

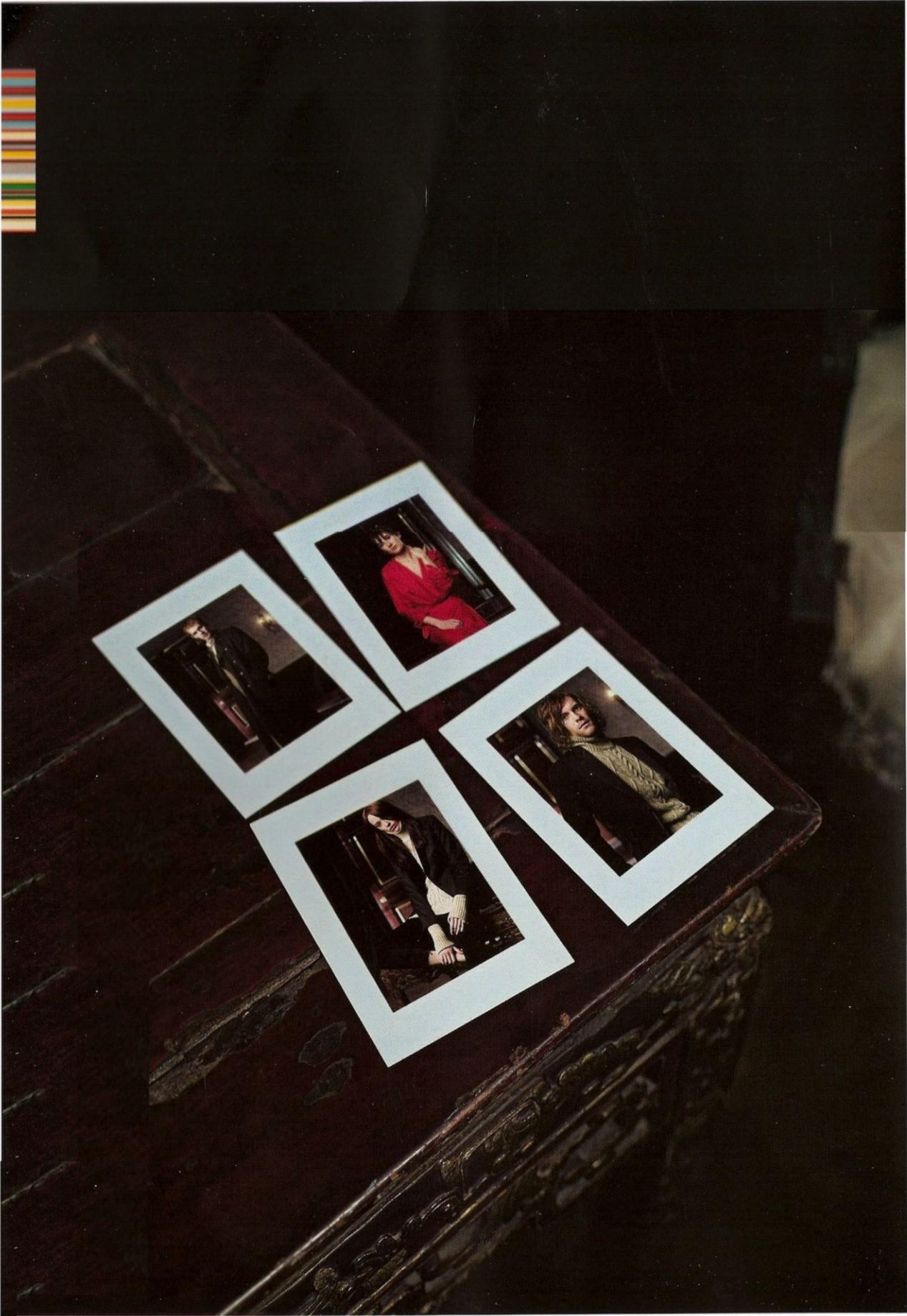
**STREET TRIPLE...
IN LIBERTÀ NEI CALANCI**

LA TIGER MOSTRA I DENTI
PARIGI BY NIGHT... IN MOTO
TRIUMPH: LA MIA PASSIONE SEGRETA
IL LATO OSCURO DELLA SPEED TRIPLE

Triumph

001





Paul Smith

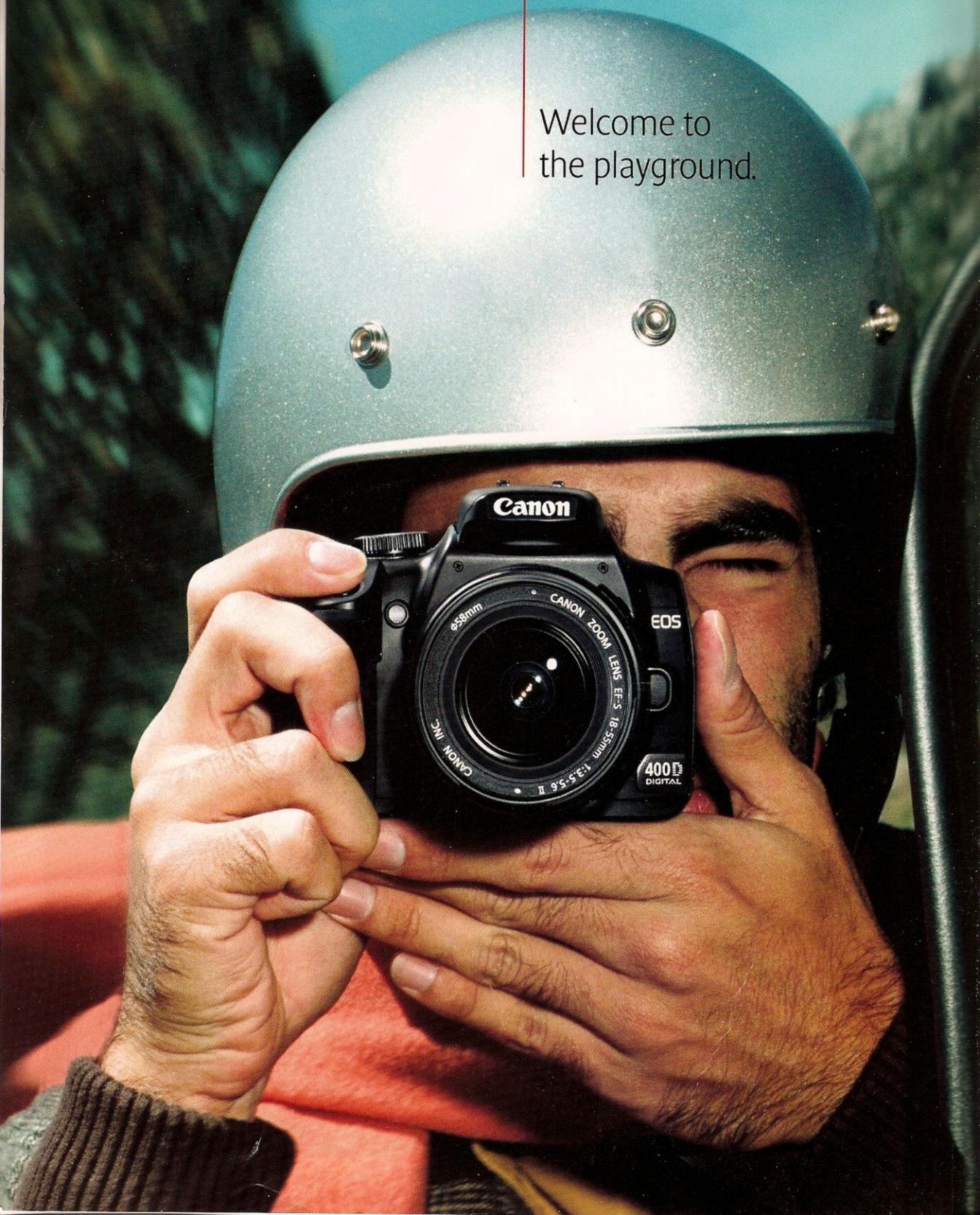


WWW.PAULSMITH.CO.UK

you can
Canon

EOS Great images are out there, waiting to be captured.
400D And with the ability to shoot 3 frames per second
DIGITAL and a super fast 0.2 second start up time, the new
EOS 400D is as spontaneous as you are. Are you game?
Visit us at www.canon.co.uk/eos400d

Welcome to
the playground.



Triumph

CARI LETTORI,

È con immenso piacere che vi do il benvenuto al primissimo numero della nostra nuova rivista "Triumph".

Ogni tre mesi, con una selezione di avvincenti articoli, Triumph Magazine esplorerà per voi le infinite sfaccettature dell'universo Triumph. Attraverso queste pagine vi porteremo nel cuore di Hinckley e condivideremo con voi la passione per il marchio Triumph proponendovi servizi straordinari, scritti da giornalisti specializzati e corredati da splendide foto scattate per l'occasione.

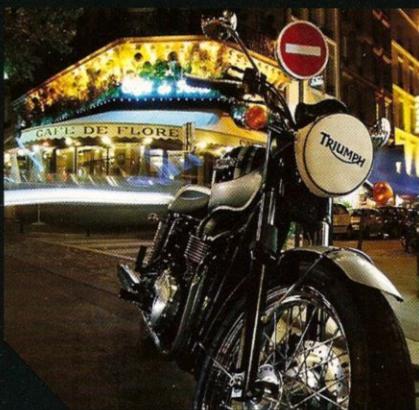
È un momento davvero emozionante per tutti i fan di Triumph Motorcycles. Stiamo tenendo fede alla strategia di lanciare sul mercato almeno due nuove motociclette leader di categoria ogni anno. Per il 2008, abbiamo cominciato anche prima del solito, con il lancio della nuova Street Triple. Non perdetevi i prossimi numeri di Triumph Magazine per scoprire i segreti di due nuovi modelli che presenteremo a Parigi, nel mese di settembre, e a Milano in novembre.

Fin dall'inizio, abbiamo deciso che Triumph Magazine avrebbe perseguito la stessa missione condivisa da tutta la rete mondiale di concessionari Triumph: offrire ai clienti un'esperienza straordinaria. Mi auguro di aver raggiunto lo scopo con questo primo numero ma, proprio come per le moto, l'abbigliamento e gli accessori Triumph, anche per la nostra rivista si prospetta un cammino di sviluppo ed evoluzione continua.

Questo è solo l'inizio di un'avventura elettrizzante! Vivetela con noi.

The Mark

TUE MANTONI
Direttore Commerciale



SOMMARIO N. 001

01 **LARGO ALLA STREET** pag 4

La nuova Street Triple messa alla prova con una galoppata sotto il sole attraverso cinque contee inglesi, dal quartier generale Triumph al mare

02 **A MODO SUO** pag 13

Il re dello stunt Kevin Carmichael sfida ogni regola e ci mostra qualcuno dei suoi numeri speciali con una nuova improbabile compagna: una Tiger con tanto di borse rigide

03 **UNA BONNEVILLE SUI BOULEVARD** pag 20

Parigi by night, in moto: con la Sixty8 a spasso per la Ville Lumière dopo il tramonto

04 **L'ALTRA METÀ** pag 28

Il Visconte Linley, noto designer di arredamento, ci racconta il suo amore di una vita con il più grande marchio motociclistico inglese

05 **JEKYLL E HYDE** pag 30

Come far emergere il lato oscuro della vostra Speed Triple con una nuova tostissima gamma di accessori in carbonio

06 **ROSSO BIANCO E BLU** pag 36

Scopriamo chi c'è dietro Mecatwin, tra i migliori specialisti mondiali nella personalizzazione di moto Triumph

MONDO TRIUMPH pag 40

Notizie imperdibili, accessori e sport dal vostro marchio motociclistico preferito

CONCORSO PER I LETTORI pag 46

Vinci il viaggio dei tuoi sogni in un lussuoso villaggio turistico africano

TRIUMPH

LARGO ALLA STREET

ROLAND BROWN SAGGIA LE VIRTÙ DELLA NUOVA STREET TRIPLE IN UNA GALOPPATA SOTTO IL SOLE ATTRAVERSO CINQUE CONTEE INGLESI. LA SUA META? LO STRANO PAESAGGIO LUNARE DEL PROMONTORIO DI DUNGENESS, SULLA COSTA DEL KENT, PRATICAMENTE IL PUNTO PIÙ LONTANO DOVE LO SI POTEVA SPEDIRE, DAL QUARTIER GENERALE TRIUMPH AL MARE

01

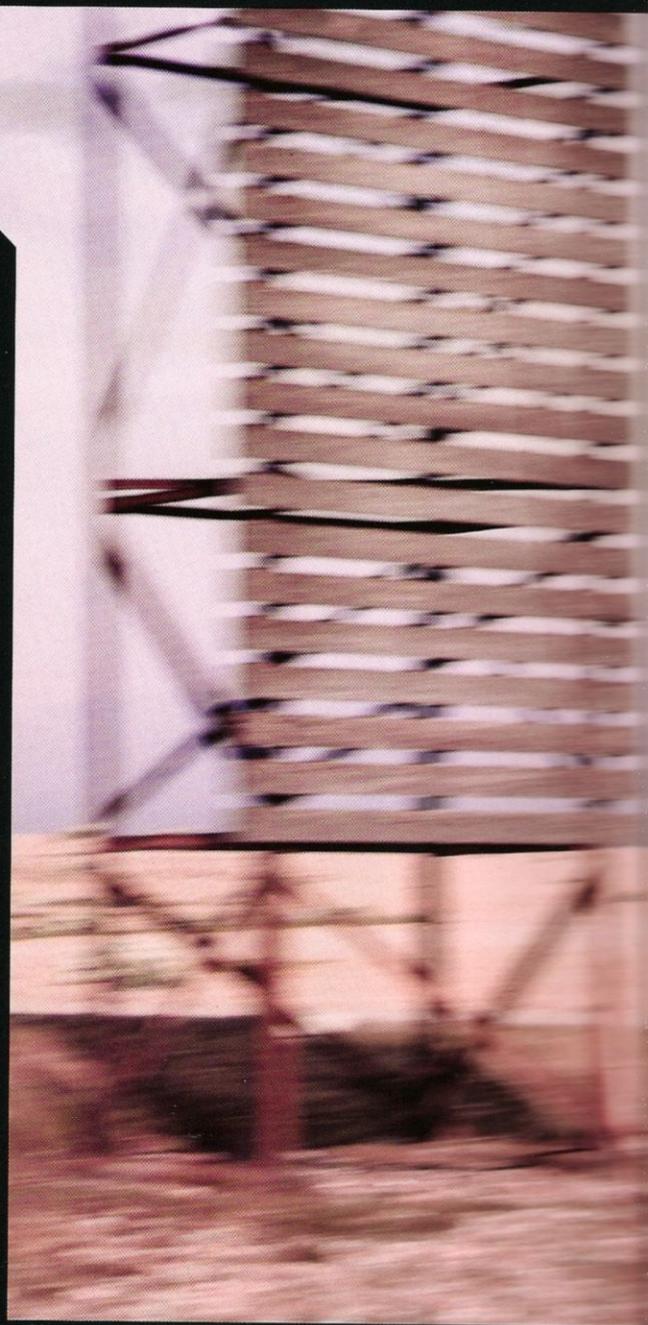




Lei indossa: giacca di pelle nera da biker con maniche a tre quarti, di Topshop; jeans aderenti neri di Calvin Klein Jeans; stivali stile militare con tacco, di Palermo in vendita da RokIt; occhiali da sole con montatura argento di Les Copains, in vendita da TKMaxx. Lui indossa: giacca Hawk in cuoio da 1,2mm nero e crema con protezioni omologate CE su spalle e gomiti, di Triumph; jeans aderenti neri di Calvin Klein Jeans; stivali Sympatex Expedition II in pelle impermeabile di Triumph; occhiali da sole con montatura in metallo di Fabris Lane.



Lei indossa: giacca Raven in cuoio da 1,2mm nero e crema con protezioni omologate CE su spalle e gomiti, di Triumph; pantaloni in pelle color crema di Versace; stivaletti alla cavaglia con tacco alto di Kurt Geiger; occhiali da sole Fabris Lane; guanti Roadster di Triumph. Lui indossa: giacca di pelle nera (personale del modello), jeans aderenti neri di Calvin Klein Jeans; guanti Roadster e stivali Sympatex Expedition II in pelle impermeabile di Triumph; occhiali da sole Fabris Lane.



Lei indossa: casco Chaser di Arai, in vendita da Metropolis; giacca di pelle nera vintage di Rokit; top con cappuccio grigio chiaro e tartan di FP, in vendita da Urban Outfitters; jeans aderenti neri di Calvin Klein Jeans; guanti Roadster e stivali Sympatex Explorer II in nubuk e pelle impermeabile, di Triumph. Lui indossa: casco Viper GT di Arai, in vendita da Metropolis; giacca Revolution in cotone cerato idrorepellente con protezioni omologate CE su spalle e gomiti, guanti Roadster; jeans da moto con pannelli antiabrasione Keprotec su ginocchia e seduta, e stivali Sympatex Expedition II in pelle impermeabile, tutt

Non avrei potuto trovare un pub dal nome più appropriato di Rising Sun (o sole che sorge), nel borgo di Otford, Kent, per una prima sosta dall'inizio del mio viaggio sotto il sole estivo, a bordo della Street Triple. Malgrado la voglia di tirare avanti verso Dungeness, mia meta finale, mi devo arrendere al caldo; così parcheggio, sistemando la motocicletta in modo da poterne ammirare per bene le linee, e mi infilo nel pub a bere qualcosa di fresco.

L'ora di pranzo è già passata da un pezzo e i pochi regulars, per i quali il lavoro è ormai un lontano ricordo, mi lanciano occhiate divertite mentre mi sfilo faticosamente gli strati esterni del completo tecnico. Anche se scendete da una streetfighter 675cc, di sicuro uno dei modelli più attesi tra le motociclette uscite da Hinckley



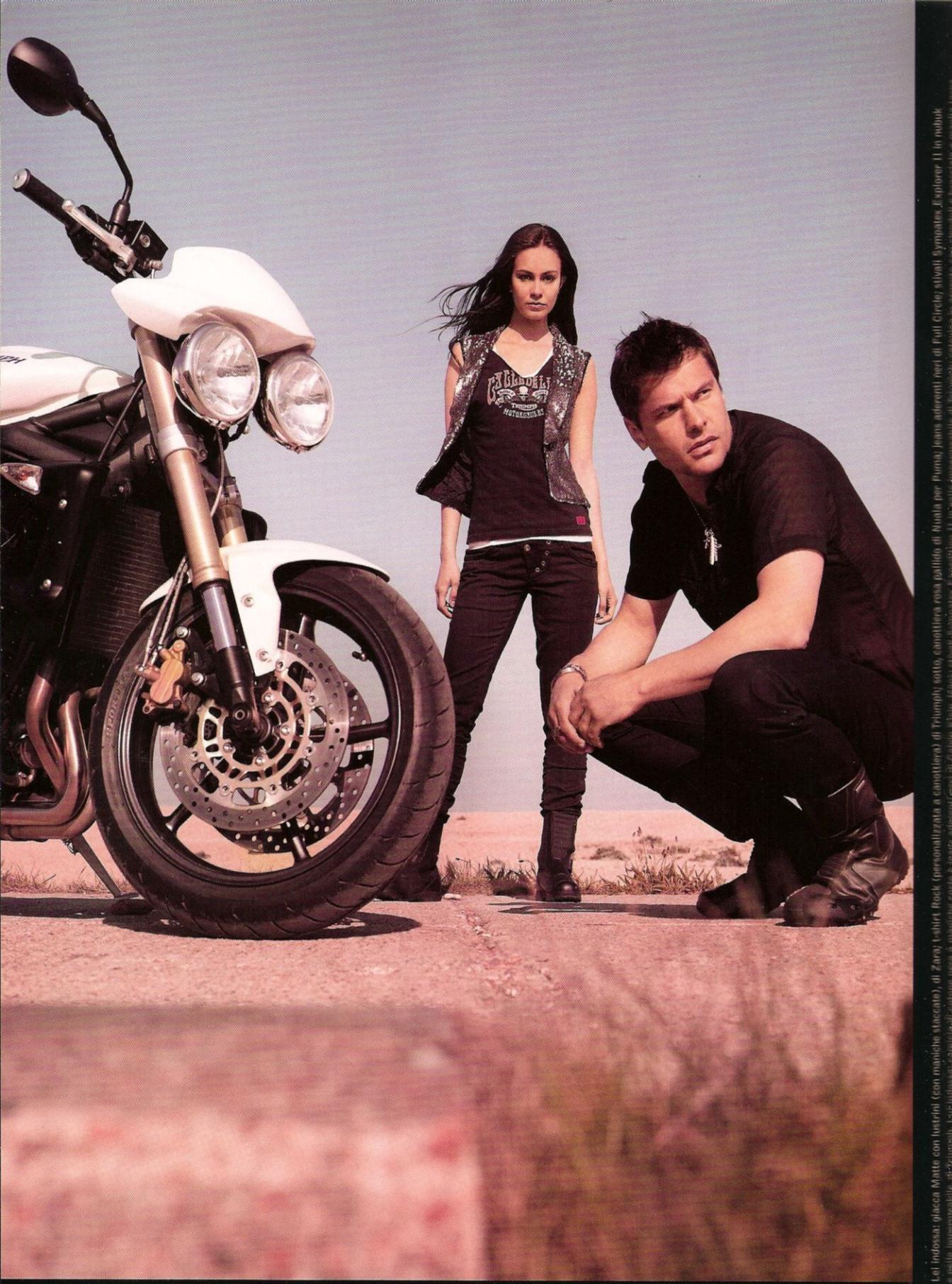
negli ultimi anni, questo non è proprio l'ambiente adatto per fare colpo con una due ruote.

Ma dopo la mattinata in sella alla Street Triple, sprizzo entusiasmo da tutti i pori. Visto l'enorme successo con cui l'anno scorso la Daytona 675 aveva inaugurato una nuova era di Triumph medie, c'era da aspettarsi in tempi brevi l'uscita di una versione naked con lo stesso motore a tre cilindri. La Speed Triple è uno dei modelli di maggior successo e più rappresentativi del marchio Triumph, quindi non sorprende che la "sorella minore" le somigli, dal cupolino opzionale con il gruppo ottico a doppi fari tondi, alla coppia di scarichi sottosella.

Guidare per una giornata una delle prime Street Triple uscite dalla fabbrica era un'occasione troppo ghiotta per perderla. Considerando la

posizione di Hinckley, quasi al centro dell'Inghilterra, e il clima favorevole, una puntatina sulla costa sembrava una scelta perfettamente logica: del resto, le scarrozzate verso il mare a bordo di una Triumph sono un classico da mezzo secolo. La Street Triple è una motocicletta molto diversa dalle vecchie bicilindriche dei Rocker, ma ha ereditato qualcosa del loro fascino rude. Allora, dove si va? Brighton? Troppo scontato. Yarmouth? Troppo campo estivo. Southend? Troppo Essex.

Poi la telefonata: "Ti mandiamo a Dungeness". Ho pensato che fosse uno scherzo: perché mai Torque Magazine avrebbe dovuto spedirmi in quella punta all'estremità orientale dell'Inghilterra, a 280km da Hinckley? Poi, però, è bastata la promessa che non me ne sarei pentito a convincermi: ho infilato la mappa nella tasca sul serbatoio e mi sono diretto a sud.



LeI Indossa: giacca Witte con lustrini (con maniche staccate), di Zara; T-shirt Rock (personalizzata a canottiera) di Triumph; jeans aderenti neri di Full Circle; stivali Symptomz Explorer II in nubuck e pelle. Impermeabile, 45-47 euro. www.triumph.it

Le prime impressioni sono state incoraggianti. La visuale è simile a quella che si ha a bordo di una Speed Triple: manubrio monopezzo leggermente rialzato, pannello degli strumenti più compatto, con contagiri analogico e tachimetro digitale. Lo scarico non produce esattamente lo stesso ruggito minaccioso, ma sulle curve morbide della A5, l'urlo inconfondibile del tre cilindri si fa sentire.

Con il gas completamente aperto, la potenza di certo non manca, e il motore da 675cc fa del suo meglio per non far rimpiangere la grinta ai medi regimi cui la Speed Triple deve gran parte della sua fama. Gli ingegneri della Triumph hanno leggermente modificato il propulsore DOHC 12 valvole rispetto alla versione Daytona, aggiungendo più potenza in basso e riducendo l'erogazione di picco a un massimo di 107CV a 11.700 giri, contro i 123CV a 12.500 giri della versione supersport.

Ma forse la differenza più importante è che la coppia massima, praticamente identica (69Nm), si raggiunge a 9100 giri, quindi 2650 giri prima in confronto al motore della Daytona. La versione carenata ha carattere da vendere, ma quel tocco di aggressività in più ai medi regimi della nuda si rivela particolarmente utile sulle curve, soprattutto quando riesco ad accodarmi a una fila di macchine per poi lanciare la Triple in sorpasso, senza sforzo e con grande soddisfazione, appena si apre la finestra giusta nella corsia opposta.

Dagli 80 orari a 4000 giri, la Triumph sfoggia una grinta favolosa alla marcia più alta del cambio a sei rapporti, morbido e preciso, e farebbe anche di meglio se la lasciassi in quinta. In quest'occasione, il tre cilindri dimostra anche una buona dose di personalità: attraverso la sella e le pedane posteriori sportive, arriva quel tanto di vibrazione sufficiente a farmi sentire il motore, ma non abbastanza da diventare fastidiosa.

Quando riemerge dal Rising Sun, il cielo limpido all'orizzonte è così invitante che decido di prendere la strada panoramica, approfittando dell'estrema maneggevolezza della Triple. Questo tragitto mi porta verso Hastings, teatro della famosa battaglia, che solo ora si sta risollestando dalla crisi degli anni Ottanta. Fa una certa impressione pensare che la Street Triple, nata nel pieno del XXI secolo, deve il suo look "nudo" alle difficoltà economiche dei vecchi tempi, quando i proprietari di motociclette sportive giapponesi incidentate cominciarono a togliere le carenature danneggiate, creando quegli esemplari aggressivi da cui sarebbe nata la mania per lo stile streetfighter.



Sono passati dieci anni da quando Triumph ha portato quest'idea negli showroom con la Speed Triple T509. La Street Triple ricorda molto da vicino la sua antenata, nei tratti ruvidi e possenti. Hastings, intanto, è diventata una sorta di "mini Brighton" e gode di una rinnovata prosperità. La motocicletta si muove nel traffico con agilità, grazie alla sella bassa e al peso contenuto: 167kg a secco, solo due in più della Daytona 675 e ben 22 in meno rispetto alla Speed Triple.

E la differenza di peso si nota anche quando per uscire dalla città, seguo un percorso alternativo su strade più strette, che esaltano la facilità di manovra conferita alla Triple dal manubrio ampio e dalla geometria sportiva. Il telaio in alluminio e il forcellone a doppio braccio sono mutuati dalla Daytona 675, ma la sospensione è nuova. Le forcelle rovesciate da 41mm e gli ammortizzatori posteriori (con precarico e ritorno regolabili), nonostante la rigidità tipica di una sportiva, sono abbastanza reattivi da assicurare una guida comoda alle basse velocità.

Sull'asciutto, le Dunlop Sportmax Qualifiers offrono grip in abbondanza e anche la luce a terra è più che adeguata. Sulla Street Triple i dischi anteriori da 308mm sono bloccati da pinze a doppio pistoncino, molto performanti per la guida su strada, al posto di quelle a quattro pistoncini con attacco radiale usate nella versione supersport.

Di nuovo sulla A259, mi resta poca strada fino a Dungeness, una volta definita dal New York Times "l'ingresso posteriore al Giardino d'Inghilterra", in virtù del gran numero di piante e insetti rari introvabili altrove. Ma prima che possa concentrarmi sulla flora e la fauna della zona, la spia della benzina comincia a lampeggiare. I 17,4 litri contenuti nel serbatoio sono bastati per quasi 190km: niente male, per una motocicletta non nata per il turismo.

Lei indossa: giacca di pelle nera da biker con maniche a tre quarti, di Topshop; occhiali da sole con montatura argento di Les Copains, in vendita da TKMaxx.

Lui indossa: giacca Hawk in cuoio da 1,2mm nero e crema con protezioni omologate CE su spalle e gomiti, di Triumph; occhiali da sole con montatura in metallo di Fabris Lane.

Lei indossa: giacca in pelle Ember con doppia cucitura a vista e protezioni omologate CE su spalle e gomiti, di Triumph; t-shirt nera e jeans aderenti Diesel; cinto di pelle nera Full Circle; stivali in pelle marrone cioccolato con risvolto, di Clarks. Lui indossa: giacca Revolution in cotone cerato idrorepellente con protezioni omologate CE su spalle e gomiti, di Triumph; t-shirt a strisce blu e talpa, di Calvin Klein Jeans; jeans Full Circle; stivali vintage con punta in acciaio Matterhorn, in vendita da Rokit.





Dopo il pieno nell'antica Rye, è il momento di attraversare la pianura verso Lydd, nota come sede del primo campo d'aviazione commerciale britannico del dopoguerra, e quindi proseguire in direzione Dungeness. La strada quasi deserta che attraversa la misteriosa Walland Marsh offre un'occasione irresistibile per dare sfogo alla potenza della Triple su rettilineo, godendomi lo spettacolo di luci dei cinque piccoli LED blu che esplode sul contagiri quando la lancetta supera quota 10.000. La linea rossa è solo a 14.000 giri, ma ormai la Triumph è già ampiamente lanciata verso una velocità massima probabile di 225km/h. Non ho alcuna intenzione di arrivarci, ma scopro con piacere che la Triumph si guida comodamente a velocità più lecite, anche senza potersi chinare dietro al cupolino opzionale, per via della borsa montata sul serbatoio.

Poco dopo, raggiungo una quattro cilindri nuda giapponese di metà anni Ottanta, guidata da un tale in jeans e piumino nero. Mentre lo brucio senza pietà con la Triple, non posso fare a meno di ammirare la sua devozione alla causa streetfighter, ma neanche di congratularmi con me stesso per l'immagine più pratica e sofisticata a confronto, sia per la moto che per l'abbigliamento! La Street Triple è per definizione poco equipaggiata, e non ha una maniglia per il passeggero. Tuttavia, insieme al sistema di iniezione e ai cablaggi di ispirazione moderna, vanta altri dettagli degni di nota, come i grandi specchietti antiriflesso e i copri scarico integrati nelle staffe delle pedane posteriori.

Non ci metto molto per arrivare a Dungeness. Con la sua riserva di uccelli, gli impianti nucleari e i fari desolati, offre un paesaggio vagamente surreale, che ricorda più da vicino il mid-West americano che non una città sul mare britannica (se così si può definire un'accozzaglia di casette in legno, di cui alcune costruite intorno a vecchie carrozze ferroviarie). La luce davvero unica su questo suggestivo promontorio di ciottoli mi fa tornare in mente il nome di quel pub di Otford. Il viaggio di ritorno verso Hinckley è comodo e rassicurante, come la sensazione che mi dà l'ormai familiare Street Triple, e quando raggiungo la fabbrica, non ho davvero più dubbi: questa motocicletta è una degnissima erede della sua progenitrice. Non avrà fatto colpo sui regulars del Rising Sun, ma di sicuro lo farà su moltissimi appassionati.



Lei indossa: giacca Gunmetal in pelle metallizzata, di Holland & Holland;
t-shirt nera Triumph; jeans aderenti neri di Full Circle; stivaletti alla
caviglia con tacco alto, di Kurt Geiger.

Lui indossa: jeans Full Circle; stivali vintage con punta in acciaio di
Matterhorn, in vendita da Rokit.



VELVET

VIP CASINO CLUB

888VELVET.COM



INSTANT RECOGNITION

You want instant VIP status without the fuss. Join now and that's exactly what you'll get at the Velvet VIP Casino Club. Delve deeper into Velvet and be part of an elite society that entitles you to your own personal Account Manager, the best gaming action and well-deserved bonuses. We'll even offer you fantastic opportunities to enjoy exclusive events in the UK and abroad. We recognise your demands, so why wait when you can have it all now at 888velvet.com.



02

AMODOSUO

**KEVIN CARMICHAEL È UNA PERSONA FUORI DAL COMUNE.
TRIUMPH MAGAZINE L'HA INCONTRATO IN UN
PARCHEGGIO DELLA CAPITALE INGLESE, E NON
STAVA PARCHEGGIANDO LA MACCHINA...**



(1) Una scelta indiscutibilmente insolita per lo stunt. "Amo guidare moto grandi, e la Tiger è una moto grande come si deve", spiega Kevin. "La reazione del pubblico sarà: «Wow! Guarda che roba!»"

(2) "Come Triumph, preferisco trovare la mia strada, anziché seguire il branco. Molti stunt ora usano delle 600cc con una corona grande al posteriore, perché sono leggere e facili da guidare, ma è l'idea di un'esibizione emozionante eseguita su una moto che nessuno si aspetta a darmi la carica per sperimentare qualcosa di diverso."



(2)



La comunità medica non ha ancora raggiunto un verdetto unanime sull'eventualità che Kevin Carmichael sia clinicamente pazzo, ma queste foto sembrano dimostrare in modo inequivocabile che lo è, eccome!

Lo stunt è una disciplina difficile di per sé, ma mentre molti piloti si semplificano un po' la vita con qualche dente in più sulla corona posteriore o qualche bar di pressione in meno nella gomma posteriore, Kevin segue una filosofia tutta sua e si rende il compito ancora più difficile. Giusto, Kevin?

"Direi di sì, ma il fatto è che nelle esibizioni di stunt preferisco seguire la mia strada anziché seguire il gregge, la stessa filosofia di Triumph, del resto. Tanti stuntman guidano delle 600cc con una corona molto grande, perché sono leggere e facili da guidare, ma così diventa tutta un'altra cosa. L'idea di un'esibizione emozionante eseguita su una moto che nessuno si aspetta mi dà la carica per avventurarmi in qualcosa di diverso."

ECCO PERCHÉ, PER IL 2007, KEVIN HA DECISO DI INTEGRARE IL SUO PARCO MOTO CON UNA TRIUMPH THRUXTON (SÌ, AVETE LETTO BENE) E QUESTA TIGER, CHE VANNO AD AGGIUNGERSI ALLE DUE SPEED TRIPLE 1050 E ALLA DAYTONA 675, TUTTE MOTOCICLETTE DIVERSE DA QUELLE CHE CI SI ASPETTEREBBE DI VEDERE GUIDATE DA UNO STUNTMAN.

Diverse sì, ma non dalla Tiger che potremmo acquistare io o voi: niente freno posteriore a pollice, corone enormi, manubri speciali o modifiche ai corpi farfallati. L'unica aggiunta che Kevin si è concesso è un navigatore satellitare, in modo da sapere dove sta andando, cosa non sempre facile quando si passa gran parte del tempo a testa in giù.

"Amo guidare moto grandi", dichiara, "e la Tiger è una moto sufficientemente grande. Quando ho cominciato con lo stunt, dieci anni fa, usavano tutti moto giapponesi di grossa cilindrata, ma ora preferiscono le 600cc, più leggere. Però non fanno per me, io amo le moto di taglia superiore e ho chiesto espressamente a Triumph di poter usare una Tiger, perché il pubblico non se lo aspetta. La reazione sarà - Wow, guarda che roba! - Comunque è un ottimo mezzo per fare stunt. Le trilocandriche in genere sono perfette, perché combinano la ripresa delle bicilindriche con il rombo di una quattro cilindri agli alti regimi. L'unico particolare della Tiger non proprio adatto allo stunt è la forcella, un po' troppo morbida, ma ho ormai acquisito la necessaria sensibilità per eseguire anche gli stoppie, quindi nessun problema."

Con le borse montate, sembra appropriato incontrarci in un parcheggio deserto nella zona sud di Londra. Sarà pure un posto deprimente da vedere, ma il centro commerciale adiacente ospita 170 negozi dei nomi più prestigiosi della distribuzione, su una superficie di oltre 111.000 metri quadri. Quindi, se proprio ne sentisse il bisogno, Kevin potrebbe entrare a fare compere e tornare a casa sano e salvo, insieme ai suoi acquisti.

"Esibirsi su una Tiger con tanto di borse è stupefacente, no?", chiede Kevin con una buona dose di understatement scozzese. "Normalmente monterei sulla moto lo scarico opzionale Triumph più rumoroso possibile, il massimo per l'esibizione, ma questo è quello di serie. Se non uso componenti praticamente standard sulla mia moto mi sembra di barare! È divertente esibirsi qui, anche se la superficie presenta qualche insidia, dato che è polverosa e un po' sconnessa."

(1)

"ESIBIRSI SU UNA TIGER CON TANTO DI BORSE È STUPEFACENTE, NO?"

Si può dire che Kevin Carmichael sia stato uno dei pochi veri innovatori nella sua professione. Salire in moto a sette anni e vincere vari campionati scozzesi di motocross gli ha dato l'esperienza necessaria per diventare uno dei migliori stunt in assoluto, ma il desiderio di esibirsi - e, diciamo pure, di mettersi in mostra - l'ha spinto a superare la maggioranza dei suoi concorrenti nella ricerca della perfezione.

Nel suo palmarès ci sono un titolo mondiale e quattro titoli europei di stunt, ma è stato il suo bisogno di cambiare le regole del gioco e spingere il limite sempre avanti, soprattutto con la famosa impennata "no wheel", a conquistare i fan di tutto il mondo. "È stato buffo, durante un'esibizione ho impennato quindici volte da fermo e mi è venuto da chiedermi: "che me ne faccio della ruota davanti?" Ci ho provato, ho preso un bel rischio e non sono caduto... Ovviamente, a volte capita che finisca dritto oltre il manubrio! Vengo dalle corse, dove per abbassare i tempi sul giro bisogna anche spingersi oltre il limite, e con lo stunt è la stessa cosa. Anche dopo che ho smesso di gareggiare vedo che continuano a copiarmi. Sono appena stato al campionato mondiale da spettatore e i primi dieci piloti imitavano cose che ho fatto parecchi anni fa."

L'ESIBIZIONE DI KEVIN È SPECIALE PROPRIO PER LE MOTO CHE SCEGLIE: GRANDI, BELLISSIME E INGLESÌ. "CERTO, LA SPEED TRIPLE 1050 È UNA MOTO FANTASTICA PER LO STUNT", CONFERMA KEVIN CON ENTUSIASMO. "UN PO' PESANTE, MA CHE MOTORE! NE HO UNA PER LE IMPENNATE E UN'ALTRA PER I BURNOUT. ANCHE LA 675 È STRAORDINARIA, E IL PUBBLICO IMPAZZISCE QUANDO MI ESIBISCO IN SELLA ALLA IMPONENTE ROCKET III."

Quest'anno, come già detto, si uniranno al gruppo la Tiger e la Thruxton, che attualmente è in rodaggio (anche se "rodaggio" potrebbe non essere proprio il termine adatto: "Ci ho già fatto un paio di impennate a candela", confessa Kevin). Visto che si allena almeno a giorni alterni, la domanda è inevitabile: per fare una frittata, qualche uovo bisognerà pur romperlo, no?

"Lo stunt è meno pericoloso del motocross", afferma Kevin, "ma di recente ho avuto il peggior incidente della mia carriera con la 675. Stavo scalando dalla terza in prima, scodando verso l'esterno in stile supermoto. Ho oscillato come un pendolo di 75 gradi da un lato, poi di circa 90 gradi in direzione opposta, e quindi la moto ha fatto un giro completo di 180 gradi, sbalzandomi a terra. Andavo a circa 80 all'ora, ma sono rimasto agganciato alla moto e l'impatto mi ha messo fuori combattimento per una ventina di minuti. Mi sono anche rotto un osso della schiena. E poi ho rovinato il mio nuovo casco Bell, ma di sicuro poteva andarmi peggio. Intendo lavorare su quel numero finché non riesco a farlo come si deve."

(3)

(3) Le scodate in vero stile Supermoto mandano letteralmente in visibilo il pubblico, ma il pericolo che si nasconde in queste acrobazie è emerso di recente, quando qualcosa è andato storto per Kevin, in sella alla sua 675. Nell'impatto, che è stato il peggiore della sua carriera, Kevin ha perso conoscenza e si è risvegliato con una frattura alla schiena. Ah!

(4) "In realtà, la Tiger è ottima per fare stunt", afferma Carmichael. "Le trecilindriche sono perfette per il mio lavoro, perché combinano la ripresa formidabile delle bicilindriche con il rombo bestiale di una quattro cilindri ai massimi regimi. L'unico particolare di questa Triumph non proprio adatto allo stunt sono le forcelle, un po' troppo morbide, ma lo stoppie mi è riuscito lo stesso, quindi nessun problema." Ed eccolo qua, a dimostrare che non sono solo parole!

(5) Uno dei pochi veri innovatori nella sua professione, Kevin avrebbe tutti i motivi per essere orgoglioso. Eppure, con l'understatement che contraddistingue i suoi compatrioti, lo scozzese in grado di domare una moto già all'età di sette anni, liquida con una scrollata di spalle il suo palmarès di vittorie nel campionato di motocross, più quattro titoli europei e uno mondiale di stunt. "Vengo dalle corse, dove per abbassare i tempi sul giro bisogna spingersi a livelli inimmaginabili. Con lo stunt è la stessa cosa", dice con un sorriso.





(4)

OGNI ROLLING STOPPIE (L'IMPENNATA SULLA RUOTA ANTERIORE CON INVERSIONE DI MARCIA) ESPONE KEVIN E LA MOTO A UN CARICO DI CIRCA 1,5G, OSSIA ENTRAMBI PESANO UNA VOLTA E MEZZO IN PIÙ DI QUANDO SONO DA FERMI.



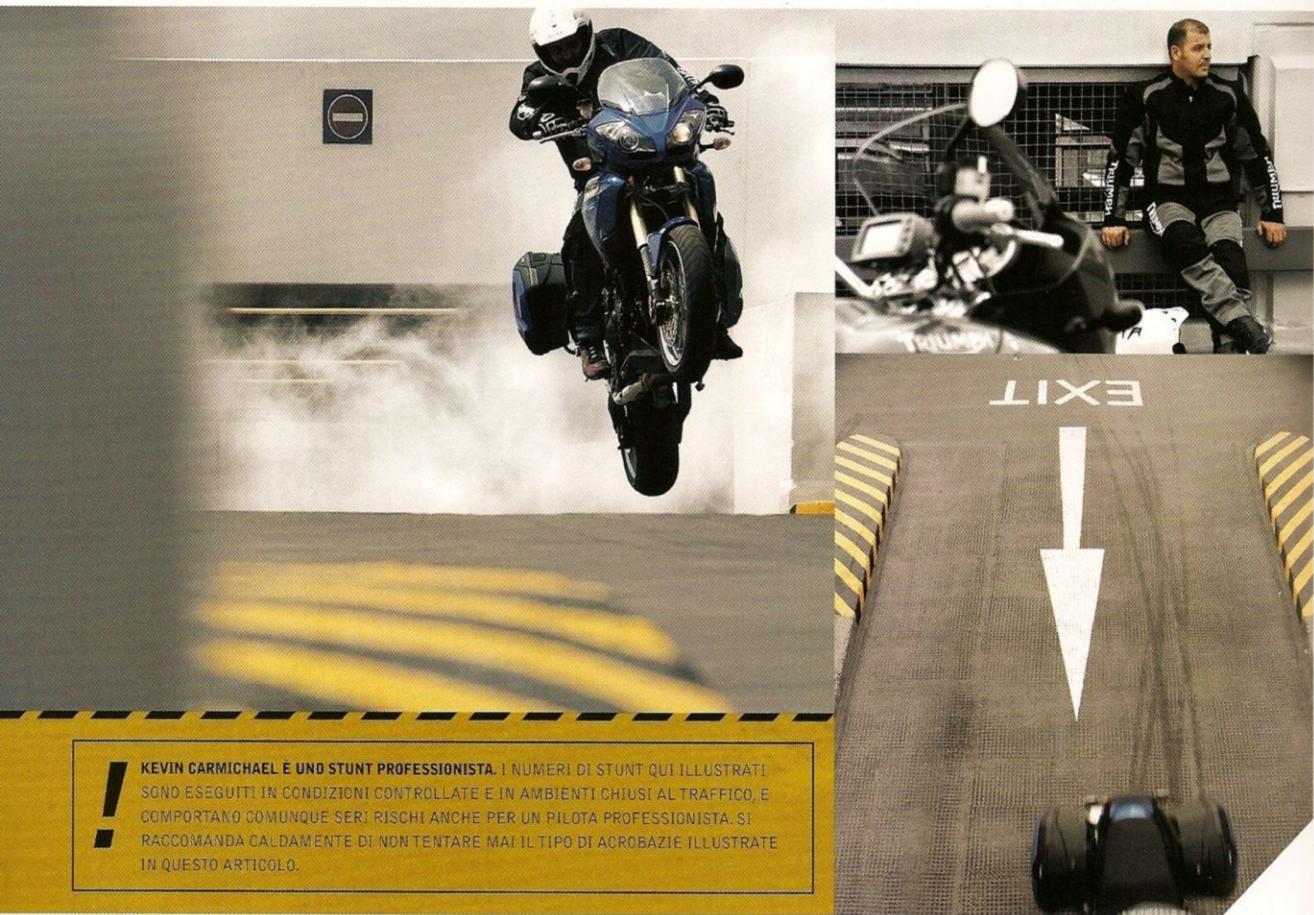
(5)

Fatiche e acciacchi a parte, anche la moto subisce non pochi colpi, ma senza un lamento. Ogni rolling stoppie (l'impennata sulla ruota anteriore con inversione di marcia) espone Kevin e la moto a un carico di circa 1,5G, ossia entrambi pesano una volta e mezzo in più di quando sono da fermi. Alla fine dello stoppie, il peso della Tiger con serbatoio pieno e di Kevin, per un totale di ben 229 chili, si scarica su un punto di contatto più piccolo di una mano stretta a pugno. I 114 cavalli di potenza della Tiger esploderanno attraverso la ruota posteriore, facendo fumare la gomma mentre Kevin farà schizzare l'indicatore del contagiri ben oltre il limite, a quasi 10.000 giri al minuto, portando il motore fino a 160 gradi di temperatura, e tutto per il divertimento di chi lo sta a guardare. Si potrebbe pensare che, con numeri di questo tipo, Kevin si lasci dietro una scia di Triumph distrutte, ma non è così.

"La mia è una delle prime Speed", racconta, "e da quando l'ho presa ha fatto più di 7200 chilometri. E parliamo di 7200 chilometri di impennate, atterraggi e burnout. Credetemi, 7200 chilometri con me insella equivalgono a 72.000 con chiunque altro, ma questa moto non ha mai avuto problemi di nessun tipo. Davvero incredibile. Lo stesso vale per la mia vecchia Speed Four. La lascio lì, sulla ruota posteriore, a consumare il copertone per un minuto intero mentre andavo a salutare il pubblico. Lo facevo in tutte le esibizioni, ma lei non mi ha mai tradito: mai un problema alla frizione o una rottura al cambio, assolutamente niente. Sono passati quattro anni, e la uso ancora per lo stunt. Alcune moto subiscono sollecitazioni incredibili: vado a manetta in terza e scalo direttamente in prima, solo per far scodare il posteriore, ma il cambio non ha mai ceduto. Posso solo dire che mi hanno chiesto di guidare altre moto, offrendomi anche più soldi, ma ho detto no, grazie: posso andare a un'esibizione caricando due moto nel furgone ed essere certo che non mi deluderanno. Quale altro stuntman può dire lo stesso?"

**MENTRE SI ALLONTANA DAL PARCHEGGIO (SULLA SOLA RUOTA POSTERIORE),
NON POSSO CHE CONCORDARE: CHI ALTRO, DAVVERO!**

(6)



! KEVIN CARMICHAEL È UNO STUNT PROFESSIONISTA. I NUMERI DI STUNT QUI ILLUSTRATI SONO ESEGUITI IN CONDIZIONI CONTROLLATE E IN AMBIENTI CHIUSI AL TRAFFICO, E COMPORTANO COMUNQUE SERI RISCHI ANCHE PER UN PILOTA PROFESSIONISTA. SI RACCOMANDA CALDAMENTE DI NON TENTARE MAI IL TIPO DI ACROBAZIE ILLUSTRATE IN QUESTO ARTICOLO.

(6) Salto di fiducia: al contrario di molti suoi rivali, Kevin si rifiuta di "truccare" le moto che utilizza per lo stunt con freni posteriori a pollice, barre nuove e modifiche al corpo farfallato. Lui ha completa fiducia nell'alta qualità tecnica garantita dal marchio Triumph, nell'agilità della Tiger e nel proprio talento, che gli consente di sfruttare le potenzialità di ogni moto fino al limite.

(7) Una rara immagine del nostro uomo in atteggiamento rilassato. Il navigatore satellitare montato sulla sua Tiger l'aiuta a orientarsi... e ad arrivare in tempo per gli spettacoli!

(8) Signore e signori: Kevin Carmichael ha lasciato l'edificio! Nessuno sa dove il futuro condurrà questo stunt eccezionale, ma una cosa è certa: ovunque vada, probabilmente ci arriverà su una ruota sola!



MASERATI

EXCELLENCE THROUGH PASSION

The Automatic Choice?



THE NEW QUATTROPORTE AUTOMATIC

The award-winning Maserati Quattroporte is now available with a six-speed, **ZF automatic transmission**. Featuring an inspiring 4.2-litre V8 engine, this exquisite, Pininfarina-styled sports saloon is capable of 270 Km/h and 0-100 Km/h in 5.6 seconds. Handling is a match for its performance thanks to near perfect weight distribution and Skyhook continuously adaptable suspension system. To find out more about the **Maserati Quattroporte range** or to find your nearest dealer, visit www.maserati.com





03

UNA BONNEVILLE SUI BOULEVARD

CHI L'HA DETTO CHE GUIDARE IN CITTÀ NON POSSA ESSERE UN'ESPERIENZA DI PURO PIACERE? **ALISON CULLIFORD**, AUTRICE DI NUMEROSI LIBRI DI VIAGGIO, LO DIMOSTRA CON UN GIRO NOTTURNO PER LE STRADE DI PARIGI, IN SELLA A UNA BONNEVILLE "SIXTY8"

Parigi nutre una segreta ammirazione per lo stile inglese. Negli anni Sessanta, la città ha perso la testa per l'attrice e cantante Jane Birkin, negli anni Settanta per il punk e ai giorni nostri si definisce "così British" qualunque cosa con origini in Albione che valga la pena di sfoggiare. Con il Sessantotto ancora riecheggiante nell'immaginario parigino, non vedo l'ora di provare la Bonneville in versione Sixty8.

Look a parte, Parigi è fatta per le due ruote. Sembra quasi che l'urbanista che l'ha progettata, il Barone Haussmann, avesse intuito il futuro dei trasporti, quando ha disegnato gli ampi boulevard lungo i quali gli automobilisti convivono in sorprendente armonia con le motociclette, segnalando l'invito a superarli con la freccia sinistra e annuendo di approvazione quando sentono passare accanto al finestrino il ruggito di una moto sportiva.

Se di giorno guidare nel traffico congestionato è certamente stressante, dopo l'imbrunire è tutta un'altra storia. Nell'aria fresca della notte, quando i monumenti illuminati fanno capolino tra i palazzi, si ha come la sensazione di muoversi dentro un set cinematografico costruito ad arte. Dopo le dieci di sera le strade sono quasi vuote (ad agosto saranno deserte) e, mentre tutto si confonde nelle tenebre, tranne gli edifici più belli, le pittoresche terrazze dei café e le insegne al neon in stile retrò, ecco spuntare la vera Ville Lumière, con il suo fascino inimitabile.

Tanto per ribadire lo spirito di entente cordiale, ho voluto iniziare il mio giro sulla Bonneville dall'Hôtel Meurice, per vari decenni la "casa lontano da casa" degli aristocratici inglesi a Parigi. La voce gutturale filtrata dai doppi scarichi mi accompagna mentre procedo fra il colonnato di rue de Rivoli e le Tuileries, prima di svoltare direttamente in rue de Castiglione, per un giro intorno a Place Vendôme, feudo del Ritz. Resto quasi abbagliata da due fari enormi: la piazza è inondata di luce da entrambe le estremità, come per una partita di calcio. A intralciarmi la strada è una troupe cinematografica, a quanto pare impegnata nelle riprese di un nuovo film di Tonie Marshall, con Edouad Baer e Nathalie Baye. Neanche una fuggievole occhiata alle star, però: ci sono solo le controfigure.

Rue de la Paix mi conduce oltre la vetrata del Café de la Paix fino all'Opéra Garnier. Imboccando Avenue de L'Opéra, lancio uno sguardo ai giardini del Palais Royal e all'eccentrica stazione del metro adiacente, prima di proseguire sotto un arco attraverso Place du Carrousel. Questo tragitto è un must della Parigi by night: il quadrilatero magico attraversa il complesso del Louvre, con la Piramide illuminata sulla sinistra, il mini Arco di Trionfo di marmo rosa, costruito da Napoleone per il suo matrimonio con Josephine, a destra, e sullo sfondo una veduta degli Champs-Élysées fino all'Arco di Trionfo "vero". Da qui si intravede per la prima volta la Tour Eiffel, che esplose in uno scintillante spettacolo di luci alle 22.00 in punto. L'acciottolato della strada non è proprio ideale per le motociclette, ma la Bonneville lo affronta con aplomb.

Attraversato il Pont du Carrousel, accelero giù per il lungo Senna mentre i bateaux-mouches sfilano luccicanti sull'acqua. Al Musée d'Orsay, dove la strada scende al livello del fiume, mi concedo un brivido di velocità, seguendo il consiglio di un amico motociclista parigino, che ha definito questo tratto "ideale per una scossa di adrenalina". Il bicilindrico da 865cc risponde con un ruggito cavernoso e in un lampo





DOPO LE DIECI DI SERA LE STRADE SONO QUASI VUOTE. MENTRE TUTTO SI CONFONDE NELLE TENEBRE, TRANNE GLI EDIFICI PIÙ BELLI, LE PITTORESCHE TERRAZZE DEI CAFÉ E LE INSEGNE AL NEON IN STILE RETRÒ, ECCO SPUNTARE LA VERA VILLE LUMIÈRE, CON IL SUO FASCINO INIMITABILE

passo sotto il Pont Alexandre III laminato d'oro, cercando di sbirciare l'ingresso del nuovo club super-chic Le Showcase, aperto da poco sotto le sue arcate, sulla riva destra: è qui che si viene per scoprire le ultime tendenze della vita notturna parigina.

Seguendo la Berges de la Seine si risale appena in tempo per vedere uno dei monumenti più recenti di Parigi, il Musée de Quai Branly. Commissionato da Jacques Chirac al famoso architetto francese Jean Nouvel, si distingue per la struttura cubica che ricorda un'installazione artistica. Dal ristorante Les Ombres, all'ultimo piano del museo, si può godere di una vista su tutta Parigi.

Quando arrivo ai piedi della Tour Eiffel, il gioco di luci si ferma sul giallo fisso: passeranno altri 50 minuti prima che ricominci lo scintillio. Spesso ammirata da lontano, questa struttura mette sempre una certa soggezione da vicino, già solo per l'enormità delle dimensioni.



Passando sotto il Pont de Bir-Hakeim, conosciuto soprattutto per il film "Ultimo tango a Parigi", mi addentro in un territorio poco familiare di edifici altissimi, in netto contrasto con l'architettura storica della città. Queste costruzioni degli anni Settanta, note come Front de la Seine, hanno conquistato lo status di edifici storici, sollevando lo sdegno dei tradizionalisti. Ma a dispetto dell'immagine scialba e grigia alla luce del giorno, di notte offrono una vista spettacolare, creando un'atmosfera alla "Blade Runner". Un tocco di surrealismo in più è dato dalla vista della Statua della Libertà di Bartholdi (una riproduzione grande un terzo di quella di New York), sul Pont de Grenelle.

Seguendo la Berges de la Seine si risale appena in tempo per vedere uno dei monumenti più recenti di Parigi, il Musée de Quai Branly. Commissionato da Jacques Chirac al famoso architetto francese Jean Nouvel, si distingue per la struttura cubica che ricorda un'installazione artistica. Dal ristorante Les Ombres, all'ultimo piano del museo, si può godere di una vista su tutta Parigi.

Quando arrivo ai piedi della Tour Eiffel, il gioco di luci si ferma sul giallo fisso: passeranno altri 50 minuti prima che ricominci lo scintillio. Spesso ammirata da lontano, questa struttura mette sempre una certa soggezione da vicino, già solo per l'enormità delle dimensioni. Passando sotto il Pont de Bir-Hakeim, conosciuto soprattutto per il film "Ultimo tango a Parigi", mi addentro in un territorio poco familiare di edifici altissimi, in netto contrasto con l'architettura storica della città. Queste costruzioni degli anni Settanta, note come Front de la Seine, hanno conquistato lo status di edifici storici, sollevando lo sdegno dei tradizionalisti. Ma a dispetto dell'immagine scialba e grigia alla luce del

giorno, di notte offrono una vista spettacolare, creando un'atmosfera alla "Blade Runner". Un tocco di surrealismo in più è dato dalla vista della Statua della Libertà di Bartholdi (una riproduzione grande un terzo di quella di New York), sul Pont de Grenelle.

Attraversato il fiume sul ponte successivo, Pont de Mirabeau, accelero lungo la riva destra, e torno indietro superando la Maison de Radio France e la fontana illuminata del Trocadéro. Sulla sinistra, i tavoli all'aperto del ristorante del Palais de Tokyo creano un'atmosfera festosa e invitante sulla passeggiata degli anni Trenta: cedo alla tentazione di una sosta, parcheggio la Triumph e salgo i gradini dell'edificio per bere qualcosa di fresco. Il solo fatto di essere in sella a una Bonneville probabilmente basterebbe a garantirmi l'accesso all'esclusivo nightclub Baron, dove spesso concludono la serata gli avventori del Palais de Tokyo, ma la mia missione di stasera è mettere alla prova la moto, quindi non mi trattengo.

IL SOLO FATTO DI ESSERE IN SELLA A
UNA BONNEVILLE PROBABILMENTE
BASTEREBBE A GARANTIRMI L'ACCESSO
ALL'ESCLUSIVO NIGHTCLUB BARON,
DOVE SPESSO CONCLUDONO LA SERATA
GLI AVVENTORI DEL PALAIS DE TOKYO,
MA LA MIA MISSIONE DI STASERA È
METTERE ALLA PROVA LA MOTO, QUINDI
NON MI TRATTENGO





GLI CHAMPS-ÉLYSÉES SI DISPIEGANO
D'AVANTI A ME IN DUE STRISCE
PARALLELE DI FARI BIANCHI E LUCI
POSTERIORI ROSSE: BASTEREBBE
SOLO UN PO' DI BLU IN MEZZO PER
RIPRODURRE IL TRICOLORE FRANCESE

Imboccando la breve galleria sotto Place de l'Alma, passo accanto alla Fiamma della libertà, il monumento trasformato officiosamente in un tributo alla Principessa Diana, prima di accelerare giù fino a Place de la Concorde, sempre magnifica di notte. Attraverso i cancelli dei giardini delle Tuileries, vedo in lontananza il Louvre illuminato e le limousine in fila davanti all'ingresso sfavillante dell'hotel Crillon. È arrivato il momento di lanciarsi sugli Champs-Élysées, che si dispiegano davanti a me in due strisce parallele di fari bianchi e luci rosse: basterebbe solo un po' di blu per riprodurre il tricolore francese. La Bonneville suscita occhiate di ammirazione da parte dei passeggeri di qualche decappottabile, che ricambio con un saluto mentre mi dirigo verso l'Arco di Trionfo. Percorro tutta la rotonda, con le sue 12 avenue (priorité à droite!) e imbocco il viale verso la Grande Arche de La Défense che mi attrae in lontananza. L'Avenue de la Grande Armée è conosciuta come "avenue de la moto": gli showroom delle grandi case motociclistiche – Triumph inclusa, ovviamente – occupano entrambi i lati della strada, che si propone come un percorso di prova perfetto, proiettato verso lo skyline da Gotham City del quartiere degli affari. Mentre si snoda e si immerge fra le torri spettrali e i vicoli deserti, il tragitto esalta la tenuta di strada della moto. Questa parte del mio tour de force architettonico è fonte di qualche brivido inaspettato, quando il mio riflesso cambia forma alle ombre nere degli edifici.

Di nuovo sull'Etoile, quindi l'Avenue Marceau che mi riporta sul fiume: l'attraverso e segnalo la svolta a sinistra sul Quai d'Orsay, che offre una splendida vista del maestoso ospedale militare degli Invalides. Dalla terrazza del modaiolo Costes Brothers' Café de l'Esplanade, i clienti fanno

appena in tempo a notare l'Union Jack al vento sulla mia moto, prima che il ruggito della Bonneville si perda giù per il Boulevard des Invalides verso Montparnasse. Mi immetto sulla rue de Caugirard, la strada più lunga di Parigi, che costeggia i Giardini del Lussemburgo. Ancora un attimo e sono sul Boulevard St. Michel, teatro delle proteste nel Sessantotto. Faccio un breve giro dell'Ile de la Cité, su cui svetta una splendente Notre-Dame appena restaurata, e scendo verso St. Germain. Beh, se non ci si può pavoneggiare su una Bonneville a Parigi, allora dove? E il Boulevard St. Germain è il punto ideale, con i suoi famosi café all'aperto brulicanti di nottambuli.

Proseguendo verso il Pont d'Austerlitz attraverso di nuovo la Senna, ammirando la vista su Notre-Dame a sinistra e sul faro rosso del Batofar, una vecchia nave faro convertita in nightclub, alla mia destra. E ora avanti dritto, con la luccicante statua dorata sulla Colonne de Juillet di Place de la Bastille come stella polare, percorro la rotonda, supero il teatro dell'opera della Bastille e imbocco Boulevard Richard Lenoir. Questo viale lunghissimo, sotto cui scorre un canale nascosto nelle viscere della città, è diventato uno dei luoghi preferiti dove andare per locali, soprattutto in estate, quando i bar della zona – i cosiddetti "zinc", dal tradizionale bancone di zinco – come il minuscolo Le Jemmapes e, più avanti, il Canal 96, si riversano sulla banchina del fiume.

La terrazza dell'Hotel du Nord ospita una clientela molto alla moda, ma per cenare qui bisogna prenotare con largo anticipo. Io non l'ho fatto, quindi torno sull'altra riva del fiume e mi dirigo di nuovo a sud, lungo il quai de Valmy. La mia ultima sosta è Chez Prune, l'epicentro della Parigi "borghese-bohémienne". La St. Germain del XXI secolo è tutta qui, e la classe della mia Triumph non passa inosservata in questo ambiente così sensibile allo stile. Parcheggio, salto giù e mi scaldo le mani concedendomi l'espresso della staffa, mentre la Bonneville fa il pieno di sguardi di ammirazione: niente di meglio per concludere la mia gita notturna tra le vie di Parigi.

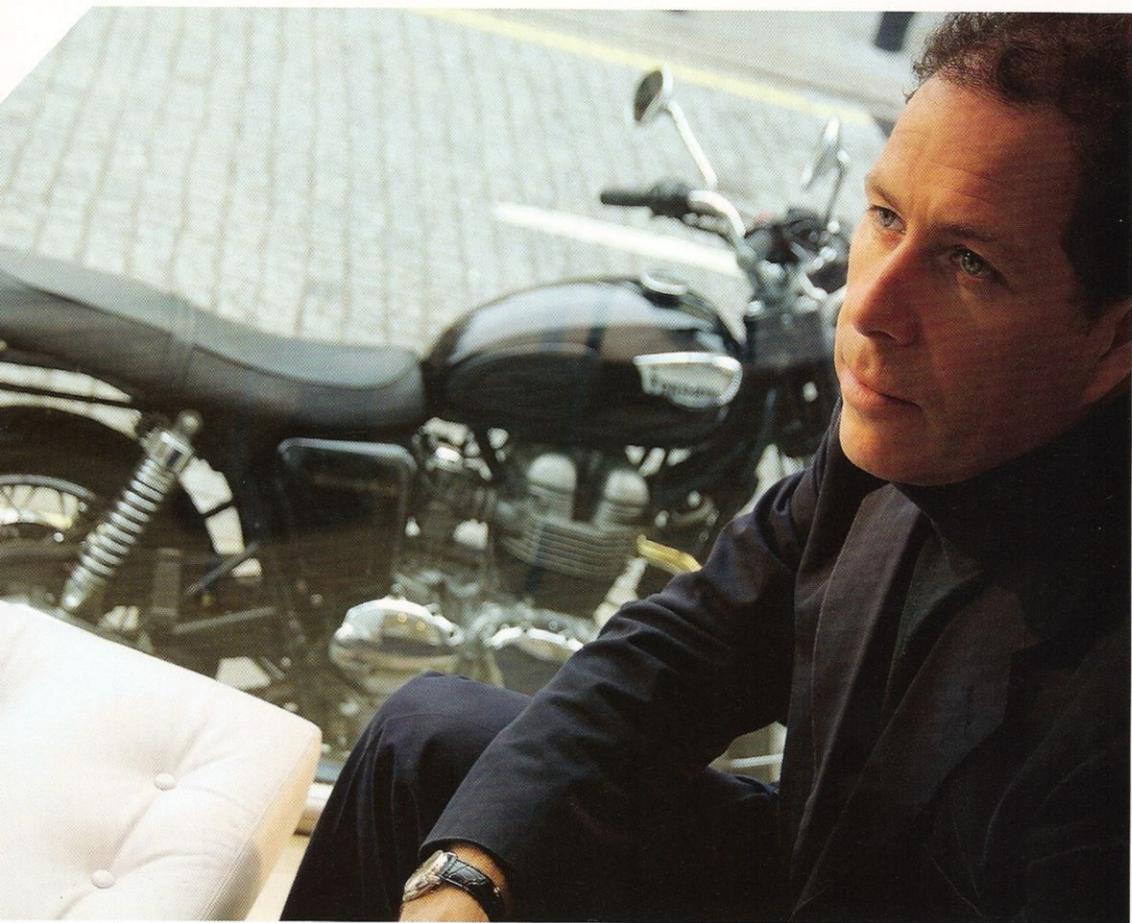


SCEGLI LA TUA STRADA

Le Meurice. 228 rue de Rivoli, 1e. +33 (0)1 44 58 10 10. www.meuricehotel.com
Les Ombres. Musée du quai Branly, 7e. +33 (0)1 47 53 68 00. www.lesombres-restaurant.com
Tokyo Eat. Palais de Tokyo, 13 Avenue de Président Wilson, 16e. +33 (0)1 47 20 00 29
Café de l'Esplanade. 52 rue Fabert, 7e. +33 (0)1 47 05 38 52
Chez Prune. 71 quai de Valmy, 10e. +33 (0)1 42 41 30 47

TRIUMPH A PARIGI

ATS Triumph. 45 Boulevard Beaumarchais, 3e. +33 (0)1 48 04 88 00. www.triumph-paris.com
Paradise Etoile. 8 Avenue de la Grande Armée, 16e. +33 (0)1 40 67 75 25. www.triumph-etoile.com



04

LA MIAMETÀ

SARÀ PURE DODICESIMO IN LINEA DI SUCCESSIONE AL TRONO INGLESE, MA QUANDO SI TRATTA DI SEDERSI, IL **VISCONTE LINLEY** PREFERISCE FARLO SU UNA DELLE SUE TRE TRIUMPH. IL FONDATORE DEL FAMOSO ATELIER DI ARREDAMENTO SU MISURA DAVID LINLEY FURNITURE, NOMINATO DA POCO PRESIDENTE DELLA CASA D'ASTE CHRISTIE'S, RACCONTA A **SIMON DE BURTON** IL SUO AMORE DI UNA VITA CON IL PIÙ GRANDE MARCHIO MOTOCICLISTICO INGLESE

"Sono sempre andato matto per le moto fin da bambino, ma mio padre non mi ha permesso di averne una mia, come succede a tanti ragazzi. Lui aveva una Triumph Tiger 100 del 1964. Mi ricordo il momento in cui, il giorno del mio diciassettesimo compleanno, ho spalancato la porta del garage pensando di poterla finalmente guidare, e invece non c'era più: mio padre l'aveva venduta!

Così ho iniziato con una BSA Bantam, per poi passare a una Triumph Saint. Nel corso degli anni ho avuto moto di ogni tipo, ma ora ne ho soltanto tre, tutte Triumph. A un occhio inesperto possono sembrare molto simili, il che irrita terribilmente mia moglie, ma chi si intende di moto nota subito cosa le distingue una dall'altra.

La prima è la Tiger 100 che un tempo era stata di mio padre. L'ho rintracciata e acquistata un paio di anni fa. È nera, piccola, meravigliosamente proporzionata e fa un rumore fantastico. Era perfetta per muoversi in e nei dintorni di Londra, e per anni ha soddisfatto in pieno le mie esigenze motociclistiche, poi ho sentito il bisogno di creare una moto che somigliasse di più a me.

Sono partito da una rude Bonneville del 1979 e l'ho trasformata in qualcosa di simile a una cruiser californiana, con il manubrio alto e il serbatoio a goccia. Anche questa è nera, ma non è adatta per un uso quotidiano, il che mi ha dato una buona scusa per comprare una Bonneville moderna, da guidare tutti i giorni.

Le mie moto sono affidate a un meccanico fenomenale di nome Ned: mi ha aiutato lui a trovare una Bonneville del 2000 che, nonostante qualche maltrattamento subito, andava benissimo ed essendo una Triumph recente, prometteva l'affidabilità necessaria per un utilizzo costante. Ned è un po' come un mago dei cocktail: dategli gli ingredienti adatti e lui riuscirà a mescolarli in modo perfetto. Se andate da lui con un sogno e glielo raccontate, lui è in grado di realizzarlo.

MI PIACE USCIRE IN MOTO CON IL GRUPPETTO DEI MIEI
AMICI PIÙ STRETTI. SIAMO IN CINQUE, TUTTI
TRIUMPHISTI. OGNI ANNO, PRENDIAMO IL TRAGHETTO
DELLA SERA PER LA FRANCIA, GIROVAGHIAMO LUNGO
LA COSTA OCCIDENTALE FINO A POSTI COME MONT
SAINT-MICHEL, STIAMO LÌ PER UN PO' E POI
TORNIAMO INDIETRO

Il mio sogno era avere una Triumph che sembrasse costruita negli anni Sessanta, ma fosse anche affidabile come una moto nuova. Ned ha smontato la moto pezzo per pezzo e sostituito le parti standard, come i fregi del serbatoio, la sella, le luci e i parafranghi, con componenti vecchio stile. Ha fatto un lavoro splendido. Ora mi sta costruendo una copia di una vecchia café racer Triton, sulla base di una nuova Thruxton. Gli ci vorranno circa due anni.

Oltre che per girare a Londra, mi piace usare le moto per uscire con il gruppetto dei miei amici più stretti. Siamo in cinque, tutti triumphisti. Ogni anno imbocchiamo la A3 verso Poole, ci fermiamo lungo la strada per una cena indiana e prendiamo il traghetto della sera per la Francia, dove scorrazziamo lungo la costa occidentale fino a posti come Mont Saint-Michel, ci fermiamo per un po' e poi torniamo indietro. Ci occupiamo tutti di design, in un modo o nell'altro: io ho il mio atelier di arredamento, uno è ebanista e un altro disegnatore industriale. E quando non siamo in sella alle nostre moto ne parliamo, perdendoci nei dettagli più minuziosi. Lo ammetto, siamo proprio un branco di fissati."



LA SPEED TRIPLE IN ATTESA DELLA TRASFORMAZIONE: FRESCA DI FABBRICA, HA GIÀ UN LOOK AGGRESSIVO - POI È FINITA SOTTO LE NOSTRE GRINFIE...





JEKYLLEHYDE

LA FIBRA DI CARBONIO ESALTA IL LATO OSCURO DELLA SPEED TRIPLE

05 SOLO POCHI OSEREBBERO NEGARE che la Speed Triple 1050 ha un aspetto decisamente aggressivo, ma alla Triumph sapevano fin dall'inizio che tanti motociclisti l'avrebbero vista come una "base neutra" da cui creare una motocicletta personalizzata assolutamente inconfondibile. Ed è proprio per soddisfare questa esigenza che Triumph ha sviluppato, di pari passo con la moto, una gamma di accessori specifici, che si sposano perfettamente alle sue linee. La gamma iniziale comprendeva componenti come il cupolino, il puntale e il copri sella, ma ora l'elenco degli extra disponibili è stato ampliato con l'aggiunta di una seconda serie di prodotti più estremi, tra cui vari componenti in fibra di carbonio e il sistema di scarico Arrow tre in uno progettato appositamente.

Nessuno sa come personalizzare una Triple meglio di Adam Foley, responsabile degli accessori Triumph, che ha trasformato il look della sua moto personale nel giro di dodici ore da quando l'ha presa in consegna. L'abbiamo sfidato ad assumere il ruolo di artista della trasformazione rapida, armato di chiave inglese, per convertire una moto standard nella versione speciale zeppa di componenti in carbonio che vedete qui. Il risultato parla da solo.



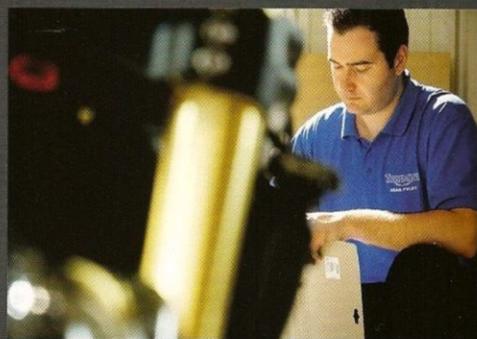
(1)

(1) Lo scarico Arrow* progettato appositamente per la Speed Triple aumenta la potenza, riduce il peso e fa "cantare" la moto. I concessionari Triumph, unici rivenditori autorizzati, non hanno avvertito nessun calo della domanda da quando questo componente è arrivato sul mercato, a dicembre 2006. Si rimanda alla dichiarazione liberatoria a pagina 48

(2) Essendo riuscito nell'inusitata impresa di modificare la sua moto nel giro di dodici ore dalla consegna, il responsabile degli accessori Triumph Adam Foley era l'unica persona cui potevamo affidare la trasformazione di questa Speed Triple alla velocità della luce imposta dal nostro fotografo.

(3) Adam rimuove il fianchetto radiatore originale per installare una versione anodizzata in carbonio, insieme al nuovo kit di frecce anteriori. Entrambi i componenti sono offerti nella gamma di accessori originali specifici per la Speed Triple.

(4) Bisogna smontare l'air box per accedere al cablaggio delle frecce. "Con i nuovi accessori la Speed Triple acquista una personalità completamente diversa", spiega Adam.



(2)

"I RICAMBI SPECIALI TRIUMPH PER LA SPEED TRIPLE SONO MOLTO RICHIESTI E LE NUOVE AGGIUNTE ALLA GAMMA SONO LA NOSTRA RISPOSTA A UNA DOMANDA SEMPRE PIÙ PRESSANTE", DICE ADAM. "IL SISTEMA DI SCARICO 3 IN 1 HA AVUTO UN SUCCESSO AMPIAMENTE SUPERIORE ALLE ASPETTATIVE."



(3)



(4)

INSTALLATE I COMPONENTI IN FIBRA DI CARBONIO STUDIATI PER LA SPEED TRIPLE: CUPOLINO / FIANCHETTI RADIATORE / COPRICATENA SUPERIORE / COPRICATENA INFERIORE / FRONT PARAFANGO POSTERIORE / PARAFANGO ANTERIORE / PARATACCHI / COPRI PIGNONE / PARASTRAPPI / COPRITUBO FRENO POSTERIORE





E NON DIMENTICATE I RICAMBI NON IN CARBONIO DISPONIBILI: SISTEMA DI SCARICO ARROW 3 IN 1* / MANUBRIO MAGGIORATO / SUPPORTI MANUBRIO /
INDICATORI DI DIREZIONE ANTERIORI NUOVO STYLING / SPECCHIETTO RETROVISORE PER LATO DEL MANUBRIO / ACCESSORI SOTTOTELAIO.
PER VEDERE LA GAMMA COMPLETA DI ACCESSORI, VISITATE IL SITO WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

*Questo prodotto non è omologato per l'utilizzo su strade aperte al traffico. Si rimanda alla dichiarazione liberatoria a pagina 48

ROSSO BIANCO EBLU

L'INGEGNERIA BRITANNICA
SPOSA LO STILE FRANCESE



(1)

FRANCK DEPOISIER SI DEFINISCE UN "AUTODIDATTA", IN ALTRE PAROLE, UN UOMO CHE HA IMPARATO TUTTO DA SOLO. Però deve aver avuto un buon maestro, se la sua Mecatwin è diventata una delle più note aziende mondiali specializzate nella personalizzazione di motociclette Triumph, con affezionati clienti in ogni parte del globo.

Ovviamente, Triumph dispone di una propria gamma di accessori originali di grande successo per tutti i modelli, nonché di numerosi esperti di personalizzazione capaci di soddisfare ogni esigenza di modifica e messa a punto delle moto più apprezzate del marchio. Ciò non ha impedito a Mecatwin di emergere conquistando la fiducia della casa madre, tanto che la sede centrale Triumph fornisce a questa società francese circa 50 moto l'anno da convertire in modelli speciali, battezzati con nomi tipo "Bonneville TTR", "Thrupton SS" e "Springfield".

Depoisier, 44 anni, ha iniziato la carriera come specialista della messa a punto dei motori, per poi fondare la Mecatwin nel 1986. Nei primi tempi, si è dedicato principalmente alla modifica di Triumph degli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta. Tra queste, spicca una Trident, convertita in qualcosa di simile alle rarissime Hurricane TRX-75, destinate originariamente all'esportazione negli Stati Uniti, che si distinguevano per la flessuosa carrozzeria in fibra di vetro e l'inimitabile scarico triplo.

Quando è iniziata la riscossa del marchio Triumph, all'inizio degli anni Novanta, Depoisier ha intuito subito il potenziale successo di una Hurricane moderna creata sulla base di una Trident di seconda generazione, che ha chiamato "X90". Nello stesso periodo, la Mecatwin ha realizzato anche una serie di roadster dall'aspetto rivoluzionario, basate sulla nuova gamma di moto modulari.

(1) CON IL POSTERIORE MINIMALISTA, LA SELLA SPORTIVA, LA VERNICIATURA SPECIALE E LO SCARICO CONICO CON QUEL SUONO CELESTIALE, LA "THUNDERBIRD SPORT MT" È SOLO UN ESEMPIO DI COSA È IN GRADO DI REALIZZARE LO SPECIALISTA FRANCESE MECATWIN

"Queste prime conversioni hanno segnato una svolta per noi", ricorda Depoisier. "Alla Triumph è piaciuto il nostro modo di lavorare. Ci hanno invitato a visitare la fabbrica di Hinckley, e questo ci ha aiutato molto a capire il marchio e ad aggiustare il tiro della nostra attività."

Mentre per tante altre società personalizzare una moto significa semplicemente montare su un modello di serie accessori aftermarket reperibili sul mercato, quasi tutti i pezzi montati su una Mecatwin speciale sono realizzati a mano nello stabilimento di Montargis, circa 100 chilometri a sud di Parigi.

Nata come una piccola officina, oggi la Mecatwin è una fabbrica estesa su 2000 metri quadri, anche se conta ancora soltanto cinque dipendenti, compreso Depoisier, che con un lavoro da certosini costruiscono ogni singola moto rigorosamente a mano.

"Facciamo proprio tutto noi, dalla progettazione degli stampi per la carrozzeria alla realizzazione dei serbatoi, fino alla verniciatura e alla cucitura della sella. Ogni modello segue determinate specifiche, quindi creiamo moto uniche per clienti particolari, ma se qualcuno vuole, per esempio, una verniciatura con abbinamenti personalizzati o un tipo di sella speciale, di solito possiamo accontentarlo".

Attualmente i modelli più richiesti della gamma Mecatwin sono le special su base Bonneville, come la "Tracker" in stile street-scrambler, la "Racer" minimalista, che sembra uscita dritta dritta dagli anni Sessanta, e la fantastica "Springfield", che grazie al parafango anteriore corto, la sella a banana e il manubrio a media altezza, è la quintessenza del look fuoristrada.

Per gli amanti dei modelli Triumph a tre cilindri, Mecatwin propone anche una trasformazione della Thunderbird chiamata "Thunderbird Sport", le cui caratteristiche sono il posteriore essenziale, la sella sportiva, la verniciatura speciale e un paio di silenziatori conici dal suono celestiale. In ogni modo, a prescindere dal modello, la finitura dei componenti è sempre di altissima qualità.

(2) MECATWIN METTE A FRUTTO IL TALENTO DEI CINQUE ARTIGIANI DI CUI SI COMPONE IL SUO PICCOLO TEAM PER PRODURRE MOTOCICLETTE STUPEFACENTI COME QUESTA "THRUXTON SS". "FACCIAMO TUTTO NOI, DALLA COSTRUZIONE DEL SERBATOIO ALLA CUCITURA DELLA SELLA", SPIEGA IL CAPO FRANCK DEPOISIER



- (3) LA FORTISSIMA SPRINGFIELD SFOGGIA PARAFANGO ANTERIORE CORTO, SELLA A BANANA E MANUBRIO A MEDIA ALTEZZA, PER UN PERFETTO LOOK FUORISTRADA
 (4) LA HURRICANE IN VERSIONE MODERNA, RIBATTEZZATA "X90" DA FRANCK, SI BASA SULLA TRIDENT DI SECONDA GENERAZIONE E SI ISPIRA ALLA TRX-75 ORIGINALE DEGLI ANNI SETTANTA (5)



(3 / 4)

"Non offriamo modifiche meccaniche per le tricilindriche, visto che secondo il giudizio quasi unanime dei motociclisti, le caratteristiche standard di coppia e potenza sono praticamente perfette", dice Depoisier. "Però, siccome capita che qualcuno ci chieda di aumentare un po' la coppia della sua Bonneville, abbiamo sviluppato un prodotto chiamato "Best Power Kit", composto da modifiche dell'air box, dei carburatori e dei silenziatori. C'è voluto molto tempo per trovare la combinazione giusta, ma siamo riusciti a estrarre dal motore 13CV in più rispetto allo standard e ad aggiungere due Nm di coppia; inoltre, la moto così modificata diventa un po' più leggera, e ovviamente anche questo aiuta la performance."

Il successo della Mecatwin è riconducibile in gran parte al fatto che Depoisier non è solo un ingegnere e progettista di talento, ma anche un fan sfegatato del marchio Triumph, che guida tutti i giorni le moto di sua realizzazione e possiede una collezione personale di almeno una dozzina di Triumph classiche.

"Ho sempre avuto una passione per il marchio Triumph e in particolare per le moto di vecchia generazione, che venivano personalizzate dalle grandi aziende specializzate degli anni Sessanta e Settanta, come Rickman e Seeley. Ce ne sono alcune nella mia collezione, da cui traggio grande ispirazione."

Per saperne di più, visitate il sito www.mecatwin.com



(5)

Tested beyond endurance...

ALT1-C/CR/07

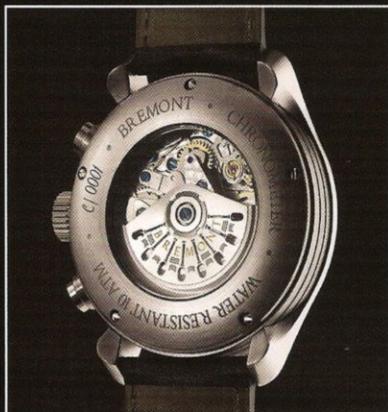
43 mm Trip-Tick® case in hardened steel (2000 V).

Automatic BE-50AE mechanical movement, 42-hour power reserve

28 Jewels, 28,800 bph, COSC Certified Chronometer

Unidirectional anti-reflective sapphire crystal, screw-in centring crown

Water resistance 10 ATM (100m)



BREMONT



QUANDO LA MOTO DIVENTA LEGGENDA

Il primo Pebble Beach Coucours d'Elegance riservato alle auto da collezione si è svolto nel 1950 nella penisola di Monterey, in California, a margine della Pebble Beach Road Race. Oltre un secolo dopo, resta il più sfavillante e modaiolo raduno di auto d'epoca, capace di richiamare migliaia di visitatori da tutto il mondo.

Finalmente ora esiste un evento di alto profilo analogo per le moto, chiamato Legend of the Motorcycle, ossia la Leggenda della motocicletta. Lanciato nel 2006 dall'appassionato californiano Jared Zaugg e da sua moglie Brooke per una raccolta di fondi, ha avuto un successo ben superiore alle aspettative, tanto che promette di diventare un evento annuale fisso, vista la partecipazione ancora più numerosa ed entusiasta di quest'anno.

Legend of the Motorcycle si svolge a circa 30 chilometri da San Francisco, nel parco del Ritz Carlton Hotel di Half Moon Bay, da cui si gode di una vista spettacolare sull'Oceano Pacifico. Gli oltre seimila visitatori hanno potuto ammirare più di 300 esemplari esposti lungo la scogliera, dalle moto "pioniere" di inizio secolo alle classiche degli anni Settanta e Ottanta, fino ai modelli di oggi.

Naturalmente il marchio Triumph era ben rappresentato, anche come sponsor ufficiale di sei delle sedici categorie. Una Bonneville Street Scrambler T120C del 1961, di proprietà del californiano Marty Smith, si è aggiudicata il secondo posto nella categoria "British Production", mentre una Triumph da flat track del 1966, dell'appassionato nonché restauratore di moto Triumph Ron Peck, anche lui californiano, ha conquistato una vittoria schiacciante nella classe "British Competition/Modified".

Sono più di 40 anni che Ron possiede questo modello altamente modificato, con cui ha gareggiato regolarmente negli anni Settanta

ottenendo importanti successi sull'ovale del Chico's Silver Dollar. Messa a punto per erogare ben 53CV di potenza alla ruota posteriore, verificati di recente al banco prova, è un esempio eccezionale di Triumph amata, curata e, soprattutto, guidata senza risparmio per tutta la sua vita.

Nell'ambito della manifestazione Legend of the Motorcycle si sono svolte anche due aste, di cui una per beneficenza, a favore di Boys and Girls Clubs of America, the Roots Initiative (un'associazione educativa senza scopo di lucro che sovvenziona viaggi di studio di adolescenti afroamericani in Africa Occidentale) e dell'Arzu, un ente che aiuta le donne afgane particolarmente bisognose.

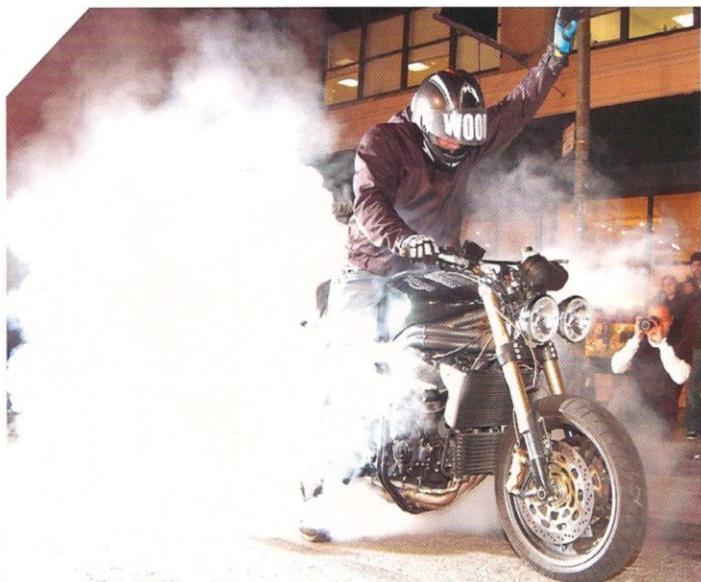
Il pezzo forte dell'asta di beneficenza, che ha raccolto 30.000 dollari, era una delle tre Triumph Thruxton create appositamente per le riprese del film della Warner Bros intitolato Lucky you - "Le regole del gioco", con Eric Bana e Drew Barrymore. La moto, venduta per 8.000 dollari, appare nell'arco di tutto il film, con in sella i protagonisti Bana e Barrymore, in giro per le strade di Las Vegas. È stata la stessa Triumph Motorcycles America a donarla per l'asta.

Un altro sponsor di Legend of the Motorcycle, la casa d'aste Bonhams, ha tenuto una vendita separata di moto classiche subito dopo l'evento clou della giornata. Tra i modelli in vendita, anche sei Triumph classiche, tra cui due Bonneville, due TR6 Trophy, una Tiger 110 e una Thunderbird. Nel sestetto spiccava la TR6 del 1964, con la verniciatura personalizzata firmata dal rimpianto artista californiano Von Dutch, leggendario inventore del pinstriping moderno. È stata venduta per 44.600 dollari, più del doppio del prezzo previsto.



TEE PER TUTTI

Per il 2007, l'apprezzatissima collezione Triumph di t-shirt estive si arricchisce di 18 nuovi modelli. Tra le novità, tutte disponibili nelle versioni e nelle taglie da uomo, donna e bambino, segnaliamo la "Camo Bike", la "Stunt Team" e i modelli con scollo a "V". Anche la linea sixty8 di capi in stile vintage presenta delle novità, tra cui un modello che rende omaggio al record mondiale di velocità di 344Km/h, stabilito da Johnny Allen in sella a una Triumph nel 1956 (e a cui deve il nome la Bonneville), e una t-shirt che ricorda gli scontri tra Mods e Rockers degli anni Cinquanta e Sessanta. Tra le nuove proposte c'è anche una felpa con zip, in marrone con strisce gialle sulle maniche. Le nuove collezioni sono già disponibili presso le concessionarie ufficiali Triumph.



TRIUMPH SI RISVEGLIA NELLA CITTÀ CHE NON DORME MAI

TRIUMPH HA RAFFORZATO LA PRESENZA NEGLI STATI UNITI CON L'APERTURA DI UNA NUOVA CONCESSIONARIA NEL CUORE DELLA GRANDE MELA. LO SHOWROOM TRIUMPH DI **NEW YORK CITY** HA APERTO I BATTENTI IN APRILE, CON UNA CERIMONIA DI INAUGURAZIONE UFFICIALE RESA ANCORA PIÙ SCINTILLANTE DALLA PRESENZA DI STAR DELLO SCHERMO COME JUSTIN CHAMBERS, UNO DEI PROTAGONISTI DELLA SERIE "GREY'S ANATOMY" E GRANDE FAN DEL MARCHIOTRIUMPH. PER L'OCCASIONE, LA POLIZIA DI NEW YORK HA ACCETTATO DI CHIUDERE LA FAMOSA SPRING STREET, CONSENTENDO LA SPETTACOLARE ESIBIZIONE DELLO **STUNTMAN KYLE WOODS**, CULMINATA CON UN ESPLOSIONE E FUMANTE BURNOUT CHE HA MANDATO IL PUBBLICO IN VISIBILIO. IL MERCATO AMERICANO RAPPRESENTA ORA IL 25% DEL FATTURATO TRIUMPH, E L'APERTURA DEL NUOVO PUNTO VENDITA AL 155 DI SIXTH AVENUE È IL PRIMO PASSO DI UN GRANDE PIANO DI SVILUPPO DELLA RETE STATUNITENSE. **155 AVENUE OF THE AMERICAS, NEW YORK, NY 10013**
TEL: 212 989 2292





SPRINT ST: TRITACHILOMETRI PER ECCELLENZA

La Sprint ST, l'ultra-versatile sport tourer della Triumph, ha dimostrato oltre ogni ragionevole dubbio di essere la moto ideale per le lunghe percorrenze, battendo decine di rivali nel terrificante test di resistenza su 50.000 chilometri della rivista Motorrad. Sottoposto a un superlavoro senza tregua per tutto il percorso, il motore della ST ha sfoggiato al banco un'erogazione di potenza identica a quella di un propulsore nuovo di zecca. Anche il telaio, le parti verniciate e il sistema di scarico della moto sono risultate praticamente esenti da qualsiasi segnale di deterioramento.

RITORNO ALLA ROCKET! LA GIÀ SONTUOSA ROCKET III DA OGGI SI PUÒ RENDERE ANCORA PIÙ COMODA GRAZIE AL NUOVO **POGGIASCHIENA REGOLABILE**, ADATTO SIA AL MODELLO STANDARD SIA ALLA CLASSIC.

IL DESIGN ERGONOMICO RIDUCE L'AFFATICAMENTO MUSCOLARE COSÌ DA POTER GUIDARE PER LUNGHE DISTANZE COMODI COME SE FOSTE SEDUTI SULLA VOSTRA **POLTRONA PREFERITA**. PER SELEZIONARE UNA DELLE SEI POSIZIONI ALTERNATIVE, BASTA AGIRE SULLA REGOLAZIONE BREVETTATA "DIAL-A-RIDE". È ANCHE POSSIBILE OTTENERE UNA DIFFERENZA DI ALTEZZA DI 35MM, OPPURE RIPIEGARE IL POGGIASCHIENA PER FACILITARE LA SALITA DEL PASSEGGERO.

QUESTO ACCESSORIO È ABBINABILE CON UNA SELLA TOURING CLASSIC, **STUDIATA PER LA MASSIMA COMODITÀ DI GUIDATORE E PASSEGGERO**. PER INFO FATE UN SALTO DAL CONCESSIONARIO TRIUMPH PIÙ VICINO O VISITATE IL SITO WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM





UNO DUE... TRIPLE

COSA SI OTTIENE COMBINANDO UN MARCHIO, DUE CORSE E LA DAYTONA 675 TRIPLE? FACILE: LA POSSIBILITÀ DI PARTECIPARE A UN'ELETTRIZZANTE ESPERIENZA IN PISTA

Il successo della Triumph Daytona 675 è stato consacrato in tempi brevissimi dal suo lancio sul mercato, con la conquista del prestigioso titolo internazionale di Moto dell'Anno, ma c'è voluto ancora meno perché le prestazioni ineguagliabili e la maneggevolezza di questo modello svelassero la natura di vero animale da pista della nuova supersportiva a tre cilindri.

I fan della 675 saranno lieti di sapere che T3 Racing ha istituito nel Regno Unito una serie di corse monomarca divise in due categorie: la "Michelin Young Guns", per piloti dai 16 ai 25 anni, e la "Triumph Triple Challenge", riservata agli appassionati più maturi...

Entrambe le classi hanno dato subito spettacolo nei primi due round cosri sinora a Snetterton e Cadwell Park: con Oliver Linsdell e James Dye in cima alla classifica della Michelin Young Guns, e Ricky Chadwick e Greville Ball rispettivamente al primo e secondo posto nella Triple Challenge.

La serie prevede nove date e 27 gare, che si svolgeranno su sei importanti circuiti britannici, compresi i due tracciati di Brands Hatch, l'Indy e quello ufficiale del gran premio. Ma a rendere queste competizioni particolarmente interessanti è il fatto che tutti i 21 piloti distribuiti fra le due classi gareggiano su una Daytona 675 identica a quella dei loro rivali: 675cc, 167kg e 123CV. A parte le carene in vetroresina, gli pneumatici, le pedane e lo scarico racing, le moto sono sostanzialmente uguali a quelle che potreste comprare da un qualsiasi concessionario Triumph.

Oltre a confermare il pedigree da competizione della Daytona 675, il circuito monomarca sta dando a questa moto l'opportunità di dimostrare

le sue capacità, e al pubblico di tutto il mondo la possibilità di ascoltare il rombo ineguagliabile del tre cilindri, sì perché le gare della Triple Challenge sono trasmesse da Motors TV, un canale del pacchetto SKY.

Al vincitore del trofeo andrà un abbonamento alla stagione di gare del prossimo anno, l'accesso agli sponsor della serie e un corso di guida e test pneumatici presso il circuito di prova della Michelin in Francia. Anche il secondo premio non è niente male: una Daytona 675 nuova di zecca. Il terzo classificato riceverà invece un buono da 2.000 sterline, da spendere in attrezzi Teng.

La serie è in programma fino al 2009 e, se vi attirasse l'idea di partecipare, procuratevi una licenza riconosciuta dall'ACU (Auto Cycle Union), visitate il sito e scoprite tutte le informazioni sulle gare ancora da disputare del calendario 2007 e le modalità di iscrizione per la prossima stagione.

La quota di iscrizione al trofeo 2007, pari a 12.000 sterline, copre tutto il necessario per la gara, compresa ovviamente una stupenda Daytona 675 già pronto gara.

Per saperne di più, visitate il sito www.triumphtriplechallenge.co.uk

PER RISPONDERE ALLE ESIGENZE DI MOLTI PILOTI CHE HANNO DECISO DI GAREGGIARE IN SELLA ALLA DAYTONA 675, TRIUMPH HA REALIZZATO UN KIT RACING UFFICIALE, SVILUPPATO INTERNAMENTE CON LA COLLABORAZIONE DALLA PAUL YOUNG RACING. LA COMPONENTISTICA COMPRENDE CAMME, VALVOLE E MOLLE AD ALTE PRESTAZIONI, PIÙ UN'UNITÀ AVANZATA DI GESTIONE DEL MOTORE E L'IMPIANTO ELETTRICO DEDICATO. SONO DISPONIBILI INOLTRE LA FRIZIONE ANTISALTAMENTO E UN FILTRO ARIA RACING. TUTTI I RICAMBI SI POSSONO ACQUISTARE PRESSO I CONCESSIONARI UFFICIALI TRIUMPH. PER ULTERIORI INFORMAZIONI, VISTATE IL SITO WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

DOPPIO INCORONAMENTO PER LA DAYTONA 675

Per il secondo anno consecutivo, la Triumph Daytona 675 è stata incoronata regina delle moto sportive in due dei più competitivi e difficili test indipendenti al mondo. Tanto per cominciare, la 675 ha sbaragliato di nuovo tutte le concorrenti al "Supertest", svolto sul circuito spagnolo di Almeria, ottenendo il massimo dei voti da quindici eminenti giornalisti della stampa specializzata internazionale, nelle categorie più importanti: maneggevolezza, versatilità del motore, accelerazione e ripresa, frenata e prezzo.

La vittoria è arrivata dopo un'estenuante serie di prove consecutive, a confronto con modelli di tutti gli altri grandi produttori. Poco dopo, la 675 si è aggiudicata anche il titolo di "Best Supersport" a Jerez, dove Motociclismo, la più diffusa rivista di settore spagnola, ha organizzato il suo test su pista "Masterbike" riservato alle moto sportive, con una giuria di sedici giornalisti da ogni parte del mondo.

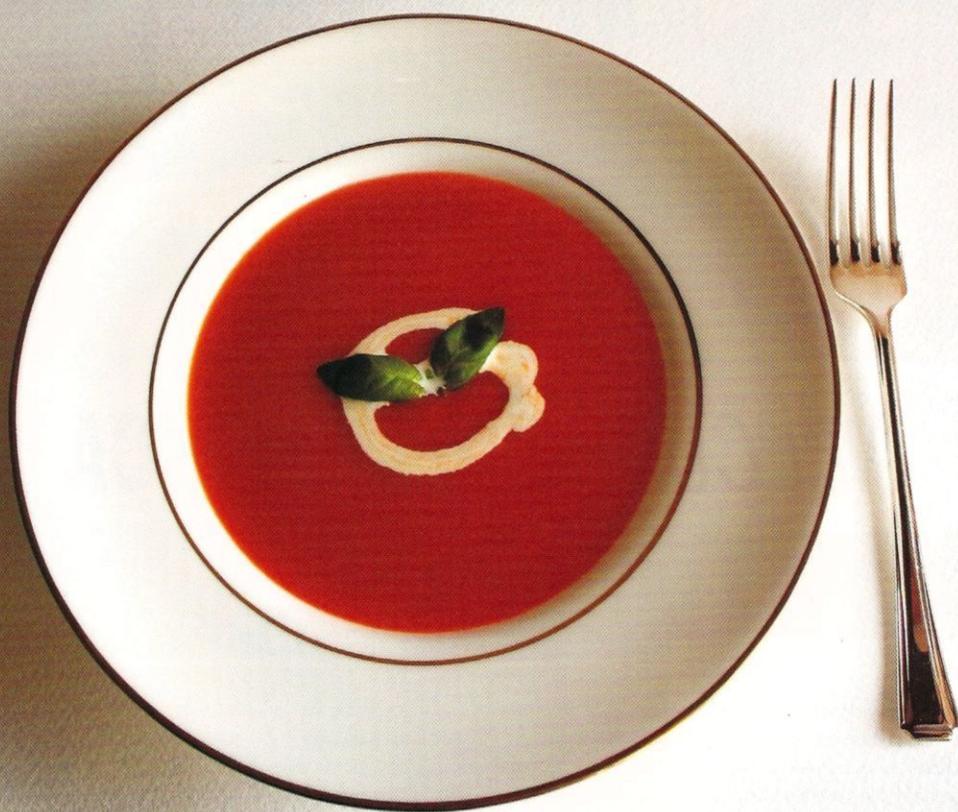
**PROMOZIONE A PIENI VOTI PER LA TIGER**

Il palmarès della Triumph si arricchisce con il premio "Best Standard" assegnato dalla rivista Cycle World alla Tiger 1050. Il prestigioso mensile si è espresso in questi termini: "Sembra quasi impossibile che una casa produttrice relativamente piccola come quella delle British Midlands continui a sfornare moto vincenti anno dopo anno. Eppure, Triumph ci è riuscita di nuovo. L'anno scorso eravamo ancora inebriati dal fumo dei burn-out e dalle impennate mozzafiato, causa eccesso di bravate sulla Speed Triple, vincitrice del titolo "Best Standard". Quest'anno i giochi si ripetono, solo che ora abbiamo anche una carenatura e un comfort superiore.

La Tiger 1050 monta lo stesso tre cilindri incorporato in una ciclistica tutta nuova. Il risultato? Versatilità e prestazioni stupefacenti, e divertimento assicurato già dalla prima volta che salite in sella. Anche con le borse rigide opzionali montate ai lati della sella, la sensazione di essere sulla moto giusta non vi abbandona mai, per chilometri e chilometri". Da poco, è disponibile ordinare la Tiger anche dotata di ABS, in una versione sviluppata appositamente per esaltare la versatilità di questa moto e nulla togliere al piacere di guida.



Certe volte avere la giusta attrezzatura è fondamentale!



Per maggiori informazioni sugli accessori originali Triumph
visitate il sito www.triumphmotorcycles.com





NEL CUORE DELL'AFRICA

CHRIS COPLANS IN VIAGGIO FRA MOZAMBICO, TANZANIA E KENYA,
ALLA SCOPERTA DEL PARADISO IN TERRA E... SOTTO IL MARE

Mentre il piccolo aereo si avvicinava alla pista di atterraggio sulla minuscola isola di Medjumbe, mi sono risuonate nella mente le parole di "Mozambique", una canzone orecchiabile di Bob Dylan del lontano 1976: "I'd like to spend some time in Mozambique, the sunny sky is aqua blue", diceva (mi piacerebbe passare un po' di tempo in Mozambique, il cielo assoluto è azzurro come l'acqua). Nonostante la voglia di seguire le orme di Bob contagiato dall'entusiasmo delle sue parole, ho dovuto aspettare moltissimo prima di poter "passare un po' di tempo in Mozambique": subito dopo la conquista dell'indipendenza dai colonialisti portoghesi, nel 1975, il Paese è sprofondato in una lunga e sanguinosa guerra civile, finita soltanto nel 1992.

Oggi i turisti amanti dell'avventura stanno cominciando a tornare in un Mozambico finalmente pacificato, attratti dal fascino di questo paese dell'Africa Orientale che tanto ammaliava Dylan, e non solo. Eravamo arrivati il giorno precedente a Pemba, un porto brulicante e caotico affacciato sullo scintillante Oceano Indiano. Il mattino dopo, la Rani Resorts, proprietaria dell'esclusivo Medjumbe Island Resort, ci ha dato un passaggio sul suo piccolo aereo privato per la trasvolata di 40 minuti fino a Medjumbe.

La superficie di Medjumbe è minuscola: solo otto ettari. È una di quelle isole tropicali da sogno, con le spiagge di sabbia bianca orlate di palme e lambite da un'acqua cristallina. Il Medjumbe Island Resort, unica costruzione

sull'isola privata, ha soltanto tredici chalet con il tetto di paglia, e la sensazione è di avere l'isola tutta per sé. La mia amica personale sotto le stelle era ad appena sette passi dal letto e a un passo dalla spiaggia. Da lì, con un salto e un tuffo mi trovavo immerso nel tepore limpido dell'Oceano Indiano, sotto il seducente cielo africano.

Non stupisce che molti appassionati di sub abbiano ribattezzato questo posto la "nuova frontiera africana delle immersioni". Medjumbe si trova al centro del magnifico arcipelago di Quirimbas e la vita sottomarina è davvero spettacolare: ci aspettavano barriere coralline stupefacenti, molte ancora completamente inesplorate, ma dopo aver passato la giornata ad ammirare un caleidoscopio di specie sottomarine, confesso che abbiamo passato la serata a mangiarle! Abbiamo gustato senza rimorsi il tonno più fresco che avessi mai assaggiato, succulente aragoste e scampi davvero giganti (niente a che vedere con le porcherie di allevamento così spesso spacciate per pesce fresco).

Da Medjumbe, siamo saliti su un mini-aereo ancora più piccolo del primo per raggiungere Matemo, la tappa successiva del nostro itinerario a 20 minuti di volo. Con una superficie di 24 chilometri quadrati, Matemo sembra grande in confronto a Medjumbe, e vanta persino un villaggio. Il Matemo Island Resort di Rani è costituito da 24 chalet allineati lungo la spiaggia

ornata di palme e, come a Medjumbe, le attività principali sono le immersioni, la pesca e... beh, poltrire. Da Matemo abbiamo risalito la costa fino alla Tanzania, seguendo la rotta battuta dai sambuchi per secoli, anche se noi abbiamo preferito farci trasportare da ali ed eliche, piuttosto che da vele e vento.

Zanzibar ha da tempo conquistato il cuore dei viaggiatori: basta il suo nome, esotico come quello del Mozambico, per accendere l'immaginazione. Arrivati a Zanzibar Town, la capitale, ci siamo sistemati nello splendido Zanzibar Serena Inn, affacciato sull'oceano nella vecchia Stone Town, un labirinto misterioso di ammaliati vicoli acciottolati e stradine che disegnano percorsi tortuosi senza alcun criterio apparente. È un luogo meraviglioso in cui perdersi per qualche ora. A ogni angolo si possono ammirare residenze sfarzose dalle grandi verande sospese e case in stile arabo con graziosi cortili interni, vere oasi di pace. Stone Town è rinomata per i portoni in legno intagliato a mano: ce ne sono più di 500, molti decorati con passaggi del Corano. Dylan aveva descritto il Mozambico come "magia in una terra magica" e non immaginavo di trovare un luogo anche lontanamente paragonabile, ma il fascino di Zanzibar ti entra nella pelle quanto quello del suo vicino più a sud.

Per chi, come me, desidera abbinare il viaggio a un safari, in Tanzania e Kenya non c'è che l'imbarazzo della scelta. Mombasa Beach, in Kenya, dista meno di 100 chilometri dal Parco nazionale di Tsavo, che pur essendo il più esteso del paese, con una superficie di quasi 22 mila metri quadri, non è molto frequentato. Abbiamo alloggiato al Mombasa Serena Beach Hotel, una struttura splendidamente rinnovata su un tratto di spiaggia bianchissima, che tra le novità vanta anche il centro benessere più lussuoso di tutta la zona, il Maisha Spa. Da lì, ci siamo immersi per esplorare i meravigliosi fondali e siamo stati premiati dalla vista di dieci esemplari di squalo balena, tanto eleganti quanto elusivi: a quanto pare si incontrano sempre più di frequente fra marzo e novembre, e sono una vera minaccia per gli amanti delle immersioni. Però, in quale altra parte del mondo potreste vedere squali balena al mattino e leoni al pomeriggio?

VINCI UN'AVVENTURA IN KENYA

SE IL RACCONTO DEL VIAGGIO DI CHRIS HA STUZZICATO IL TUO GUSTO PER L'AVVENTURA, NON PERDERE L'OCCASIONE: PARTECIPA AL CONCORSO RISERVATO AI NOSTRI LETTORI E VINCI UNA VACANZA DA SOGNO IN KENYA!



IL PREMIO COMPRENDE:

- SISTEMAZIONE PER DUE AL SERENA BEACH HOTEL PER 7 NOTTI*
- TRASFERIMENTI ANDATA E RITORNO TRA L'AEROPORTO DI MOMBASA E L'HOTEL
- UN TRATTAMENTO BENESSERE PER OGNI OSPITE PRESSO IL NUOVISSIMO CENTRO MAISHA SPA.

*IL PREMIO NON COMPRENDE I VOLI

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

Condizioni del concorso. 1. Possono concorrere al premio tutti i lettori maggiorenni di Triumph Magazine, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd, Serena Beach Hotel, Ethos Marketing e FMS Publishing. 2. Il premio è costituito dalla sistemazione per due persone per 7 notti presso il Serena Beach Hotel con trattamento di prima colazione, e comprende i trasferimenti andata e ritorno tra l'aeroporto di Mombasa e l'hotel, più un trattamento benessere per persona (massaggio o viso) presso il centro Maisha Spa. 3. Ogni lettore può partecipare con un solo modulo di iscrizione. 4. Il premio è non negoziabile e non trasferibile, non prevede un'alternativa in denaro e non può essere utilizzato unitamente ad altre offerte. 5. Non sono inclusi servizio, tasse di soggiorno e altri costi accessori. 6. Si può usufruire del premio fra agosto 2007 e agosto 2008, in base alla disponibilità. 7. La scadenza per l'invio delle iscrizioni è il 1° ottobre 2007. 8. L'estrazione sarà effettuata l'8 ottobre 2007 e il vincitore sarà avvisato a mezzo posta entro sette giorni. 9. Tutti i concorrenti devono garantire la propria partecipazione a eventuali iniziative pubblicitarie. 10. È possibile ottenere i dati del vincitore inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, Inghilterra SG12 7QA. 11. Triumph Motorcycles Ltd, Serena Beach Hotel, Ethos Marketing e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsivoglia aspetto del premio. 12. 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 (GG/MM/AA) ____ / ____ / ____

NUMERO TELEFONICO (+ prefisso internazionale) _____

E-MAIL _____

INDIRIZZO _____

CITTÀ _____

CODICE POSTALE _____

NAZIONE _____

CHE PROFESSIONE/LAVORO SVOLGI? _____

QUALE/I MOTOCICLETTA/E POSSIEDI?
(Marca / Modello / Anno)

_____ / _____ / _____

_____ / _____ / _____

_____ / _____ / _____

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

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?

Sì NO

TI SAREMMO MOLTO GRATI DI UN TUO
PARERE SULLA RIVISTA

IN GENERALE, QUAL È LA TUA OPINIONE
SULLA NUOVA 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 & design Moto/auto classiche
Cibo & bevande Moda
Salute & benessere Musica
Personalità Patrimonio & 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 desideri ricevere informazioni più dettagliate dal
Serena Beach Hotel, 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 SOPRA.

FIRMA _____

DATA (GG/MM/AA) _____ / _____ / _____

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

SERENA BEACH COMPETITION,
Triumph Magazine c/o FMS Publishing, New Barn,
Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware,
Herts SG12 7QA, Regno Unito

BUONA FORTUNA!!

Triumph INFORMAZIONI EDITORIALI

TRIUMPH N. 001

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

Per sottoscrivere o annullare l'abbonamento a
Triumph Magazine, si prega di visitare il sito
WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

PUBBLICATO DA

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

LA REDAZIONE

Tue Mantoni, direttore commerciale
Simon Carter, Coordinatore internazionale
marketing concessionari
Simon de Burton, direttore responsabile
Irene Mateides, FMS Publishing

AUTORI E COLLABORATORI

LARGO ALLA STREET - Testo di Roland Brown, foto di
Joe Windsor-Williams, grafica di Kirsty Drury, parrucchiera
e trucco di Sara Aziz, modelli Gavin Matthews (Storm) e
Lillian Macial (FM), guida di precisione di Ian Cobby. Si
ringraziano RMCP e RSPB Dungeness, Metropolis Motorcycles
e Mark Boswell (Triumph Clothing). A MODO SUO - Testo di
Bertie Simmons, foto di Joe Windsor-Williams, stunt di Kevin
Carmichael. Si ringraziano Location Partnership e Whitgift
Car Park. UNA BONNEVILLE SUI BOULEVARDS - Testo di
Alison Culliford, foto di Joe Windsor-Williams. Si ringraziano
Radhouan Mahrez (Triumph Parigi) e Yan Lefort (Actarus).
L'ALTRA METÀ - Testo di Simon de Burton, foto di Joe
Windsor-Williams. Con un ringraziamento speciale a David
Linley, JEKYLL E HYDE - Testo di Simon de Burton, foto
di Joe Windsor-Williams. Si ringrazia Adam Foley (Triumph
Accessories). ROSSO BIANCO E BLU - Testo di Simon de
Burton, foto riprodotte per gentile concessione di Mecatwin.
Si ringrazia Franck Depoissier, di Mecatwin. NEL CUORE
DELL'AFRICA - Testo e foto di Chris Coplans. Si ringraziano
Ethos Marketing e Serena Beach Hotel per la gentile
donazione del premio del concorso.

Desideriamo estendere i nostri ringraziamenti anche ai
correttori di bozze Triumph, Stefano Martignoni, Dennis Pudeck
e Radhouan Mahrez, per la cortese collaborazione e il prezioso
contributo alla realizzazione della rivista. Ringraziamo Sarah
Bradley per la redazione e revisione dei testi.

FMS PUBLISHING

Irene Mateides, direttore editoriale
Nigel Fulcher, amministratore delegato
Mark Welby, direttore creativo
Lucy Oulton e il team di Gestione progetto
Roy Davison e il team di Design
Mark Gentry e il team di Produzione

RICHIESTA INFORMAZIONI

REDAZIONE:
E-mail: irene@fms.co.uk
Tel.: +44 (0)1920 444888

PUBBLICITÀ:
Tel.: +44 (0)1920 444890
E-mail: advertising@fms.co.uk

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

fms.

www.fmspublishing.co.uk



FMS fa parte della
Periodical Publishers Association

*Dichiarazione liberatoria (vedi pag. 35) I silenziatori della
gamma di Accessori Triumph non sono conformi agli standard
EPA (Agenzia di protezione ambientale statunitense) relativi
all'inquinamento acustico. L'installazione di questi componenti su
moto soggette alla normativa EPA equivale a una manomissione
e implica una violazione della legge federale. Questi prodotti sono
progettati esclusivamente per l'uso in competizioni su circuiti
chiusi. In base al modello, può essere necessario installare una
modifica del carburatore o scaricare una messa a punto specifica.
Laddove necessario, vengono forniti insieme ai silenziatori gli
ugelli adatti; le specifiche della messa a punto del motore per i
modelli a iniezione sono disponibili presso i concessionari Triumph.

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'installazione di parti speciali e accessori diversi può influire
sulle prestazioni della motocicletta. Si rimanda al manuale
d'uso per la corretta gestione della moto. L'uso di parti e/o
accessori non approvati da Triumph può rendere nulla la garanzia.

Stampato da Forum Print Ltd. (Regno Unito)
Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd.

TRIUMPH MAGAZINE È LA RIVISTA UFFICIALE DI TRIUMPH MOTORCYCLES LTD

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd 2007: 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.

TRIUMPH
CLOTHING

The Classic Attitude



GO YOUR OWN WAY

La nuova Collezione Abbigliamento 2007 è disponibile presso le Concessionarie Autorizzate
In foto: Rivton Jacket



You know sound can move you.
Let BeoLab 9 move your world.

The BeoLab 9 loudspeaker was conceived as a tool for professional sound engineers when recording acoustic music. The shape is designed around the sound, to ensure an absolute minimum of distortion and a maximum of depth and detail. If it's been a while since your favourite music or movie gave you goose bumps, then we think you'll enjoy listening to our new BeoLab 9 loudspeakers.

Experience BeoLab 9 and set your world in motion.