kg. Il forcellone in alluminio, realizzato in due parti, misura 574mm di interasse misurati dal perno ruota al fulcro regolabile sul telaio.

I cerchi in lega a cinque razze sono identici alla motocicletta standard, ma di colore differente, con finiture in grafite impreziosite da una sottile linea rossa. I tecnici inglesi avevano ipotizzato di utilizzare le pregiate ruote in magnesio, diffusissime in ambito racing, ma si è voluto pensare a un'ottimizzazione dei costi, anche in considerazione del fatto che i cerchi sono tra i più leggeri del mercato.

Per garantire decelerazioni ancora più radicali rispetto alla Daytona standard, la scelta dell'impianto frenante è caduta su Brembo. Le pinze monoblocco a quattro pistoncini mordono la coppia di dischi da 308mm e sono azionate da una pompa radiale con pistoncino da 18mm di diametro. Le tubazioni sono già in treccia metallica, a completamento di un impianto che garantisce prestazioni stabili e durature in ogni condizione.

A colpo d'occhio la Daytona 675R ha guadagnato un look decisamente sportivo.

Si presenta con un look decisamente corsaiolo. Il bianco perlato Crystal White viene interrotto nella parte inferiore della carenatura da una sezione nera e nella parte posteriore dal telaietto di colore rosso brillante. Lo stesso rosso è utilizzato per impreziosire i cerchi e le pinze anteriori. Tocco finale, il nuovo logo che campeggia sul serbatoio e numerosi dettagli realizzati in carbonio come il parafango anteriore, l'unghia sopra la ruota posteriore, il pannello isolante tra codone e terminale di scarico e la parte interna della carenatura a fianco alla strumentazione. Nuovi anche le cover lato frizione e alternatore, dove campeggia il classico logo Triumph.

La strumentazione fornisce al pilota tutto quanto è necessario con un look moderno e intuitivo. Dal "cockpit" si possono leggere facilmente il contagiri analogico e il tachimetro digitale. Tra i vari gadget, il laps counter azionabile con il pulsante di avviamento e l'indicatore programmabile di cambiata a led.

La scelta degli pneumatici è caduta sulle Pirelli SuperCorsa SP, coperture dalle spiccate caratteristiche sportive che garantiscono performance eccezionali in pista come su strada.



**TRIUMPH**

### **Motore: three is the magic number**

Il propulsore della Daytona 675R è il collaudatissimo 675cc "D6" tre cilindri che equipaggia la Daytona 675. È uno dei motori più apprezzati nella produzione di serie: raffreddato a liquido, 12 valvole, ha misure di alesaggio e corsa 74mm x 52.3mm ed eroga ben 125CV a 12.500giri/min, con zona rossa a 13.900giri/min. L'erogazione della coppia è il vero punto di forza di questo "triple", con 60Nm a 3.500giri/min che salgono al valore massimo di 72Nm a 11.750giri/min.

La Daytona 675R adotta la sofisticata iniezione Keihin denominata closed-loop, con corpi sfarfallati da 44mm e iniettori multi-spray. Il motore adotta numerosi sensori: posizione dell'acceleratore e dell'albero motore, marcia inserita, velocità, pressione dell'aria, temperatura dell'aria e del liquido di raffreddamento e sensore di tilt che causa lo spegnimento nel caso in cui la motocicletta cada. L'airbox è alimentato da una presa d'aria posizionata sul frontale della carenatura, tra i due fari, che passando attraverso il telaio reggi strumentazione e attraverso il telaio arriva direttamente nei "polmoni" della Daytona.

La centralina gestisce anche il minimo e l'iniezione di aria secondaria che abbatte le emissioni e consente al tre cilindri inglese di rientrare nelle normative Euro 3.

Un elemento che differenzia la "R" dalla Daytona 675 è l'adozione del quickshifter di serie. Il sistema, disponibile comunque come accessorio originale, taglia l'accensione quando si aziona la leva del cambio e consente di cambiare marcia senza intervenire sulla frizione e sul comando dell'acceleratore, risparmiando preziosi centesimi di secondo ogni qualvolta si sale di marcia. Il quickshifter verrà senz'altro apprezzato da tutti i piloti che si cimenteranno nelle competizioni supersport 600 in quanto essendo montato di serie rientra nei regolamenti tecnici.

La velocità massima della Daytona 675R è di 257km/h

### **Accessori: come far diventare la R ancora più speciale**

La Triumph's accessories division ha realizzato una serie di accessori che rendono la Daytona R ancora più esclusiva, per l'utilizzo su strada come per quello in pista.

Per chi si vuole cimentare nelle competizioni supersport regolamentate dalla FIM, sono disponibili accessori performance come gli alberi a camme dal profilo più spinto, valvole differenti e l'impianto di scarico completo realizzato in titanio

Il racing kit include anche una centralina programmabile e il software per modificarla (Triumph's TRACS: Triumph RAcE Calibration Software), solitamente utilizzato dai team per settare la centralina. La centralina consente anche la programmazione delle mappe "on board" e regola la velocità ai box mediante la speed limiter function.

La collaborazione con Arrow ha portato non solo allo sviluppo dell'impianto di scarico in titanio omologato per le emissioni sonore, che riduce il peso e aumenta le prestazioni, ma anche alla realizzazione di pregiate pedane regolabili, ideali per l'utilizzo della motocicletta in pista dove la posizione arretrata e rialzata conferisce maggior luce a terra.

Tra gli altri accessori disponibili si possono ritrovare numerosi parti in carbonio, il cupolino Aero maggiorato, il codino coprisella in tinta, la sella in gel e una serie di borse morbide per eventuali spostamenti a lungo raggio.