

**SPEED TRIPLE 2008
BEL LAVORO**

TEUTONICA: UNA SCRAMBLER A BERLINO
SANGUE E ARENA: FLAT TRACK CUSTOM
LO STILE RETRÒ INCANTA MILANO
CONCORSO: IN PORTOGALLO CON LA TIGER

Triumph

003



GO YOUR OWN WAY



DAVIDOFF ADVENTURE

FEATURING
EWAN MCGREGOR



NEW FRAGRANCE FOR MEN

Photo: Jules, Liverpool, England, 2005 © Brian Maher



THE DAVIDA JET HELMET

Go to our website for a full list of Triumph Dealers that Davida supply



MADE IN ENGLAND

see our website www.davida.co.uk

DAVIDA® tel: +44 (0)151 647 2419
fax: +44 (0)151 649 9611
4-6 Pilgrim Street, Birkenhead, Merseyside, England CH41 5EH

CARI LETTORI,

Queste parole vi giungono da una Hinckley immersa in un piovoso pomeriggio di febbraio. Alcuni di voi saranno rimasti in sella anche durante l'inverno mentre altri avranno tenuto al riparo le loro moto al calduccio del garage, lucidate e oliate, in attesa dei più tiepidi giorni di primavera, segno inequivocabile dell'inizio di una nuova stagione su due ruote. In ogni caso, sono certo che aspettate tutti con ansia il momento in cui potrete portare nuovamente la vostra Triumph sull'asfalto assoluto, magari domando una Rocket III, cercando avventure su una Tiger a pieno carico o accarezzando i cordoli in sella a una Daytona 675. In altre parole, applicherete alla lettera la filosofia del marchio e seguirete la vostra strada.

Noi di Triumph continuiamo impertentiti a incoraggiarvi a percorrere la vostra strada: questo motto spiega perché molti di voi hanno scelto una Triumph e perché noi facciamo quello che facciamo, fedeli alla nostra filosofia. Si tratta del carattere esclusivo delle nostre moto, del forte legame che si avverte nel possederle e guidarle. Si tratta della voglia di qualità, design e progettazione che infondono passione e orgoglio nel nostro personale, nei nostri concessionari e nei nostri clienti. Per questo motivo possiamo sentirci unici e per questo motivo guidare una Triumph significa "Go Your Own Way".

In questo numero di Triumph vi riveliamo i segreti della nuova Speed Triple 2008 e vi raccontiamo l'esperienza di tre fortunati motociclisti che hanno avuto il privilegio di guidarla per un giro in anteprima assoluta. Offriamo inoltre il nostro tributo a Evel Knievel, una delle più grandi personalità del motociclismo oltre che un eroe d'infanzia per molti di noi, e vi guidiamo alla scoperta dell'espansione di Triumph con l'apertura di nuovi negozi Triumph World altamente specializzati e caratterizzati.

Vi auguro una buona lettura e vi invito a continuare a seguire la vostra strada per tutto il 2008, così come noi facciamo dal 1902.

The Mark

TUE MANTONI
Direttore Commerciale



SOMMARIO N. 003

01 SFIDA IN CAMPO APERTO p4

Che la Speed Triple sia la perfetta street fighter è un dato di fatto, ma come se la cava in aperta campagna? Sulle colline sopra Nizza, tre triumphisti emettono il loro verdetto.

02 ANCORA PIU' BELLA p12

Olly Crick ci racconta i segreti della nuova Speed Triple e spiega il perché di un risultato strepitoso.

03 RETROSPETTIVA BERLINESE p18

Berlino è una città unica, che unisce il vecchio e il nuovo con elegante maestria. Il posto perfetto, secondo Nick Swallow, da scoprire una Scrambler.

04 DISPENSATORI DI SOGNI... p25

Qual è la ricetta per realizzare una concessionaria di successo? Gli ingredienti li ha svelati Tue Mantoni, Direttore Commerciale di Triumph, a Simon De Burton.

05 L'OVALE IN TESTA p30

Negli anni Sessanta, Triumph dominava la scena delle gare flat track Usa. Gary Inman ha incontrato i proprietari di alcune special che si ispirano proprio a quel mondo.

06 PEZZI UNICI p33

Per il Salone di Milano, nella capitale europea dello stile, Triumph e gli specialisti di Arrow hanno creato tre strabilianti special. Ce le presenta Gary Inman.

07 TRIONFO DELL'INGEGNERIA GENETICA p36

Il consulente creativo John Cameron, felice proprietario di una Tiger, tenta di definire il DNA di Triumph...

MONDO TRIUMPH p39

Le news e le curiosità dal nostro mondo.

VIAGGI DI SCOPERTA p44

Potreste essere voi i fortunati vincitori di un esclusivo viaggio a cinque stelle in Portogallo, in compagnia di una Tiger! Bertie Simmonds traccia il profilo degli specialisti delle vacanze TOPGuide.

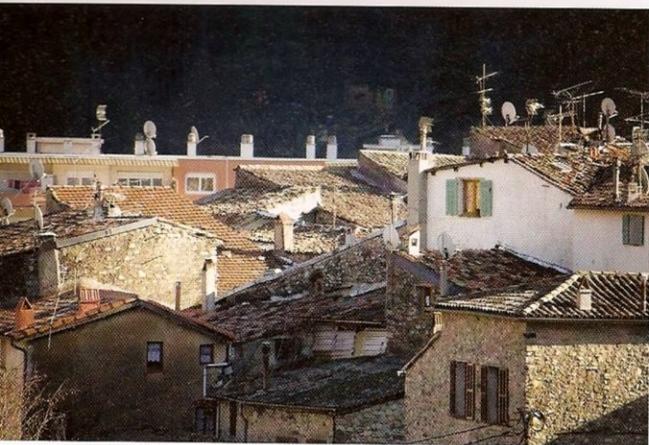
TRIUMPH

01

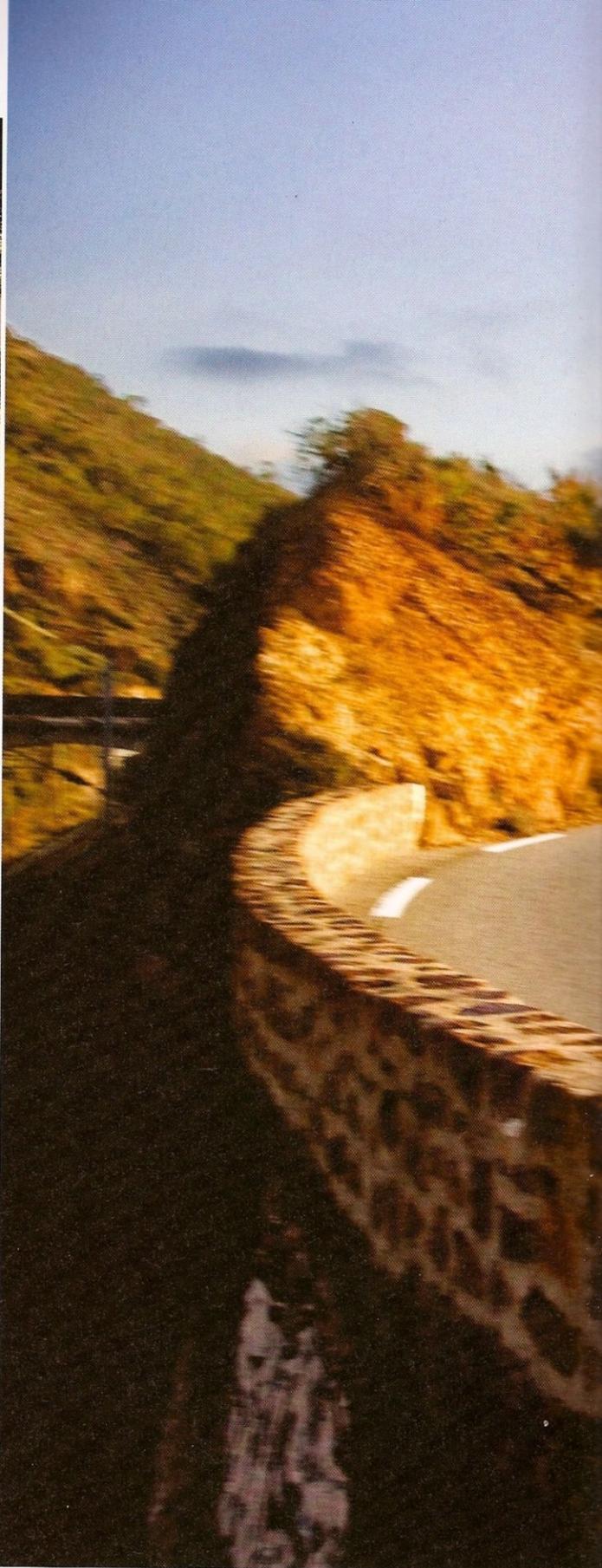
SFIDA IN CAMPO APERTO

E' LA CAPOSTIPITE DI TUTTE LE STREET FIGHTER. COSA CI FA ALLORA
IMMERSA NELLA NATURA INCONTAMINATA? LA TRIUMPH SPEED TRIPLE
DIMOSTRA DI AVERE LA POTENZA, L'EQUILIBRIO E L'AGGRESSIVITÀ
NECESSARIE PER FREQUENTARE LE MOTO SPORTIVE. IL RISULTATO?
VITTORIA PER KO.





LO SCENARIO DELLE COLLINE SOPRA NIZZA È MERAVIGLIOSO... MA NON È IL MOMENTO DI AMMIRARE IL PANORAMA. IL GENDARME GUY LEBRETON SI GODE LA COPPIA E LA PRECISIONE DELLA SPEED TRIPLE.









MENTRE LA STRADA SERPEGGIA TRA I TRANQUILLI PAESINI DELLE ALPI MARITTIME, I TORNANTI DIVENTANO SEMPRE PIÙ STRETTI, I DISLIVELLI SEMPRE MAGGIORI... E IL SORRISO DI GUY SEMPRE PIÙ LARGO. SALIRE SULLA SPEED TRIPLE GLI HA FATTO DIMENTICARE IL LAVORO E LA BMW CHE GUIDA PER LA POLIZIA FRANCESE.



Il concessionario Triumph Jean-Luc Descamps (a destra) sembra felice. Non c'è da stupirsi: i tre triumphisti Veerasingham, Milos e Robert (da sinistra a destra) ne ordinerebbero subito una.

COMBATTI O... SCAPPA

IL VERDETTO DEI MOTOCICLISTI

LA SPEED TRIPLE 2008 È ALTRETTANTO EFFICACE IN CITTÀ QUANTO FRA LE CURVE. A CONVINCERCI DI CIÒ, IL GENDARME GUY LEBRETON, IL CONCESSIONARIO TRIUMPH JEAN-LUC DESCAMPS, TRE TRIUMPHISTI E LE TORTUOSE STRADE SOPRA NIZZA.

Guy LeBreton guarda la nuova Speed Triple 2008 con aria leggermente interrogativa. "È una street fighter, no? Una moto urbana..." Malgrado il forte accento francese, recepiamo il messaggio. Le colline e le montagne sopra Nizza offrono alcune delle più belle strade d'Europa. Tornanti stretti e tecnici sopra dislivelli vertiginosi che permettono un margine piuttosto limitato di errore e lunghe strade immerse in paesaggi lussureggianti e selvaggi e incontaminati creano uno sbalorditivo contrasto con le strade di città, classico terreno di caccia delle street fighter. Per dare il meglio su queste strade, la nuova Speed Triple dovrà attingere a qualcosa di più profondo del suo aspetto eccezionale.

Proprio per la fiducia che Triumph ripone nell'equilibrio, nella maneggevolezza e nelle prestazioni della nuova Speed Triple, si è deciso di metterla alla prova in campo aperto e di farla guidare da un gendarme abituato al caotico traffico cittadino. Sulle Alpi Marittime, il casco Roof di Guy accarezzierà da vicino guard-rail e parapetti mentre si sposterà da una vetta all'altra in sella ad una moto da 131CV.

Il momento della verità. Guy si siede sulla Speed, avvia il tre cilindri da 1050cc e si appresta ad aggredire l'asfalto francese. Per alcuni minuti riusciamo a seguirlo grazie agli occasionali lampi di luce riflessa dalla

“ABBIAMO GIÀ SIGLATO SEI PRECONTRATTI SENZA NEPPURE UN GIRO DI PROVA. DOPO AVER SENTITO I COMMENTI DI QUESTI “TESTER”, PENSO CHE VENDEREMO CIRCA 60 SPEED TRIPLE NELL’ARCO DELL’ANNO. INOLTRE È LA MIA MOTO PERSONALE, MI FA SENTIRE IL RE DELLA STRADA!”

verniciatura Blazing Orange della moto mentre scala la collina tornante dopo tornante. Persino quando è nascosto alla vista, è difficile perderlo, visto che il ringhio rabbioso del motore arriva fino a noi, in attesa. Si capisce dalla colonna sonora che fin dall’inizio il nostro gendarme “addomesticato” non sta esattamente rispettando con rigore i limiti di velocità locali...

Dieci minuti più tardi è di ritorno. I fari tondi pieni di insetti lasciano intendere cos’è accaduto. Spegne il motore, si toglie i guanti, si slaccia il casco. Ed ecco il verdetto... Non serve essere linguisti per capire che è felice. “Eccellente. I freni sono perfetti, sembrano quelli di una supersport. Su queste strade è il massimo. È bilanciata, ha una guida precisa ma confortevole.” Dtto questo, è già pronto per un altro giro.

Nei due giorni seguenti abbiamo affrontato alcune delle più spettacolari e impegnative strade della Costa Azzurra. La prima è la N98, da Nizza a Saint Raphael, con ritorno sulla N7, ammirando le strade lungo

Ai suoi commenti fanno eco quelli di William Milos, anch’egli proprietario di una Speed Triple 1050. “I freni danno una sensazione migliore, non sono aggressivi come prima. Una sensazione di maggior modulabilità. Una reazione migliore, una transizione migliore.” Giudica positivamente anche il nuovo manubrio e la posizione di guida “più aggressiva”. Ma soprattutto è letteralmente stupito dal carattere della moto.

“Amo questa moto. Ha un’anima, a differenza delle molte altre che ho guidato. Ti fa sentire speciale, amo l’eccellente coppia e il suono inconfondibile del tre cilindri. Quando la guardi pensi ‘Sì, questa è la mia moto! E’ diversa da ogni altra, ricca di carattere, proprio come me!” Come Vijayenthiren e Guy prima di lui, William è visibilmente poco propenso a restituircela.

L’ingegnere informatico David Robert possiede invece una Street Triple. Cosa ne pensa della sorella maggiore della sua moto? “Ho guidato la vecchia Speed Triple. Questa è molto più facile da guidare, ispira fiducia. Ha una coppia notevole, è molto reattiva. Anche i freni sono migliori.”



la costa, le curve di montagna e un paesaggio magnifico. Il giorno seguente abbiamo appuntamento con le Alpi Marittime e gli spettacolari tornanti della D2204 che porta da Grasse a Sospel. Guy Lebreton, abituato per lavoro a montare in sella alle BMW, decisamente più ingombranti, della polizia francese, si diverte come non mai grazie alla ripresa esuberante e alla maneggevolezza della Speed Triple. Una volta riusciti, non senza fatica, a staccarlo dalla sella, ci accingiamo a regalare la stessa esperienza a tre attuali possessori di Triumph, in una prima mondiale sul modello 2008.

Vijayenthiren Veerasingham è un rinomato chef pasticciere, che si impegna allo stesso modo sia nel lavoro sia in sella alla sua moto. “È diversa dalla mia Speed Triple”, afferma con una punta di sorpresa nella voce. “Mi sembra più facile da guidare. I freni sono eccellenti, potenti ma progressivi. È più comoda e anche più guidabile. Ci farò sicuramente un pensiero!”

Da quando David ha preso la patente, nel 2002, segue le orme del padre, che possiede una Daytona. “Siamo una famiglia di triumphisti e amiamo il mondo Triumph. È bello sentirsi diversi, unici. Essere originali, sentirsi parte di qualcosa di speciale e individuale.”

Dopo un tale feedback positivo al 100%, non c’è da stupirsi se il concessionario Triumph Jean-Luc Descamps aspetta con trepidazione gli sviluppi del nuovo anno. “Abbiamo già siglato sei precontratti senza neppure un giro di prova. Dopo aver sentito i commenti di questi “tester”, penso che venderemo circa 60 Speed Triple nell’arco dell’anno. Inoltre è la mia moto personale, mi fa sentire il re della strada!” dice sorridendo.

L’ultima parola spetta a un felice Guy Lebreton, e far sorridere un poliziotto francese significa aver davvero fatto centro! “Tre cilindri sono perfetti. La nuova Speed Triple avrà un posto d’onore nel mio garage.” E non solo nel suo, ne siamo sicuri...





STESSO STILE IMPERTINENTE, STESSA
AGGRESSIVITÀ STIZZOSA... MA LA NUOVA
SPEED TRIPLE PRESENTA ALCUNE IMPORTANTI
MODIFICHE CHE RIGUARDANO L'IMPIANTO
FRENANTE E L'ERGONOMIA. IL RISULTATO È UN
ULTERIORE MIGLIORAMENTO DI UNA MOTO GIÀ
ECCEZIONALE. PRIMA DI SALIRE IN SELLA
SENTIAMO PERÒ COSA CI DICE **OLLY CRICK**.

02

ANCORA PIU' BELLA

FAN DELLA SPEED TRIPLE, QUESTA È LA MOTO PER VOI. I PROGETTISTI HANNO SVILUPPATO UNA MOTOCICLETTA CHE INCARNA LO SPIRITO STREETFIGHTER E SPRIGIONA CARATTERE DA OGNI BULLONE.

Come recita il detto, "squadra che vince, non si cambia". Certamente, la "vecchia" Speed Triple non aveva bisogno di molti ritocchi e il suo stile unico e rappresentativo ne è la prova. "L'elenco di cose che non volevamo cambiare era lungo", dice sorridendo Simon Warburton, Product Manager di Triumph. Il ruolo di Simon consiste nel definire le specifiche e lo styling per le nuove moto. "Abbiamo deciso di perfezionare la Speed", dice, "puntando soprattutto volevamo una migliore ergonomia per il passeggero e una frenata ancora migliore".

Iniziamo dal secondo aspetto: sulla nuova Speed sono state adottate pinze anteriori con attacco radiale Brembo a quattro pistoncini e quattro pastiglie, per un feeling e una modulabilità migliori, e una pompa radiale Nissin da 19mm, identica a quella montata sulla Daytona 675. Le pastiglie sinterizzate presentano tre tacche ciascuna per un attacco iniziale strepitoso. I nuovi dischi anteriori da 320mm sono più leggeri e hanno un differente schema di fori per un'espulsione più efficiente del calore. La forcella a steli rovesciati Showa da 43mm completamente regolabile, ha i foderi anodizzati nero e conferisce all'avantreno un aspetto ancora più massiccio.

Il look aggressivo ed essenziale della Speed rimane invariato. Il motore è sempre il fantastico tre cilindri da 1050cc, capace di 105Nm a 7500 giri, e 131CV a 9250 giri. Anche il telaio principale e il forcellone sono gli stessi di sempre, ma ora possono contare su un nuovo telaio posteriore con la parte finale leggermente più lunga. La nuova sella regala al passeggero ulteriori 20mm; non sembra molto, ma questo spazio aggiuntivo renderà più confortevole la posizione del guidatore, agevolandone i movimenti anche nei viaggi a due. I nuovi supporti delle pedane in alluminio lucidato abbassano di 20mm l'appoggio dei piedi del passeggero, così da offrire il massimo comfort a entrambi. L'altezza della sella del guidatore rimane invariata a 815mm.

I cerchi in lega a razze dall'inedito disegno danno quel tocco in più al carattere aggressivo della moto e la riduzione del 5% dell'inerzia della ruota anteriore contribuisce ad aumentare l'agilità della Triple. Monta pneumatici Dunlop Qualifier o Metzler Sportec (l'anteriore è un 120/70 ZR17, il posteriore 180/55 ZR17) per una migliore precisione e tenuta, che conferiscono alla moto una sensazione di assoluta fiducia e stabilità.

Il nuovo manubrio rastremato, in alluminio anodizzato, è realizzato ad hoc da Magura e fissato a nuovi riser. Gli indicatori di direzione hanno un elegante design a freccia e sono abbinati ad una nuova luce posteriore a LED con lente chiara. Gli irrinunciabili fari tondi possono apparire identici, ma i più attenti appassionati della Triple noteranno il differente profilo, arrotondato e rastremato. La strumentazione è simile a quella dell'ultimo modello ma lo stesso concetto di multi-funzionalità è stato racchiuso in un nuovo look.

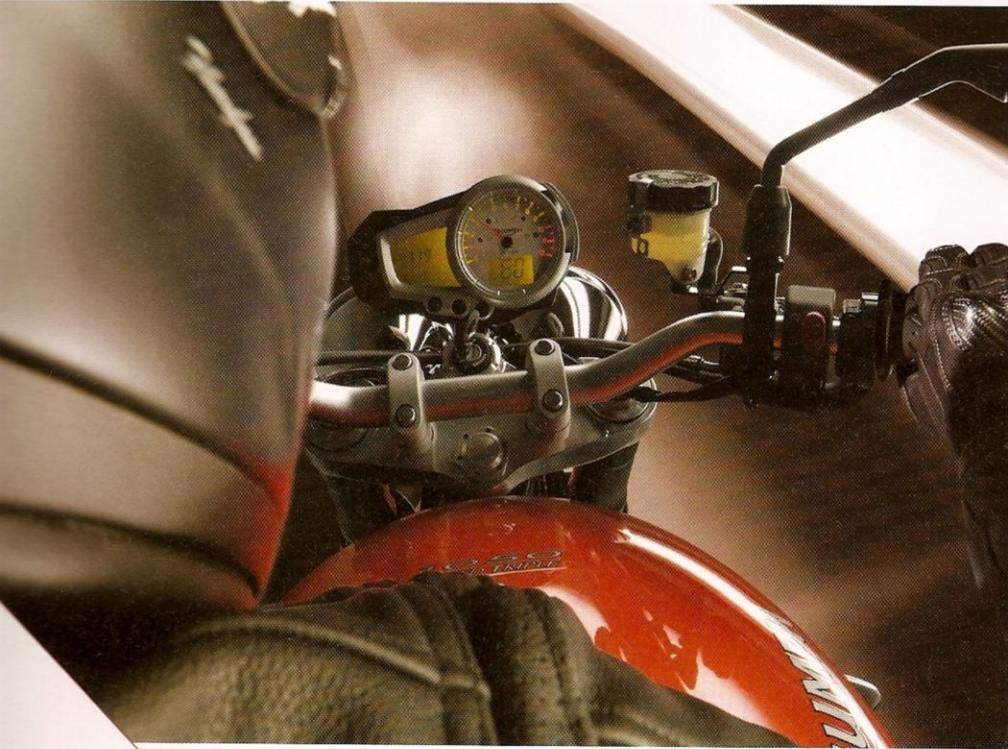
(1)



(1) La nuova Speed Triple presenta alcune modifiche importanti, come il nuovo impianto frenante anteriore o la seduta più confortevole del passeggero... ma in fondo, non c'era altro da migliorare.

(2, 3, 4) I dischi da 320mm con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini e quattro pastiglie offrono una sensazione e una frenata eccezionali. Sono montate sulla forcella a steli rovesciati da 43mm, completamente regolabile. I tipici fari tondi della Speed Triple sono ora montati su un supporto dalla forma leggermente rinnovata, in acciaio lucidato. La coppia di silenziosi enfatizza il cupo ruggito del tre cilindri Triumph.





(5) Il punto di vista del guidatore: il nuovo manubrio a spessore differenziato by Magura, realizzato in alluminio anodizzato, sottolinea la strumentazione minimalista ma completa.

SPEED TRIPLE SPECIFICA

MOTORE: TIPO: RAFFREDDATO A LIQUIDO, 12 VALVOLE, DOPPIO ALBERO A CAMME IN TESTA, 3 CILINDRI IN LINEA // CILINDRATA: 1050CC // ALESAGGIO X CORSA: 79,0 X 71,4 MM // SISTEMA DI ALIMENTAZIONE: INIEZIONE ELETTRONICA SEQUENZIALE MULTI-POINT // FRIZIONE: MULTIDISCO A BAGNO D'OLIO // CAMBIO: SEI RAPPORTI

TELAIO: A DOPPIA LOSANGA IN ALLUMINIO // FORCELLONE: A BRACCIO SINGOLO IN LEGA DI ALLUMINIO CON TENDICATENA ECCENTRICO // CERCHI: IN LEGA DI ALLUMINIO PRESSOFUSO A RAZZE, ANTERIORE 17 X 3,5" E POSTERIORE 17 X 5,5" // PNEUMATICI: DUNLOP QUALIFIER O METZELER SPORTEC, ANTERIORE 120/70 ZR17 E POSTERIORE 180/55 ZR17

SOSPENSIONE: ANTERIORE: FORCELLE A STELI ROVESCIATI SHOWA DA 43 MM INTERAMENTE REGOLABILI, MOLLE DUAL-RATE, ESCURSIONE DI 120 MM // POSTERIORE: MONOAMMORTIZZATORE SHOWA INTERAMENTE REGOLABILE, ESCURSIONE DI 141 MM

FRENI: ANTERIORE: DUE DISCHI FLOTTANTI DA 320 MM. COPPIA DI PINZE BREMBO CON ATTACCHI RADIALI A 4 PISTONCINI E 4 PASTIGLIE E POMPA RADIALE // POSTERIORE: MONODISCO DA 220 MM, PINZA A 2 PISTONCINI NISSIN

PRESTAZIONI: (MISURATE SULL'ALBERO MOTORE IN CONFORMITÀ A DIN 70020) // POTENZA MASSIMA: 131 CV A 9250 GIRI // COPPIA MASSIMA: 105 NM A 7500 GIRI // COLORI: BLAZING ORANGE, FUSION WHITE, JET BLACK

DIMENSIONI: LUNGHEZZA: 2115 MM // LARGHEZZA MANUBRIO: 780 MM // ALTEZZA: 1250 MM // ALTEZZA SELLA: 815 MM // INTERASSE: 1429 MM // ANGOLO DI INCLINAZIONE/AVANCORSA: 23,5 GRADI/84 MM // PESO A SECCO: 189 KG // CAPACITÀ SERBATOIO CARBURANTE: 18 LITRI

Il serbatoio è realizzato in acciaio, una buona notizia per i numerosi estimatori delle borse da serbatoio magnetiche. I serbatoi in plastica sono stati abbandonati a favore di quelli in acciaio nel 2007. A causa del processo di fabbricazione con stampaggio a rotazione e ai severi test cui doveva essere sottoposto, lo spessore della plastica con cui era realizzato variava dai 5mm ai 10mm. I nuovi serbatoi in acciaio sono invece realizzati a partire da una lastra di 0,9mm, pesano circa 1kg meno di quelli in plastica e, poiché hanno un rivestimento più sottile, sono in grado di immagazzinare mezzo litro di carburante in più.

La coppia di silenziatori alti trasmettono la voce rauca dello scarico, una melodia che solo una Triple può cantare. Per chi non si accontenta, sarà a breve disponibile una coppia di silenziatori Arrow di tipo slip-on, con dB killer, struttura alleggerita e look più racing. Naturalmente, per l'uso in pista, togliendo i dB killer saranno in grado di assicurare prestazioni superiori. Da Arrow arriva anche il bellissimo uno scarico racing basso, tre-in-uno, destinato esclusivamente all'utilizzo in circuito.

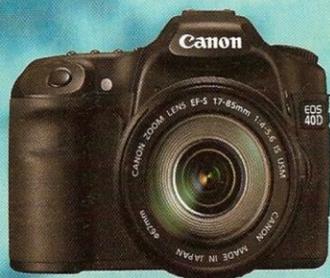
L'intera carrozzeria è realizzata in Triumph e, per dare alla Speed un aspetto ancor più elegante e filante, sono stati ridisegnati i fianchetti laterali, ora in due pezzi. I nuovi copriradiatore si allungano verso l'alto, fino al telaio, per nascondere tubi e cavi, mentre un nuovo pannello copri-cavi posto sopra il pignone contribuisce a rendere il look del motore ancora più pulito. Grazie all'aspetto aggressivo, filante e ancor più minimalista, questa Speed ridefinisce ancora una volta il concetto di streetfighter.

Pensate che la nuova Speed Triple sia la moto per voi? Vi riconoscete nella filosofia che l'ha ispirata e siete affascinati dalla sua personalità? Allora prenotate un test ride presso la vostra concessionaria Triumph.

'LE MIE FOTO DELLE VACANZE SONO LA RAGIONE PER CUI VADO IN VACANZA'

Quando sei pronto, lo sai.

you can
Canon



EOS 40D Ecco la nuova EOS 40D con sensore CMOS da 10.1 Megapixel, 6.5 fps, sistema AF con 9 punti a croce, processore DIGIC III, display LCD da 3.0" con Live View e Sistema di Pulizia Integrato EOS. Sei pronto? Scoprillo su www.canon.it/eos40d

RETROSPETTIVA

BERLINESE





03

BERLINO, LA CAPITALE DELLA GERMANIA, UN TEMPO DIVISA IN DUE, È OGGI UNA DELLE CITTÀ PIÙ VITALI DEL MONDO. IL LUOGO PERFETTO IN CUI PORTARE LA SCRAMBLER, CON QUEL LOOK COSÌ ANNI SESSANTA, PER UN TOUR ALLA SCOPERTA DEI PIÙ BEI LUOGHI DELLA CITTÀ, DAL REICHSTAG A CIÒ CHE RESTA DEL MURO.

NICK SWALLOW CI RACCONTA LA SUA ESPERIENZA.

Pensate a una tipica città tedesca. Diciamo che parole come "moda" e "stile" non sono le prime che vi verrebbero in mente... Pulizia, sì. Organizzazione, quasi sicuramente. Ma quel particolare tocco chic e raffinemente svogliato di cui posti come Barcellona e Parigi abbondano, pare mancare tra le vie di Baden-Baden o Düsseldorf, indipendente da tutti gli altri pregi che queste città possano avere. Milano ci ha regalato Armani. Monaco ci ha dato i lederhosen... Chiaro, no?

Ma Berlino? Berlino è diversa. Berlino è abituata a ricoprire ruoli da protagonista sul palco del mondo. Originariamente capitale della Prussia, divenne poi la capitale dell'Impero Tedesco, nel 1871, e da allora ha sempre avuto un fascino particolare che attira i cuori e l'immaginazione della Germania intera. Durante la Guerra Fredda, gli abitanti di Berlino Ovest erano circondati da ogni parte dall'Est ostile, sostenuti da una fragile linea d'aiuto dall'Occidente. Forse ciò ha conferito a Berlino quell'atteggiamento un po' duro, da chi c'era e ha visto e ora sa. Berlino ha regalato al mondo la sua immagine più significativa dal 20° secolo il giorno 9 novembre 1989, quando il Muro di Berlino, teatro di così tanti disperati tentativi di fuga e di così tante e tragiche morti, finalmente cadde, riunendo Est e Ovest. Qualsiasi significato vogliamo dare alla parola "notevole", Berlino è assolutamente notevole.



BLER
900



(1) La statua dell'eroe comunista Ernst Thälmann guarda con severità le linee retro della Scrambler.

(2) Il Palazzo del Reichstag, di Norman Foster, unisce il vecchio al nuovo con un brillante risultato... così come l'abbinamento tra stile anni Sessanta e tecnologia del 21° secolo della Scrambler.

(3) Le Trabant della Germania Est in piena Guerra Fredda sono ora un'attrazione per turisti. Per questo guidatore, il peggio deve ancora venire...

(2 / 3)

E lo stesso vale per la Triumph Scrambler, il tuffo di Triumph negli anni Sessanta e nelle rappresentative moto off-road rese celebri da rider come Steve McQueen. Oggi, ammettiamolo, è più plausibile guidare una Scrambler per recarsi a un appuntamento con un mojito piuttosto che in una gara di motocross a Baja; ma l'ampio manubrio, la posizione di guida eretta e la dolce maneggevolezza che McQueen e i suoi amici hanno potuto apprezzare nel film *On Any Sunday* sono caratteristiche assolutamente indispensabili anche per la sopravvivenza urbana. Il bicilindrico da 865cc avrà pure tutti i vantaggi della tecnologia moderna, ma la tipica semplicità dell'epoca è stata mantenuta nella sua architettura. La Scrambler è una moto sa anche mostrare i denti: da un lato abbiamo la caratteristica voce dello scarico e dall'altro il manovellismo a 270 gradi. Il risultato sono 59 docili cavalli con un'erogazione lineare e sempre pronta.

La potenza massima si raggiunge a 6800 giri, ma la coppia massima di 69Nm è disponibile già a 4750 giri, il che consente la possibilità di sorpassi veloci e sicuri. Ed è utile quando si condivide l'asfalto con automobilisti impazienti alla guida di Mercedes, BMW e Audi col motore in fiamme, che deve arrivare assolutamente puntuale all'immane appuntamento. A Berlino, non si perde tempo, neanche da turisti.

Cosa possiamo vedere allora? Il Muro, naturalmente. Gran parte è stata abbattuta in seguito alla riunificazione, ma qua e là rimangono dei pezzi ancora integri e decorati con graffiti, a memoria di una città spaccata in due. Dopo la riunificazione, anche Checkpoint Charlie, il famoso posto di blocco tra l'Est e l'Ovest, è stato smantellato ma gli astuti berlinesi, che non disdegnano certo gli euro dei turisti, hanno realizzato

una riproduzione della costruzione in legno degli anni Sessanta. Potete quindi ordinare un caffè nel vicino Café Adler e ripensare agli intrighi e ai segreti, ai misteriosi contatti da una parte e l'altra del Muro e alle nervose speranze degli uomini e delle donne di allora.

Ora basta col passato. Berlino oggi guarda avanti, non indietro. Dopo la riunificazione è tornata a essere la capitale della Germania e il Palazzo del Reichstag, sede del Parlamento, è stato adattato alle esigenze democratiche del 21° secolo con l'aiuto di un altro famoso "prodotto" d'esportazione britannico, l'architetto Norman Foster. È aperto al pubblico, benché le code siano parecchio lunghe, e l'ampia cupola di vetro progettata da Foster offre una magnifica vista a 360° di Berlino e della campagna circostante. È un eccellente punto d'osservazione per tracciare un possibile percorso attraverso la città: da qui si possono osservare, come su una piantina, tutte le meraviglie che fanno di Berlino la terza meta turistica più visitata d'Europa. In alternativa, se sentite il bisogno di un punto di osservazione ancor più alto, provate la Fernsehturm (torre della televisione) in Alexanderplatz a Mitte, costruita nel 1969 e alta 368 metri: si dice sia il secondo edificio più alto dell'Unione Europea. Domina l'orizzonte di Berlino ed è il punto iniziale della Karl-Marx Allee caratterizzata dalla monumentale architettura in stile sovietico, così amata da Stalin.

Ovunque guardiate, vedrete i tratti di una città prospera e ottimista, famosa per i festival, l'architettura contemporanea e la vita notturna. La Scrambler qui si sente a casa; a ogni semaforo è oggetto di sorrisi e cenni d'approvazione. La Germania ha una sorta di relazione d'amore e



(4)

IL SUO PUNTO DI FORZA È, NATURALMENTE, IL DESIGN, CARATTERIZZATO DAL DOPPIO SCARICO ALTRO CHE QUASI OFFUSCA I DUE AMMORTIZZATORI POSTERIORI CON MOLLE CROMATE E PRECARICO.

odio con i cugini britannici; sconcertati e a tratti infuriati dalla mancata adozione dell'euro oltre Manica, molti tedeschi accolgono comunque ciò che percepiscono come lo stile inglese, che si tratti di indumenti country tradizionali oppure di qualcosa di più aggressivo e... rumoroso: Triumph. La Scrambler che ci porta in giro ha il serbatoio bicolore Tangerine e Aluminium Silver, novità 2008, ma in catalogo ci sono anche gli abbinamenti Roulette Green/Aluminium Silver o Tornado Red/Fusion White.

Non ci sono molte possibilità per far del fuoristrada: il nostro tentativo di utilizzare il Reichstag come sfondo ha fatto materializzare in pochi secondi uomini della sicurezza allarmati e ansiosi di farci allontanare il più velocemente possibile.

Le pedane rialzate della Scrambler, i pneumatici leggermente tassellati da 100/90-19 e 130/80-17 e i cerchi a raggi gridano chiaro e forte il messaggio: versatilità, maneggevolezza e adattabilità a ogni situazione. Per una personalizzazione che esprima la propria personalità basta però dare un'occhiata al catalogo di accessori originali Triumph per trovare piastra para motore, griglia proteggi-faro, traversino per il manubrio, sella monoposto con portapacchi, per non parlare poi delle tabelle porta numero; ma anche senza questi raffinati tocchi di stile, la semplice struttura del motore, il telaio a culla tubolare in acciaio, il faro tondo e le linee pulite conferiscono alla Scrambler un fascino senza tempo. Il suo punto di forza è però l'impianto di scarico: due silenziatori in acciaio, alti

e sovrapposti, si allungano sulla destra della moto e quasi celano gli ammortizzatori posteriori, con molle cromate e precarico regolabile. Grazie al suo aspetto da autentica off-road anni Sessanta, non si passa certo inosservati in sella alla Scrambler, e la gente si girerà ad ammirarvi persino se non avete il fascino ruvido di Steve McQueen.

Al calar della notte, la vita musicale e mondana di Berlino inizia a fiorire. Cuore dell'arte e della cultura nonché casa per oltre 100.000 studenti universitari, Berlino ci offre una vita notturna tra la più varie e vibranti d'Europa. Dopo la caduta del Muro, molti edifici a Mitte, l'ex-centro città di Berlino Est, sono stati ristrutturati, dopo essere usciti intatti dalla Seconda Guerra Mondiale. All'inizio occupati come squat, sono poi diventati un terreno fertile per ogni sorta di evento underground e di contro-cultura. Oggi, la zona ospita numerosi locali, dai nightclub alle discoteche ultra-chic e ai locali grunge di tendenza. E non si fatica a trovare posti dove mangiare, dall'onnipresente currywurst con patatine fritte al più raffinato dei ristoranti.

Ma la vita mondana può attendere. Le vie della città, di notte, hanno un non so che di magico e le strade di Berlino meritano un'esplorazione più approfondita. Tempo di montare in sella alla Scrambler, premere lo starter e partire alla scoperta, dal caotico viale Unter den Linden verso il più famoso monumento di Berlino, la Porta di Brandeburgo. Una arco di trionfo decisamente trionfale... Sarà un caso che siamo in sella ad una Triumph?



(5)

(4) Perfetta in ogni dettaglio: lo scarico alto della Scrambler ricorda l'epoca dell'off-road alla McQueen.

(5) Lo stile di vita berlinese organizzato, laborioso e dai ritmi rapidi si adatta alla perfezione al carattere concreto della Scrambler.

(6) Non serve saltare... un po' di fuori strada è il premio per aver esplorato ciò che resta di quello che fu un tempo il tanto odiato Muro.



(6)

Cromwell[®] 

the legend returns



Spitfire



Hurricane



Mosquito

Contact us for your nearest stockist

+44 (0)870 122 0214

www.dpc-distribution.co.uk



DISPENSATORI *DI SOGNI...*

ESSERE CONCESSIONARI TRIUMPH NON SIGNIFICA LIMITARSI A VENDERE MOTO: SI TRATTA DI COMPRENDERE LA DEDIZIONE NEL COSTRUIRLE, IL PIACERE DI POSSEDERLE E LA PASSIONE DI GUIDARLE. SIGNIFICA INOLTRE CERCARE DI RENDERE ANCOR PIÙ SPECIALE L'ESPERIENZA DEI PROPRI CLIENTI, COME RACCONTA IL DIRETTORE COMMERCIALE TUE MANTONI A **SIMON DE BURTON**.

04

Se c'è una cosa che tutti i concessionari Triumph vi diranno sui propri clienti, è che non si fanno fregare. È un dato di fatto, i motociclisti Triumph coprono più chilometri in sella alle loro moto di chiunque altro e quando entrano in una concessionaria, generalmente sanno già praticamente tutto ciò che c'è da sapere sui modelli in mostra – e spesso sanno parecchio anche su quelli non ancora presentati.

Ecco perché ogni persona dello staff di ciascuna delle settecento e più concessionarie Triumph non è semplicemente un venditore, un tecnico o uno specialista di accessori: sono innanzitutto persone.

“Vendere motociclette significa conoscere le persone”, spiega Mantoni.

“Da tutti i sondaggi condotti sulla customer satisfaction, emerge chiaramente un punto: le persone si ricordano di un marchio dal modo in cui sono state trattate al momento dell'acquisto di un prodotto con questo marchio. Chi possiede una motocicletta Triumph, generalmente conosce molto bene il marchio e spesso si tratta di veri entusiasti che hanno già posseduto almeno tre o quattro moto, il che significa che, per essere un buon concessionario, non è affatto sufficiente saper vendere moto.



(1)

Abbiamo notato da subito che questa gente non si recava presso una concessionaria Triumph solo per acquistare una moto, ma coglieva l'occasione per ritrovarsi con altri appassionati, confrontare esperienze, scambiarsi pareri e consigli: esattamente come avveniva negli anni Cinquanta e Sessanta. E ciò significa che tutti i dealer devono offrire quella che viene oggi chiamata brand experience."

Requisito fondamentale per offrire questa esperienza è disporre di uno staff di persone totalmente coinvolte nel marchio Triumph, che comprendono l'ethos dell'individualità, del divertimento e della libertà che ne è alla base e che conoscono alla perfezione il prodotto.

"Innanzitutto, facciamo il possibile affinché ogni concessionaria assuma il personale più adatto per questo tipo di lavoro; poi, forniamo loro la formazione specialistica necessaria affinché abbiano la massima familiarità con i nostri prodotti", afferma Mantoni.

Una volta entrati a far parte della famiglia Triumph, ci sono molti dealer che desiderano andare oltre e sposare appieno il marchio e diventare una concessionaria "Triumph World". Vi sono attualmente quasi 200 dealer Triumph World nel mondo: pur accomunati da un design che valorizza l'identità aziendale di Triumph, ogni negozio ha il proprio carattere, che comunica forte e chiaro, impiega esclusivamente personale Triumph dedicato, in grado di comprendere le esigenze del cliente, che si tratti di una Rocket III oppure di una semplice t-shirt Triumph.

"Tre anni fa eravamo noi a proporre ai concessionari di diventare un negozio Triumph World, ma ora che è stato dimostrato che questo status aumenta il livello di soddisfazione dei clienti, sono gli stessi concessionari a chiederci di poter fare il grande passo. Ci affidiamo a un'agenzia di design, con base nel Regno Unito, che lavora sul look di ogni aspetto del negozio, dalle sedie alle insegne passando per il colore delle pareti, ma non si tratta solo di creare un'immagine aziendale chiaramente riconoscibile. Lo scopo è anche rendere l'esperienza di acquisto di un qualsiasi prodotto Triumph un evento unico, gradevole e speciale."

"Anche l'officina riveste un ruolo importantissimo nell'economia di una concessionaria, poiché offrire un servizio efficiente e di elevata qualità è un modo eccellente per fidelizzare ulteriormente il cliente. Ed è questo il motivo per cui lo staff dell'officina non è composto da "semplici" tecnici, bensì tecnici esperti e specializzati Triumph che hanno seguito corsi di formazione e

(2)



(Nella pagina precedente) Tue Mantoni, Direttore commerciale di Triumph, sa bene che per vendere motociclette bisogna conoscere le persone e che questo evidenzia la necessità di individuare lo staff più indicato per ogni mansione e ruolo.

(1, 2, 3) Dall'abbigliamento agli accessori personali, i negozi Triumph World offrono un'esperienza d'acquisto completa. Senza dimenticarsi delle moto, naturalmente...



aggiornamento. E lo stesso concetto si applica al personale addetto alla vendita: tutti devono conoscere alla perfezione ogni motocicletta della gamma, e devono essere in grado di rispondere a qualsiasi domanda che un cliente, o potenziale cliente, potrebbe porre", dichiara Mantoni.

Persino se vi recate in una concessionaria Triumph World per acquistare un paio di guanti o una giacca tecnica, riceverete attenzioni e consigli da parte di personale qualificato. Ogni negozio ha uno specialista di abbigliamento e accessori e anch'egli ha seguito un corso di formazione e dispone degli strumenti necessari ad indirizzarvi verso il prodotto che meglio risponde alle vostre esigenze.

"È fondamentale poter contare su personale esperto anche nel reparto abbigliamento, in parte perché le moderne attrezzature per il motociclismo sono altamente tecniche e devono adattarsi alla perfezione a ogni cliente per risultare efficaci, e in parte perché spesso vendiamo articoli, come le t-shirt, a persone che non possiedono una moto. Triumph viene considerata oggi uno stile di vita e spesso è sufficiente un articolo o un redazionale pubblicato su una rivista di tendenza che i negozi Triumph World registrano un aumento di visite e di richieste. Un esempio significativo è fornito dalla Bob Dylan tee-shirt, presentata la scorsa stagione: ha riscosso un successo incredibile ed è in breve diventato il capo più venduto nella storia dell'abbigliamento Triumph, e prevediamo lo stesso successo per la nuova linea Steve McQueen, che sarà presentata a fine marzo."

Ma il concetto Triumph World si estende ben oltre le quattro mura del negozio: molti concessionari gestiscono le attività del R.A.T. (Riders Association of Triumph) organizzando raduni e uscite con i clienti e persino visite in fabbrica, ad Hinckley. I più attivi partecipano in forze agli eventi speciali dedicati a Triumph, come il Tridays, raduno europeo annuale che si svolge a Neukirchen, in Austria. Questo evento, che si tiene durante l'ultimo weekend di giugno*, offre l'opportunità di incontrare triumphisti provenienti da tutto il mondo, accomunati dalla nostra stessa passione, ammirare un'infinità di motociclette e guidare sulle meravigliose strade delle Alpi austriache.

"Riteniamo che alla base di un marchio di successo vi siano non solo le motociclette ma anche le persone e, siccome prevediamo di vedere più moto Triumph quest'anno rispetto a qualsiasi altro periodo della nostra storia, rimarremo ancora fedeli a questo credo", conclude Mantoni.

***Quest'anno il Tridays si terrà il 27, 28 e 29 giugno; per informazioni, visitate www.tridays.com o www.triumph.it**



(3)



NEIL MORLEY LA MENTE DIETRO I NEGOZI

Neil Morley è l'International Dealer Development Manager di Triumph, responsabile del set-up e della corretta gestione di tutti i punti vendita Triumph nel mondo. Le sue missioni includono la localizzazione di zone di interesse dove aprire nuove concessionarie, la gestione dei preziosi e importanti sondaggi Triumph sulla customer satisfaction, la supervisione della formazione dei concessionari e la decisione di quali negozi trasformare in showroom Triumph World.

"Il ritmo di crescita e sviluppo del programma di design dei negozi Triumph World continua ad aumentare, a dimostrazione di quanto sia forte il marchio e di come i nostri concessionari amino la sfida", afferma Morley, la cui carriera di 19 anni nello sviluppo di concessionarie lo ha portato a vivere in ben 24 paesi diversi.

"Abbiamo un insieme di principi di design che si basano sul modo in cui i clienti amano fare acquisti e li applichiamo a tutti i nostri negozi. La soddisfazione migliore è vedere che sempre più concessionari desiderano andare oltre i requisiti minimi per creare dei negozi veramente straordinari. Attualmente gestiamo circa 100 progetti Triumph World attivi in 17 paesi, inclusi i nostri primi progetti in Medio Oriente, America Centrale e Asia Meridionale. Ciò dimostra l'impatto incredibilmente positivo del programma e ribadisce ancora una volta tutta la forza del marchio Triumph."

seeing and hearing like never before



GO BEYOND SIGHT AS YOU KNOW IT. GO BEYOND SOUND AS YOU'VE EVER
IMAGINED IT COULD BE. WHERE YOU GRAB HOLD OF PICTURES AND RUN
YOUR FINGERS THROUGH MUSIC. WHERE COLOURS CAN BE FELT, SOUNDS
CAN BE TASTED AND IT ALL COMES TOGETHER TO CREATE SOMETHING
TRULY UNIQUE. INTRODUCING **KURO**. EXPERIENCE IT FOR YOURSELF

AT WWW.PIONEER.CO.UK/KURO





TESTO: GARY INMAN
FOTO: MAHONY ARCHIVE, BEN PART

05

L'OVALE *IN* TESTA

PER GRAN PARTE DEGLI ANNI SESSANTA E SETTANTA, TRIUMPH HA PRIMEGGIATO NELLE GARE DI FLAT TRACK. UN CAPITOLO GLORIOSO CONTINUA FONTE DI ISPIRAZIONE, E NON SONO POCHI I POSSESSORI DI MODERNE TRIUMPH CHE REALIZZANO SPECIAL ISPIRATE PROPRIO A QUELLE MOTO.

160, 170, 185Km all'ora. Una mano nuda si torce per aprire la manopola del gas all'estremità del manubrio a corna di bue largo quasi un metro, mentre l'altra mano afferra uno scheletrico stelo della forcella sotto la piastra di supporto inferiore. Gli occhi infuocati si concentrano appena sopra una piastra portanumero frontale grande come un vecchio televisore portatile. Il mento del pilota viene maltrattato dalla parte superiore del sottile serbatoio da 9 litri. Le sue spalle sono incurvate in una posizione innaturale per sfuggire al vento.

Siamo nel 1969. E questa è la parte facile del flat track. Quel tratto dell'ovale dove è possibile prendere fiato e pianificare la strategia. In una frazione di secondo il pilota dovrà mettersi in posizione eretta, scivolare lungo la sella fino alla parte posteriore del serbatoio, quindi scalare per impostare un sovrasterzo, andare fuorigiri e piegare per iniziare la derapata. Attorno a lui altri 20 piloti stanno tentando la stessa manovra azzardata. Il tutto su una moto che pesa i suoi bei 140kg e non ha freni.

Il flat track, specialità conosciuta anche con il nome di dirt track, si è recentemente guadagnato il titolo di precursori degli sport estremi e in effetti, dopo aver visto alcune gare dal vivo negli Stati Uniti, in un caldo sabato californiano, è difficile non essere d'accordo.

Per l'osservatore poco addentro, il marchio Harley è ora sinonimo di questo duro sport ma, dalla fine degli anni Sessanta fino alla metà degli anni Settanta, l'invasione britannica sulla scena motociclistica americana ebbe un impatto notevole anche sul teatro del flat track tra professionisti e appassionati, dall'Atlantico al Pacifico. Le Triumph avevano già gareggiato e vinto prima di allora, fin dal 1950, ma la vera gloria arrivò verso la fine degli anni Sessanta.

L'eredità di Triumph è talmente forte che solamente pochi produttori possono reggere il confronto quando si tratta di sforzo competitivo e, durante gli anni d'oro, il bicilindrico parallelo di Triumph fece mangiare la polvere a parecchi V-Twin.

Piloti come Gene Romero, Gary Nixon e Don Castro diventarono veri e propri eroi in sella alle loro Triumph su circuiti simbolo come Ascot a LA; Springfield e Peoria, Illinois; Houston, Texas e Del Mar, California.

A quei tempi, i piloti potevano scegliere se indossare caschi integrali o aperti. Il cuoio era d'obbligo ma le calzature erano uniformemente anfibie con lacci, Red Wing. E molti piloti, persino i professionisti più quotati, correvano senza guanti. Mi vengono i brividi solo a guardare le vecchie foto in bianco e nero.

Solo nel 1970 l'AMA - American Motorcyclist Association (l'organo normativo delle gare motociclistiche) - acconsentì al montaggio di freni posteriori sulle moto da flat track. Persino con un disco posteriore, ce ne vuole a fermare un'assetata Triumph 650 rosso fuoco tenuta a malapena sotto controllo su un circuito polveroso. Gli incidenti nelle flat track erano, e sono tuttora, dei terribili tornado di metallo rovente, corpi roteanti e nuvole di polvere.

Detto questo, non sorprende affatto che le flat track, specialmente durante gli anni d'oro quando il coinvolgimento di Triumph ispirò un rinnovato vigore a questo sport, abbiano fatto breccia nei cuori di moltissimi motociclisti in tutto il mondo.

Non vi sono prove certe del fatto che la storia Triumph delle corse americane sia stata il catalizzatore dei progettisti della fabbrica di Hinckley, ma molti di coloro che possiedono una motocicletta Triumph stanno la moderna Bonneville come base per creare la propria special ispirata al flat track.

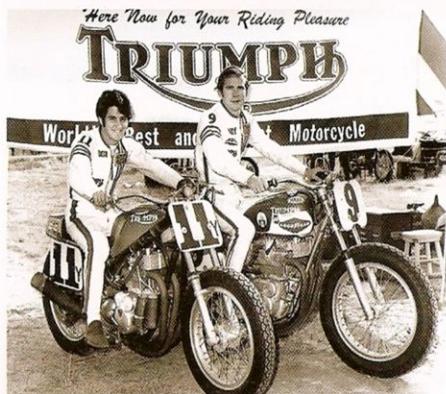
Il mese scorso abbiamo dato un'occhiata alla moto personale di Matt Capri, il grande capo di South Bay Triumph. La potremmo definire una street tracker, con scarichi alti e forcella a steli rovesciati. Una moto quindi pensata per la strada ma con una linea da flat tracker. L'inglese Jason Kirsley ha invece portato all'estremo questo concetto.

La moto di Jason è una flat tracker "street legal". Ma probabilmente nessuno l'ha detto alla moto. Solo la targa e la seminasosta luce

(1) Dino Romano, uno dei più apprezzati specialisti italiani, ha costruito la sua tracker ispirandosi fin nel più infinitesimale dei dettagli alle flat track. Da notare la mancanza del freno anteriore...

(2, 3) Quando gli uomini erano veri uomini, gli incidenti erano frequenti e le Triumph dominavano i circuiti, la componentistica di sicurezza era rudimentale ma le gare non avevano limiti.

(4) Più ci avviciniamo e più si apprezzano le finiture della tracker di Dino.





(5) La flat tracker "road legal" di Jason Kirsley si basa su un autentico telaio AMA... e lo prova l'adesivo dei commissari, mostrato con orgoglio.

(6, 7) Lo stile con cui affrontavano le curve, testa bassa e moto di traverso, richiedeva concentrazione e impegno totali. Il serbatoio in lega di Jason è opera dei ragazzi della Bonneville Performance, Florida.



(6/7)



posteriore svelano il suo piccolo segreto. Il motore è quello di una Thruxton. Aveva meno di 10 chilometri quando Jason lo smontò per costruire la moto dei suoi sogni. "I miei colleghi ormai sono abituati alle mie idee", ammette. Il telaio rivestito in nichel, il forcellone e il serbatoio in lega sono stati acquistati usati dagli specialisti di Bonneville Performance, Florida. Questo telaio in particolare ha gareggiato in eventi AMA e lo prova l'adesivo dei commissari sul canotto di sterzo.

Le ruote montano cerchi racing originali da 19" realizzati da Performance Machine. L'anteriore non aveva l'attacco per il freno, per cui Jason ha affidato a un ingegnere locale il compito di creare un mozzo ad hoc.

La street tracker su base Thruxton di Jason è omologata per circolare su strada ma non è sicuramente la moto più pratica che abbia mai avuto. "Carburatori grandi e serbatoio piccolo significano che rimango a secco praticamente ogni volta che la guido", ammette Jason. Ma questo particolare non lo ferma e continua a recarsi al lavoro in sella alla sua street tracker.

Un altro europeo attratto dal fascino delle flat track è l'italiano Dino Romano, uno degli specialisti Triumph più apprezzati. Dino ha modificato un sacco di Triumph, sia sportive sia classiche e ha preparato lui stesso la bellissima Thruxton con cui compete da due stagioni nel trofeo monomarca Thruxton Cup.

La tracker di Dino non ha neppure quei piccoli orpelli stradali della moto di Jason. In compenso ha un telaio Triumph che è stato convertito per accogliere una sospensione posteriore con monoammortizzatore. Anche il telaio posteriore è stato lavorato. I cerchi sono gli stessi da 19" di Performance Machine montati sulla Thruxton di Jason, ma poiché Dino non intende guidare la moto su strada, ha eliminato gli attacchi del freno sugli steli della forcella per conferire alla moto un look classico e pulito da dirt track. Ha convertito anche il cambio, posizionandolo sullo stesso lato del pedale del freno posteriore. I piloti delle flat track apportano questa modifica per poter salire di una marcia quando hanno ancora il piede sinistro sul tracciato e il posteriore della moto in derapata.

Una flat tracker è praticamente solo ruote, manubrio e motore. Proprio per questo il peso della moto di Dino è sceso a 156kg e, grazie alla sapiente elaborazione del motore, la potenza ha raggiunto i 90CV.

Sia che abbiano ancora luci e freni, cosa scontata per da una moto da strada, sia il minimo indispensabile per un viaggio estivo nella legalità, sia che abbiano perso tutto ciò che non serve su un ovale da flat track, fanno girare la testa alla stessa velocità.

Per ulteriori informazioni sulle flat track in Europa, visitate:
www.shorttrackuk.com | www.flattrack.de | www.sideburnmagazine.com

06

SCRAMBLER



PEZZI

UNICI

QUANDO GLI UOMINI DELLA DIVISIONE ACCESSORI DI TRIUMPH
HANNO INCONTRATO GLI SPECIALISTI DI ARROW, IL RISULTATO
HA TURBATO MOLTI SONNI...





Per sperare di fare colpo su un palco come l'EICMA di Milano, è necessario presentare qualcosa di veramente speciale. Probabilmente, il pubblico più esigente, appassionato e preparato affolla proprio gli enormi padiglioni dell'EICMA. Ogni anno, i visitatori si riuniscono portando con sé la stessa espressione enigmatica che potremmo tradurre con: "Ok, siamo qui. Adesso stupiteci..."

Verso la fine del 2007 è toccato a Triumph l'onore di stupire con tre motociclette dal nome collettivo di Arrow Show Specials.

La divisione accessori di Triumph, con sede a Hinckley, ha lavorato con i maestri italiani degli scarichi, gli specialisti di Arrow, per creare tre impianti dedicati alla gamma Modern Classic. "Hanno enorme esperienza e ottime idee, e il loro atteggiamento si sposa perfettamente con le ambizioni di Triumph", spiega Richard Rawlins, Responsabile della divisione accessori di Triumph. "La creazione di questi impianti Arrow è

stato un grande progetto. Volevamo offrire loro la migliore piattaforma possibile e quale posto migliore se non il Salone di Milano..."

Nei mesi seguenti il Salone di Milano, le riviste di tutto il mondo pullulavano di articoli sui nuovi modelli, i concept e le special presentati in anteprima nel capoluogo lombardo. Per fare breccia nella memoria collettiva, bisogna creare qualcosa di differente. E le Arrow Show Specials hanno raggiunto questo scopo.

Si tratta di tre motociclette realizzate seguendo tre idee differenti. La conversione più discreta è stata apportata alla Bonneville color argento, sulla quale sono stati montati un elegante scarico Arrow due in due in acciaio inossidabile satinato, due ammortizzatori Öhlins con piggyback, una sciccosissima sella in pelle scamosciata, oltre ad accessori ufficiali Triumph come il paramotore Scrambler anodizzato nero e il tappo del serbatoio con serratura cromato. Benché non sia passata certo inosservata, la moto ha mantenuto l'aspetto classico della Bonneville.

Sulla Scrambler nera, la personalizzazione si è spinta oltre. Il fulcro della trasformazione è il bellissimo scarico alto Arrow due in uno. Il resto della moto è stato modificato per mettere ancor più in evidenza lo scarico. I cerchi neri con gomme tassellate dual-sport e un verniciatura



nero opaco hanno conferito alla Scrambler un aspetto ancor più ruvido ma elegante. Inevitabilmente, la moto è stata soprannominata "McQueen Scrambler" per gli evidenti richiami alle moto guidate dall'attore nelle strenue gare nei deserti californiani.

Sulla Scrambler sono stati montati diversi accessori ufficiali Triumph personalizzati con una speciale finitura anodizzata nera, per conferirle tutta la rudezza e tenacia di una vera off-road. Paramotore, paracilindi, griglia proteggi faro, manubrio e pompa del freno posteriore sono stati adeguati all'anima nera della moto. Vi sono poi il traversino del manubrio, le protezioni per il serbatoio e una sella realizzata in cuoio invecchiato che sembra aver già macinato parecchi chilometri nel deserto di Mojave. Gli ammortizzatori posteriori Öhlins con serbatoio separato completano questa personalizzazione di gran classe.

Anche nella versione standard, la Scrambler non manca certo di stile e carattere, ma l'aggiunta di questi accessori ufficiali oltre a un paio di accattivanti ritocchi cosmetici la rendono ancor più attraente. Tutto questo sarebbe stato sufficiente per appagare la sete degli appassionati del salone: ma il pezzo forte è stata la Thruxton 900, battezzata Ultimate Café Racer.

Come per le altre due, il cuore dell'intera moto è lo scarico due in uno in acciaio inossidabile realizzato con maestria dagli specialisti italiani. In strada basterebbe questo a fare colpo, ma all'interno di enormi padiglioni pieni di visitatori e distrazioni di ogni genere era necessario qualcosa in più.

Si è lavorato molto sulle sospensioni, montando al posteriore due Öhlins con serbatoio separato e all'anteriore una forcella a steli rovesciati con piastre di supporto lavorate dal pieno, anodizzate nere. Sulla scia di

"IN MOLTI CI HANNO CHIESTO DI POTERLA COMPERARE SUBITO, SENZA NEMMENO CHIEDERE QUALE FOSSE IL PREZZO... E PIÙ VOLTE ABBIAMO DOVUTO RIPETERE CHE NON ERA IN VENDITA."

questa ispirazione racing, troviamo anche le pinze radiali Brembo a quattro pistoncini e dischi Brembo da 320 mm. I nuovi semimanubri racing regolabili, il cruscotto digitale Translogic e i preziosi cerchi in lega PVM a dieci razze, unitamente agli accessori Triumph come protezioni per il serbatoio, paramotore, coprisella e sella in pelle scamosciata nera, hanno fatto andare in brodo di giuggiole tutti coloro, triumphisti e non, che se la sono vista davanti.

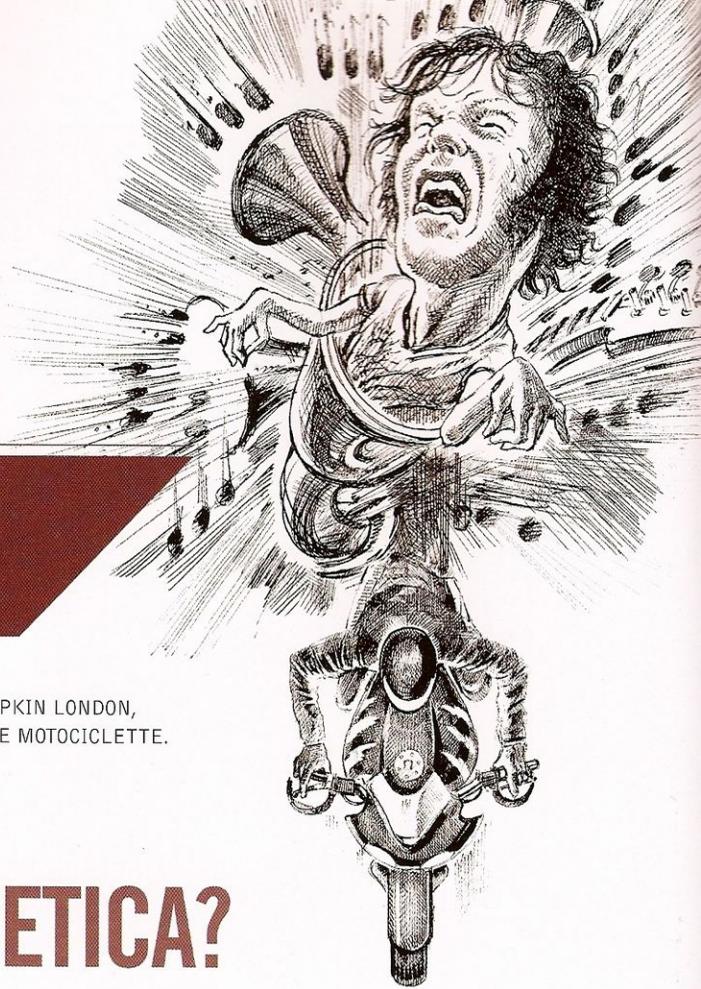
"In molti ci hanno chiesto di poterla comperare subito, senza nemmeno chiedere quale fosse il prezzo... E più volte abbiamo dovuto ripetere che non era in vendita."

"Il fascino dei modelli retrò accomuna gli appassionati europei; gente di ogni età ha visitato il nostro stand e si è soffermata, incantata, davanti alle tre special", spiega Rawlins. "Il nostro intento era suscitare un interesse ancor maggiore nei confronti della gamma Modern Classic ma, sebbene, ci aspettassimo una risposta positiva, l'enorme successo ha superato le aspettative. Queste moto sono riuscite ad affascinare il pubblico più di quanto potessimo mai immaginare."

Gli scarichi Arrow saranno a breve disponibili presso le concessionarie ufficiali Triumph.

(Pagina precedente) Lo stile alla Steve McQueen incontra la tecnologia italiana e si traduce nella Scrambler presentata al Salone di Milano.

(3 , 4 , 5) La Bonneville color argento coglie il fascino del periodo con eleganza. Lo scarico Arrow in acciaio satinato e l'ammortizzatore Öhlins piggyback completano alla perfezione l'atmosfera. La Thruxton "Café Racer" ha calamitato gli sguardi: dalla sella in pelle scamosciata ai semimanubri in lega, ogni dettaglio ha impressionato i visitatori.



IL DIRETTORE DEL REPARTO DI CONSULENZA CREATIVA DI NAPKIN LONDON,
JOHN CAMERON, PROPONE UNA CURIOSA TEORIA SUL DNA DELLE MOTOCICLETTE.

TRIONFODELL' INGEGNERIAGENETICA?

Mi guadagno da vivere come esperto di design e branding. Ho imparato ad analizzare prodotti e servizi per evidenziare i particolari che li rendono interessanti per i clienti. Al di fuori dell'ambiente di lavoro, nel corso degli anni mi sono divertito ad analizzare anche il DNA di diverse moto.

La mia prima due ruote era britannica, e ci sarebbero voluti vent'anni prima che ne prendessi un'altra! Era una BSA Bantam D14 grigia, da battaglia, direi. Avrebbe dovuto risolvere tutti i miei problemi di trasporto mentre frequentavo la scuola d'arte; tuttavia, fu presto chiaro che per possedere quella moto bisognava essere dotati di un gran senso dell'umorismo. Da bravo novellino, per farla partire in certe mattine particolarmente fredde mi toccava a scaldarle la testa del cilindro con un asciugacapelli... Mi si imballava a ogni semaforo e una volta, a Selly Oak, la BSA sputò il silenziatore rompendo il fanale di una macchina dietro di noi! Questo episodio mi convinse che era il caso di arrendermi all'evidenza. Il suo DNA conteneva tutto ciò che c'era di sbagliato in Gran Bretagna, verso la fine degli anni Settanta. Il modello era stato strappato direttamente alla DKW della Seconda Guerra Mondiale! Il design di base era brillante ma la gestione compiaciuta e sufficiente nel brand BSA non riuscì assolutamente a sfruttarlo.

La mia seconda moto era una CZ, di provenienza cecoslovacca (praticamente una Bantam con le viti metriche...) e fu seguita da una sfilza delle più famose giapponesi degli anni Ottanta. A un certo punto fui colto dalla sindrome da moto multipla, una delle peggiori: ero riuscito ad avere quattro moto in condizioni differenti in prima linea e qualcun'altra a pezzi, in cucina. Pian piano scomparirono tutte come neve al sole, quando le priorità divennero "matrimonio", "figli" e "impegni familiari".

Alcuni anni dopo mi ritrovai a passare di fronte a una concessionaria Triumph e fui colto da un certo prurito: volevo tornare nuovamente in sella.

Mi indirizai rapidamente verso la Trophy 1200. Un giro di prova nel weekend mi confermò che era la mia moto. Era imponente. Non solo era sufficientemente veloce per il tipo di uscite che avevo in mente ma, onestamente, mi ricordava molte delle grandi quattro cilindri giapponesi che avevo guidato. Il concessionario mi invitò a provare una Tiger 900, ma ormai avevo deciso che la mia compagna sarebbe stata la Trophy e così fu per i successivi sette anni.

Siamo arrivati all'anno scorso. La Trophy mi ha lasciato, distrutta in uno stupido incidente, e a me è tornata di nuovo la sindrome da moto multipla...

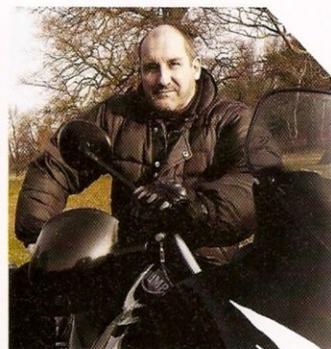
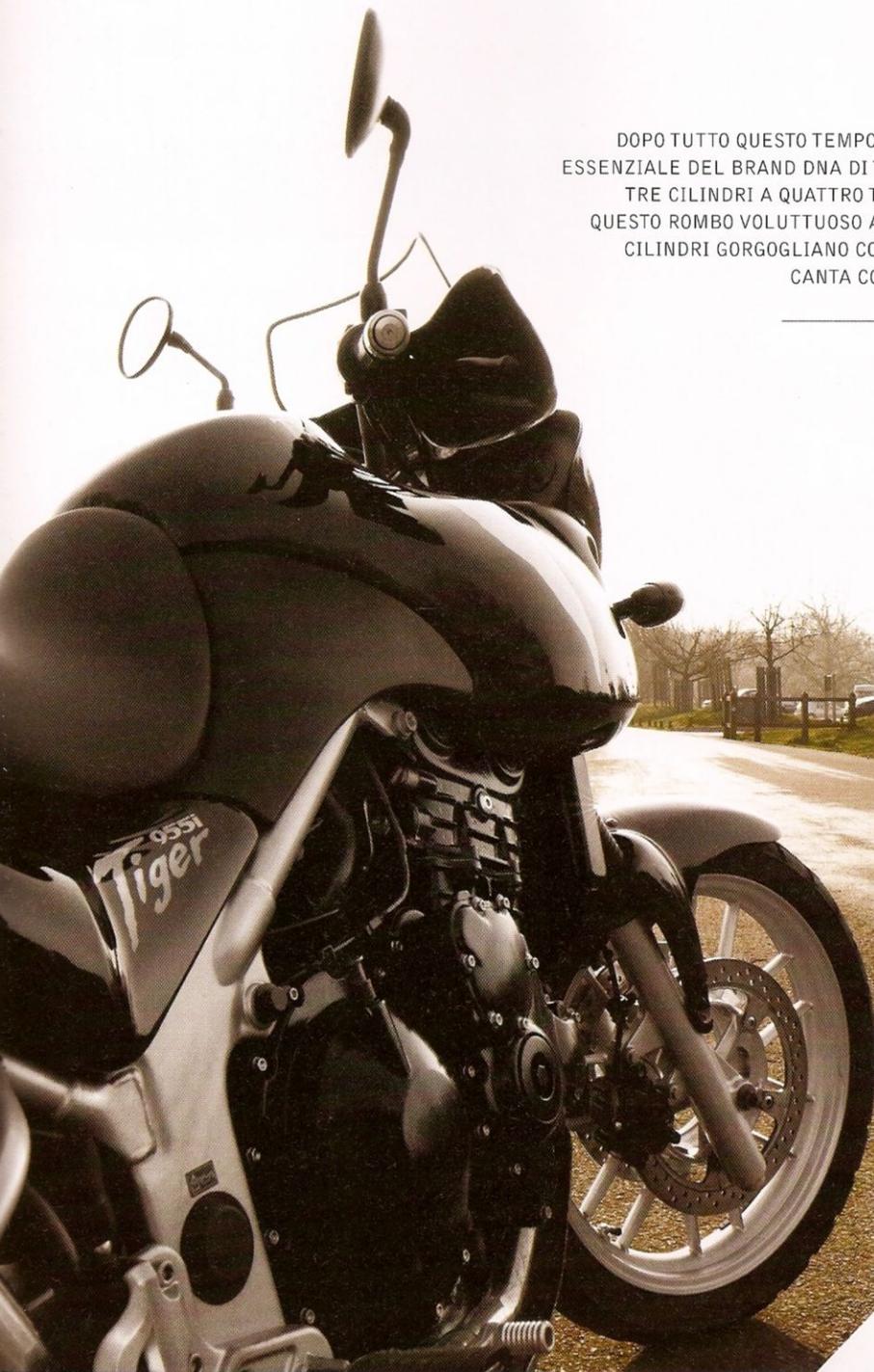
La moto più assurda che ho è una Ural 650 del '92. Il suo DNA è puro ma schizofrenico, essendo la versione russa di una BMW del 1941. Ha una coppia di scarichi shotgun che le donano una voce stupenda ma ondeggia come una nave e oltre i 70 all'ora diventa inguidabile. Ho poi una BMW che uso per i viaggi in relax e una MZ vintage, che canta come la "Rana Pazza" con la tosse. Ma la mia preferita in assoluto è la Triumph Tiger del 2005.

Dopo tutto questo tempo penso di aver colto una parte essenziale del DNA di Triumph, il favoloso suono del tre cilindri! Ho provato a descrivere questo rombo voluttuoso a diverse persone. Se i quattro cilindri gorgogliano come Bing Crosby, il tre cilindri canta come Joe Cocker sotto steroidi... ma alla fine ho rinunciato a descriverlo, bisogna sentirlo!

Il suono della Tiger è inconfondibile e dal rumore che ho recentemente sentito fuoriuscire dal tubo di scarico della Rocket III, il DNA acustico è saldamente impresso anche in quella moto.

Quindi, se volete dare vita a un brand di moto, eccovi il mio consiglio: rendetela incredibile nell'aspetto, maneggevole e fluida come un sogno, ma cosa più importante di tutte, fatela ruggire come nessun altro è in grado di ruggire su due ruote.

DOPO TUTTO QUESTO TEMPO PENSO DI AVER COLTO UNA PARTE
ESSENZIALE DEL BRAND DNA DI TRIUMPH, IL FAVOLOSO SUONO DEL
TRE CILINDRI A QUATTRO TEMPI! HO PROVATO A DESCRIVERE
QUESTO ROMBO VOLUTTUOSO A DIVERSE PERSONE. SE I QUATTRO
CILINDRI GORGOLIANO COME BING CROSBY, IL TRE CILINDRI
CANTA COME JOE COCKER SOTTO STEROIDI...



(Pagina opposta) Il consulente creativo Cameron traduce il suo talento in un'impressione artistica dell'esclusivo suono Triumph.

(Questa pagina) Malgrado le soddisfazioni ottenute da una BSA Bantam, una Ural e una MZ vintage, Cameron trova che la sua Tiger 2005 abbia il miglior "sorriso" in assoluto.

Giacca in pelle Triumph Retro Racer, ispirata ai Flat Track Racer degli anni '60.
Attuale e sicura grazie alle protezioni amovibili omologate, derivate dalle competizioni di MotoGP e Superbike.
Un autentico classico moderno. Disponibile presso le concessionarie Triumph.

TRIUMPH
CLOTHING

VIVI "RETRO". GUIDA ALLA MODA.



GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com

TRIUMPHWORLD

LA TUA MOTO // LA TUA VITA // LA TUA PASSIONE

I VINCITORI DEL CONCORSO

Il fortunato G. Olsten si è aggiudicato il premio in palio per il concorso dello scorso numero della rivista, un prestigioso tour di sette giorni tra i meravigliosi paesaggi del Canada; un ringraziamento speciale a Rocky Mountain Holidays. Il nostro lettore potrà alloggiare insieme a un amico in hotel esclusivi e godere delle strade e degli scenari canadesi... Invidiosi? Allora andate a pagina 44 e cercate di aggiudicarvi il premio in palio su questo numero: un tour TOPGuide di una settimana in Portogallo, a bordo di una Triumph Tiger. Il vincitore del premio in palio nel primo numero, invece, è Jean-Fernand Marti, e sul prossimo numero della rivista vi sveleremo la destinazione scelta per il suo viaggio.

LE MONTAGNE ROCCIOSE SONO PIU' VICINE

A seguito dell'incredibile successo della vacanza in palio per il concorso organizzato in collaborazione con Rocky Mountain Motorcycle Holidays, Triumph Magazine ha deciso di appoggiarsi nuovamente a R.M.M.H. per proporvi un'offerta speciale. Per la stagione 2008, tutti i membri dei R.A.T. e i proprietari di motociclette Triumph in tutto il mondo avranno diritto a uno sconto del 10% su qualsiasi tour Rocky Mountain Motorcycle Holidays. Per ulteriori informazioni sui tour R.M.M.H., visitate il sito www.rockymtnmoto.com

Questa offerta non è cumulabile con altre proposte da R.M.M.H.



FIOCCO AZZURRO A BERLINO

Metà dicembre potrebbe non sembrare il momento migliore per uscire in moto, specialmente nel gelido inverno tedesco. Eppure, il desiderio di rendere onore al fascino del marchio Triumph ha spinto oltre 700 motociclisti a recarsi, sabato 15 dicembre 2007, a festeggiare l'apertura del nuovo concessionario Triumph a Berlino. Il direttore, Matthias Juestel, e il suo staff hanno offerto un caldo benvenuto a tutti i presenti, hanno allestito una sfilata dedicata alla collezione di abbigliamento Triumph e organizzato un'intera giornata di demo ride. Berlino è l'ultima conquista della rete globale Triumph World e porta il numero totale di negozi di punta dell'azienda ancora più vicino al traguardo dei 200.





McQUEEN

UN'ICONA NON SOLO AMERICANA

La leggenda di Hollywood, Steve McQueen (1930-1980), è ancora uno degli attori cinematografici più carismatici. Motociclista avido e triumphista appassionato, ha rappresentato gli Stati Uniti correndo su una Triumph Bonneville nella Six Days del 1964, nell'allora Germania Est. Per McQueen vale a tutt'oggi l'appellativo "King of Cool", e lo dimostra anche la sua recente incoronazione come motociclista più affascinante di tutti i tempi. Ispirandosi alla t-shirt indossata da McQueen durante una gara nel deserto del Mojave, Triumph ha presentato il primo di una serie di prodotti dedicati a Steve McQueen. Disponibile presso le concessionarie Triumph a partire dal 24 marzo – data in cui McQueen avrebbe festeggiato il suo 78° compleanno – questa t-shirt è realizzata nelle versioni e nelle taglie da uomo e donna, in bianco o nero.



TRIUMPH FESTEGGIA IL 50° ANNIVERSARIO ALL'AMA

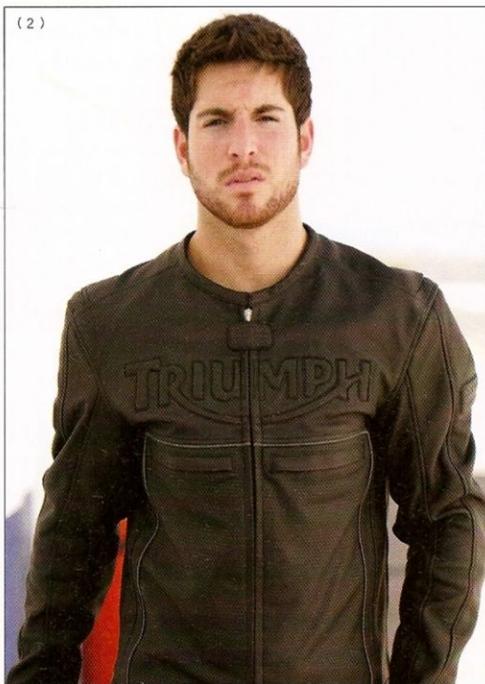
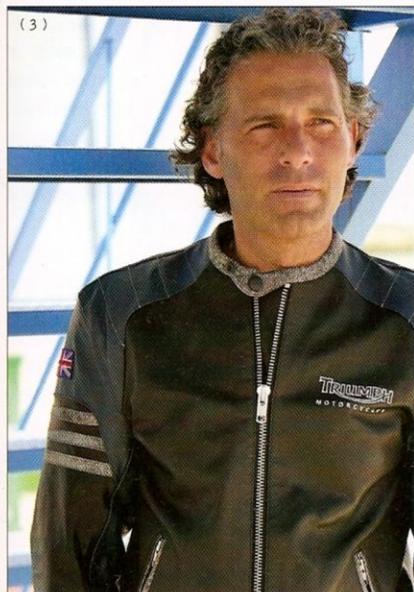
LA AMERICAN MOTORCYCLIST ASSOCIATION HA PREMIATO TRIUMPH COME 2008 AMA VINTAGE MOTORCYCLE DAYS MARQUE OF THE YEAR (OVVERO MARCA DELL'ANNO 2008 DURANTE LE GIORNATE DEDICATE ALLE MOTO VINTAGE DELL'AMA), IN CONCOMITANZA CON IL 50° ANNIVERSARIO DELLA BONNEVILLE. PER CELEBRARE AL MEGLIO QUESTA OCCASIONE, TRIUMPH MOTORCYCLES AMERICA PREVEDE DI ORGANIZZARE DIVERSE ATTIVITÀ, TRA CUI SEMINARI, GIRI DIMOSTRATIVI E HOSPITALITY PRESSO IL 17° EVENTO ANNUALE AMA VINTAGE MOTORCYCLE DAYS, CHE SI TERRÀ DAL 25 AL 27 LUGLIO 2008 PRESSO IL MID-OHIO SPORTS CAR COURSE VICINO A LEXINGTON, OHIO. COME MARQUE OF THE YEAR, TRIUMPH DONERÀ INOLTRE ALL'AMA UNA BONNEVILLE 2008 E UNA GIACCA RETRO RACER PER L'ANNUAL MEMBERSHIP DRIVE. LA BONNEVILLE CLARET È ATTUALMENTE IN TOURNÉE CON GLI SHOW IMS DELL'AMA, FARÀ LA SUA APPARIZIONE ALLA DAYTONA BIKE WEEK E VERRÀ MESSA IN PALIO IL PROSSIMO NOVEMBRE. SE SIETE MEMBRI DELL'AMA E DESIDERATE PARTECIPARE ALLA LOTTERIA, CONTROLLATE DI AVER RICEVUTO LA LETTERA DEL RINNOVO DELL'ABBONAMENTO ANNUALE ALL'AMA O VISITATE IL SITO WEB: [HTTP://WWW.AMADIRECTLINK.COM/JOINAMA/MEMBERSHIPSTAKEAS.P](http://www.amadirectlink.com/joinama/membershipsweepstakes.asp)



SPECIALE ABBIGLIAMENTO

TRIUMPH MAGAZINE – PRIMAVERA '08

TUFFATEVI NELLA PRIMAVERA CON LA NUOVA COLLEZIONE UOMO DI GIACCHE IN PELLE. RICCHE DI STILE E PERSONALITÀ, OFFRONO A CHI LE INDOSSA PRESTAZIONI DI ALTO LIVELLO GRAZIE ALLA QUALITÀ DELLA PELLE, ALL'AFFIDABILITÀ DELLE PROTEZIONI OMOLOGATE CE, NONCHÉ AL DESIGN E ALLO SVILUPPO DEDICATO A QUESTI PRODOTTI DI FASCIA ALTA.

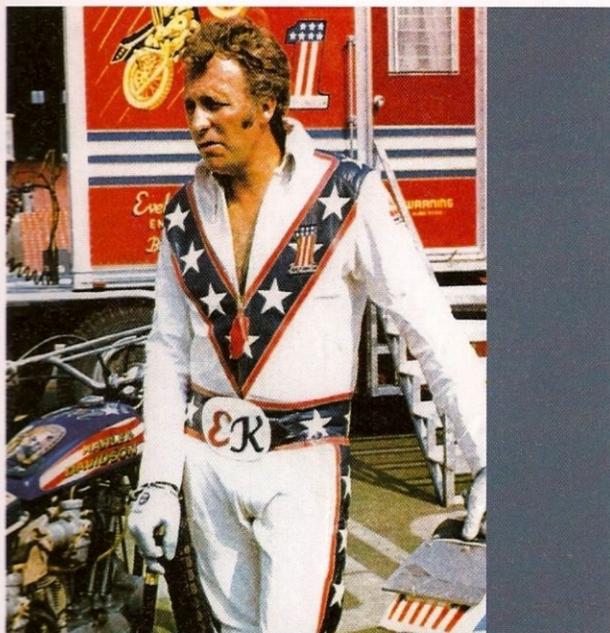


(1) Per i motociclisti sportivi, la scelta perfetta è la **Arrow Jacket**. Realizzata utilizzando cuoio brasiliano di elevata qualità, questa giacca ha un look sportivo e modaiolo. Grazie agli inserti di ventilazione "AirFlow-Tech", è ideale anche quando le giornate si fanno più calde. Abbinatela – grazie alla zip – agli Sport Jeans o indossatela con i jeans Triumph Denim per un look ancora più casual.

(2) Della stessa famiglia, anche la **Freeway Jacket**. In pelle nera è anch'essa realizzata utilizzando cuoio brasiliano di elevata qualità con il marchio Triumph in rilievo. Sono utilizzati ampi inserti interamente perforati per migliorare il passaggio d'aria. E, per le giornate senza sole o per le fresche mattine e sere di primavera, basta applicare l'interno termico.

(3, 4) Se preferite un look classico e contemporaneo allo stesso tempo, le giacche **Portland e Retro Racer** saranno perfette per voi. La giacca Portland Jacket è realizzata in cuoio dalla texture morbida e flessibile, sottoposto a tintura in botte per regalare alla pelle un look più "vissuto". Lo stile trae ispirazione dalle giacche indossate dai rockers in sella alle loro Triumph negli anni Sessanta. I rockers di allora sfrecciavano sulle strade del Regno Unito in sella alle loro café racer, a caccia di mods e... di un buon caffè. La Retro Racer Jacket è realizzata in morbida pelle tinta in botte. Ispirata alle giacche dei piloti americani degli anni Sessanta, presenta inserti in pelle invecchiata e un dettaglio con il numero 9 sulla schiena. Il numero 9 è un richiamo ai famosi piloti Triumph americani, come Gary Nixon. Queste giacche e gli altri nuovi prodotti 2008 sono disponibili presso i concessionari autorizzati Triumph.

APPELLO A TUTTI I PROPRIETARI DI TRIUMPH STIAMO CERCANDO IMMAGINI DI ALCUNI MODELLI DI MOTO TRIUMPH, DAL 1994 AL 2005, PER ULTIMARE UN CATALOGO COMPLETO ED ESAUSTIVO DEI NOSTRI MODELLI, PER USO INTERNO E COME ARCHIVIO DELL'AZIENDA. SE PENSATE DI POTERCI AIUTARE, VISITATE IL SITO ([HTTP://WWW.INDIRIZZO](http://www.indirizzo) E A SEGUIRE) PER ULTERIORI INFORMAZIONI. SE LA VOSTRA MOTO È UNO DEI MODELLI CHE STIAMO CERCANDO E DECIDEREMO DI UTILIZZARE LE VOSTRE IMMAGINI, VI INVIEREMO UNA T-SHIRT IN REGALO, PER RINGRAZIARVI DEL VOSTRO AIUTO!



EVEL KNieVEL UN SALTO NELLA STORIA

IL LEGGENDARIO STUNTMAN EVEL KNieVEL PORTÒ ALLA GLORIA UNA T-120 BONNEVILLE DURANTE IL SUO TENTATIVO DI SALTARE LE FONTANE DEL CAESAR'S PALACE A LAS VEGAS NEL 1967. BENCHÉ IN SEGUITO ABBIA GUIDATO ANCHE ALTRE MOTOCICLETTE, NEL SUO CUORE C'È SEMPRE STATO UN POSTO RISERVATO ALLA BICILINDRICA INGLESE, COME CI RACCONTA **NICK SWALLOW**.

Col suo mantello dai colori della bandiera degli Stati Confederati d'America, il suo istinto per la spettacolarità e la sua spiccata propensione per le montature pubblicitarie (una volta promise addirittura di saltare la Manica), Evel Knievel impersonò la capacità tutta americana di allestire spettacoli mozzafiato. Durante una lunga e folle carriera saltò - o tentò di saltare - autobus, macchine, serpenti velenosi, leoni, fontane e addirittura un Canyon (lo Snake River), a bordo di moto e addirittura razzi, eppure l'americanissimo eroe non rinnegò mai il suo amore per la moto che per prima lo catapultò alle stelle: una Triumph T-120 Bonneville.

Gran parte della sua vita fu celata al mondo dallo stesso Knievel, morto all'età di 69 anni, il 30 novembre 2007. Di fronte alla scelta tra la verità e una buona storia, lui inevitabilmente optava per la seconda. Nato con il nome di Robert Craig Knievel a Butte, Montana, il 17 ottobre 1938, Knievel scoprì la sua vocazione quando assistette all'audace spettacolo di auto di Joey Chitwood, all'età di otto anni. In seguito, amava ricordare

l'episodio con queste parole: "Non avevo mai visto niente di simile. Fu una cosa che segnò l'intero corso della mia vita."

E qualsiasi direzione intraprese, di certo non sempre seguì la retta via. Il giovane Bobby passò direttamente dal furto di ruote alle rapine in banca, e si crede che guadagnò il suo soprannome proprio durante un soggiorno nella prigione locale. Condivideva la cella con un certo William "Awful" Knoffel, il che portò il secondino a scherzare sul fatto che fosse meglio raddoppiare la guardia, poiché la stessa cella ospitava il Terribile "Awful" Knoffel e il Cattivo "Evil" Knievel. A Knievel quel soprannome piacque molto, cambiò la "i" in "e" e così nacque Evel. O almeno, questa è la sua versione dei fatti...

Alcuni anni dopo, Knievel cercava di guadagnarsi da vivere onestamente come proprietario di una concessionaria Honda a Spokane, Washington, quando gli saltò in mente (mai verbo fu più indicato) l'idea di fare pubblicità alla sua attività con uno spettacolare salto al di sopra di un ostacolo particolare, fatto da 100 serpenti a sonagli e due leoni di montagna! Come per molti dei salti di Evel, l'impresa riuscì per il rotto della cuffia: urtò infatti la gabbia dei serpenti che si aprì, gettando il pubblico nel panico. Osservando il pandemonio creato, Evel Knievel si rese conto che avrebbe potuto incantare enormi folle con imprese strane e bizzarre. E aveva ragione.

Entro la fine del '66, aveva cominciato a saltare regolarmente sopra pick-up e macchine, ma sapeva di aver bisogno di un palco più grande per sfondare. E cosa si può immaginare di più grande se non un salto di quasi 43 metri sopra le fontane dell'hotel e casinò Caesar's Palace, che fu anche il primo stuntshow di Knievel trasmesso dalla TV nazionale? La data scelta fu il 31 dicembre del 1967, con una folla di 20.000 persone pronta ad ammirare il folle tentativo. E la moto scelta fu la Triumph Bonneville T-120.

In un'intervista concessa al settimanale di moto britannico MCN, nel 2006, Knievel ricordò: "La Triumph era la moto più maneggevole al mondo. E la più facile da impennare. Amavo quella moto." Con l'aiuto dell'allora importatore USA, Johnson Motors, Knievel intervenne sulla Bonnie, alleggerendola di tutto il peso superfluo, irrobustendo il forcellone e aumentando l'escursione delle sospensioni. Per ottenere poi la necessaria potenza per affrontare il salto furono montati scarico, camme, pistoni e valvole racing.

Knievel amava la sua Triumph, ma si dice che fosse anche un scaltro uomo d'affari, sempre bilico su una sottile linea tra negoziazione e minaccia. Stando alla leggenda, si racconta che chiamò Triumph prima del tentativo minacciando di distruggere deliberatamente la moto lasciandola bruciare tra le fiamme, di fronte a milioni di spettatori, se non gli fosse stato inviato un assegno di 20.000 dollari come sponsorizzazione... Così accadde, ma non sorprende affatto che quella fu la fine di ogni rapporto d'affari tra lo stuntman e Triumph.

Ironia della sorte, Evel Knievel si schiantò lo stesso, ma almeno non diede la colpa alla moto. Knievel non fu mai tipo da calcoli scientifici che coinvolgessero velocità, peso e traiettoria; utilizzando solamente la sua esperienza e le informazioni in suo possesso, lanciò la sua Triumph su una pista di lancio realizzata in legno, lunga circa 180 metri e decollò sopra le fontane, di fronte agli spalti gremiti. Fu la distanza più lunga mai tentata sino ad allora, e quasi ce la fece. Sfortunatamente questo tipo di business non perdona e i "quasi" servono a ben poco a uno stuntman. Knievel atterrò 30 centimetri troppo presto, la ruota posteriore toccò terra con tale violenza che lui perse la presa sui manubri. Le acrobazie successive all'atterraggio e allo schianto furono più lunghe del salto stesso! Knievel si ruppe il bacino, l'anca sinistra e rimase in coma per 29 giorni. Quando si risvegliò, scoprì di essere diventato una superstar.

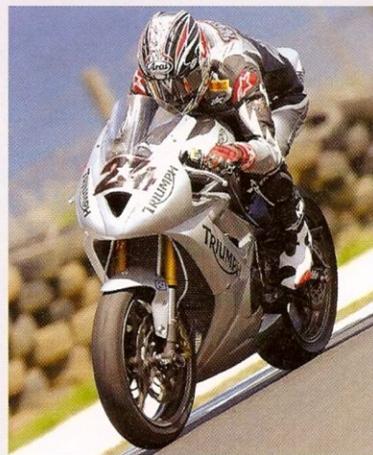
A modo suo... Ian Bland, International Brand Manager di Triumph, rende gli onori a una leggenda su due ruote. Sono certo che molti di voi, come me, si ricordano dell'ammirazione che provavamo per Knievel, quando eravamo ragazzi. E anche dello spirito di emulazione... Chi non ha cercato di imitarlo, saltando con la bici sopra una rudimentale rampa fatta con un'asse di legno su un paio di mattoni? E proprio come Knievel anche noi spesso ci schiantavamo! Ma le croste sulle ginocchia e le mani sbucciate non ci fermarono, l'ispirazione era quella giusta e sarebbe solo stata questione di tempo perché avvenisse il passaggio dalla sella della bici alla sella di una moto. Il resto, come si suole dire, è storia. Questa è dunque il mio omaggio a Evel Knievel: un uomo che ha fatto della sua vita uno spettacolo.



Per quasi tutto il resto della carriera, Knievel guidò una Harley-Davidson, ma la pazienza – e i finanziamenti – della Casa di Milwaukee si esaurirono quando fu arrestato nel 1978 per l'aggressione a un suo ex-assistente, Sheldon Saltman. Evel Knievel non sarebbe mai stato un eroe di quelli "puliti". La sua determinazione e la voglia di stupire ad ogni costo (come con il famosissimo tentativo di saltare 13 autobus allo Stadio di Wembley, nel 1975, pur sapendo che la sua moto non aveva la potenza necessaria) fecero sì che Knievel si ruppe praticamente ogni osso. La sua fama raggiunge livelli tali che diverse aziende di giocattoli produssero riproduzioni sue e delle sue moto, con tanto di rampe e ostacoli, e ispirò anche Hollywood, che gli dedicò il film "Le strabilianti avventure di Superasso".

Naturalmente, il recente salto di 98 metri effettuato da Robbie Maddison, attuale detentore del record del mondo, fa apparire quasi insignificante la distanza più lunga mai saltata da Knievel, 43 metri. Ma, se ci limitiamo a giudicare il carisma e la personalità da star, Evel non teme confronti.

Sinistra: Evel Knievel si prepara per un altro salto. Questa pagina, in alto: Il leggendario salto al Caesar's Palace di Las Vegas, Capodanno 1969. Sotto: Gli amici Bill Rundle, Jim Dick e Earle Castine sorreggono la bara come ultimo omaggio all'eroe. (Immagini con copyright di K and K Promotions Inc., con un ringraziamento speciale a Sheli Knievel e www.evelknievel.com)



WORLD SUPERSPORT CHAMPIONSHIP

Entrambi i team Triumph presenti nel World Supersport Championship di quest'anno hanno fatto registrare progressi incoraggianti nella preparazione preliminare alla stagione agonistica.

Il team Triumph SC, supportato in modo ufficiale dell'azienda, ha cominciato la sua avventura verso la fine di novembre con il primo test invernale Pirelli in Qatar, nel quale la ex star del GP – Garry McCoy – ha cominciato a prendere confidenza con la Daytona 675 che guiderà nel corso della stagione.

L'altro concorrente Triumph nel WSS, il team Triumph Italia BE1 Racing, schiererà invece due moto e altrettanti piloti – Ivan Clementi e l'australiano Mark Aitchison – che hanno stupito tutti con gli ottimi tempi staccati durante i test effettuati in Spagna e in Qatar.

Di seguito, il calendario del WSS, per il quale è prevista la copertura live da parte di Eurosport:

23-Feb-08	QATAR	Doha/Losail
02-Mar-08	AUSTRALIA	Phillip Island
06-Apr-08	SPAGNA	Valencia
27-Apr-08	PAESI BASSI	Assen
11-Mag-08	ITALIA	Monza
15-Giu-08	GERMANIA	Nurburgring
29-Giu-08	SAN MARINO	Misano
20-Lug-08	REPUBBLICA CECA	Brno
03-Ago-08	GRAN BRETAGNA	Brands Hatch
07-Set-08	GRAN BRETAGNA	Donington Park
21-Set-08	ITALIA	Valllunga
05-Ott-08	FRANCIA	Magny-Cours
12-Ott-08	INDONESIA	Sentul
02-Nov-08	PORTOGALLO	Portimao

Potete seguire i progressi dei team della WSS sui relativi siti:

Team Triumph SC – www.triumph-sc.com

Team Triumph Italia BE1 – www.be1racing.com



ALLA SCOPERTA DEL

MONDO CON TOPGUIDE

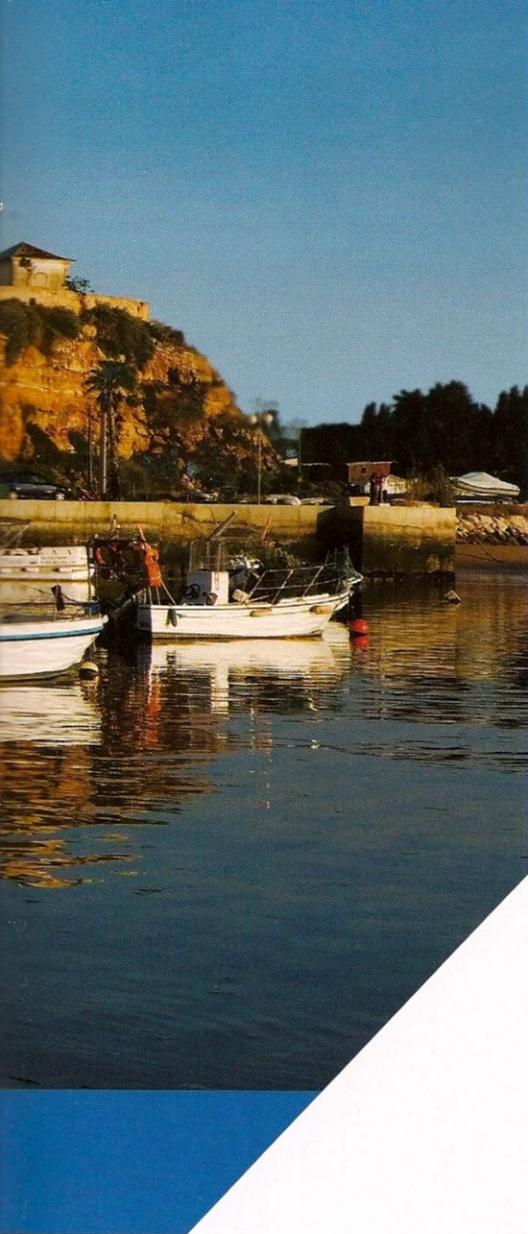
I VIAGGI IN MOTO DI TOPGUIDE HANNO TUTTO CIÒ CHE UN MOTOCICLISTA POSSA DESIDERARE. IN PIÙ, POTRETE VINCERE UN ESCLUSIVO VIAGGIO IN PORTOGALLO IN SELLA AD UNA TIGER. **BERTIE SIMMONDS** CI SVELA IL SEGRETO DI TOPGUIDE.

Solamente pochi tour operator motociclistici possono offrire spedizioni in tutto il continente europeo e in Nord Africa, e ancora meno sono in grado di aggiungere il fascino di guidare una Triumph. TOPGuide, con sede in Germania, è uno di questi, e conosce la ricetta perfetta per una vacanza in moto indimenticabile.

Torsten e Anja Zemke, marito e moglie, gestiscono i tour di TOPGuide e la loro esperienza pluriennale nel settore gli consente di offrire ai motociclisti le vacanze perfette su due ruote.

Spiega Anja: "Gestiamo tour da circa cinque anni. Due anni fa abbiamo iniziato a offrire tour su motociclette Triumph, quali Tiger, Speed Triple e Rocket III, che hanno subito riscosso grande successo."

Tra le località visitate dal team di TOPGuide ci sono Spagna, Francia, Italia, Svizzera, Germania, Marocco e Portogallo. TOPGuide organizza circa 25 viaggi l'anno, iniziando la stagione a marzo e concludendola a novembre con un ultimo tour di due settimane in Marocco, che include guida fuoristrada nel deserto. I prezzi partono da un minimo di € 350 per un weekend di tre giorni e arrivano a € 2.675 per l'avventura in Marocco, compresi vitto e alloggio.



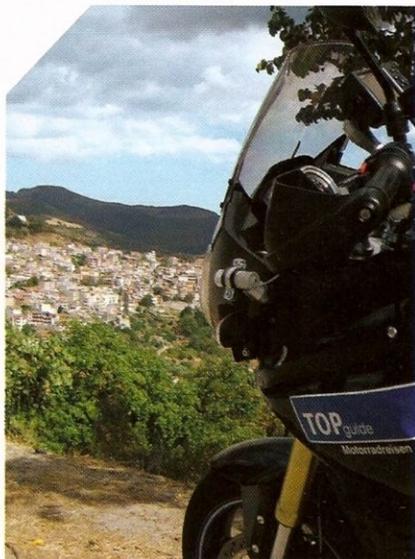
“FLESSIBILITÀ È LA PAROLA CHIAVE DI QUESTI TOUR, CHE PERMETTONO LETTERALMENTE DI TRACCIARE LA PROPRIA STRADA... LE ESIGENZE E I DESIDERI DEL CLIENTE SONO CIÒ CHE CONTA DAVVERO PER NOI”, DICHIARA ANJA.

Per chi ama macinare chilometri su chilometri, è stato pensato un “Extreme Tour” in cui si viaggia lungo il confine con la Germania, visitando tutti i paesi vicini e coprendo un incredibile percorso di 4000km in una settimana! Se volete sperimentare una piccola parte dell’offerta di TOPGuide, potrete unirvi al tour, in una parte del tragitto attraverso l’Europa centrale, pagando € 199 per un solo giorno. Ogni motociclista che partecipa a un tour guidato di TOPGuide riceve un video personalizzato e un album fotografico del viaggio, un ricordo indelebile di un’avventura indimenticabile.

“Flessibilità è la parola chiave di questi tour, che permettono letteralmente di tracciare la propria strada... Le esigenze e i desideri del cliente sono ciò che conta davvero per noi”, dichiara Anja. “Incoraggiamo i nostri clienti a raccontarci cosa vogliono fare e come. Desiderate noleggiare una moto dopo essere scesi dal traghetto in Spagna e godervi un tour guidato con TOPGuide? Nessun problema, pensiamo a tutto noi. Recentemente, abbiamo pianificato un tour su misura per un gruppo di motociclisti ‘duri e puri’ che volevano soprattutto guidare con il minor numero possibile di soste! Ma anche se non siete dei motociclisti provetti, non preoccupatevi. Vi metteremo a vostro agio e potrete godervi il viaggio al vostro ritmo, mentre noi ci prenderemo cura di voi.”

Gli hotel utilizzati nella maggior parte dei tour europei sono dei quattro stelle, mentre l’hotel abbinato al viaggio in Portogallo è addirittura un lussuoso cinque stelle. Ed è a questo tour di una settimana in Portogallo di novembre, uno dei gioielli TOPGuide, che abbiamo deciso di legare il concorso di questo numero di Triumph Magazine.

Il vincitore alloggerà nell’esclusivo hotel a cinque stelle Vila Vita Parc, che fa parte di una delle più importanti catene di hotel al mondo e potrà inoltre utilizzare una Triumph Tiger per l’intera settimana, compagna di viaggio eccezionale per visitare il Portogallo! E se non disponete di casco, stivali, guanti, capi in pelle e tutta l’attrezzatura necessaria, vi sarà fornita su richiesta. Nell’ambito dell’evento, potrete partecipare a ben tre tour guidati. Durante i giorni rimanenti, sarà possibile utilizzare le nostre mappe stradali e i preziosi consigli su dove andare e cosa visitare. Il valore totale del tour si aggira attorno ai € 2.500!



Solo i ricambi originali Triumph vengono realizzati seguendo gli stessi precisi standard e tolleranze delle nostre motociclette e vengono sottoposti a rigorosi test di adeguatezza e funzionalità prima di lasciare la fabbrica. Non accettate compromessi. Fate che una Triumph rimanga tale. Esigete l'autenticità.

TRIUMPH
GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

SOLO I RICAMBI ORIGINALI VI DARANNO UN'AUTENTICA SENSAZIONE TRIUMPH.



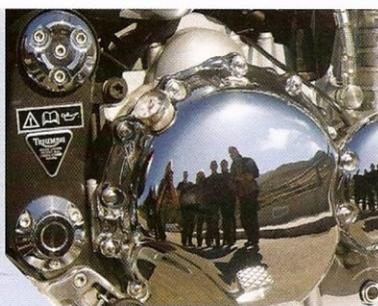
GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com

Qualsiasi viaggio decidiate di intraprendere con TOPGuide, le nuove amicizie sono incluse nel prezzo, come ci spiega Anja : "Alcuni partecipano ai tour insieme ad amici, ma altri vengono soli. Abbiamo gruppi di sei/dieci persone, non troppo numerosi, e presto tutti conoscono tutti e si diventa facilmente amici grazie alla bellezza degli scenari e delle strade percorse e, soprattutto, alla condivisione di un'esperienza affascinante. Lo scorso anno abbiamo organizzato un viaggio in Francia e i partecipanti si sono trovati talmente bene che hanno prenotato tutti insieme un altro dei nostri tour, questa volta in Svizzera!"

Per ulteriori informazioni, visitate il sito www.motorrad-topguide.de o contattate Anja e Torsten di TOPGuide: tel +49 (0) 61 82 / 82 86 35; fax +49 (0) 61 82 / 82 99 78; e-mail info@motorrad-topguide.de

PORTOGALLO RAID



IL PROSSIMO NOVEMBRE, TUFFATEVI NELL'ASSOLATO PORTOGALLO IN UN TOUR TOPGUIDE DI UNA SETTIMANA, SU DUE RUOTE.

IL PREMIO COMPRENDE:

- lussuosa vacanza a cinque stelle per due, del valore di € 2.500;
- vitto e alloggio di classe per due presso l'hotel a cinque stelle Vila Vita Parc;
- una Triumph Tiger completa di kit borse;
- assicurazione moto, carburante e opzione cambio moto;
- tre tour guidati, organizzati da esperti, durante la settimana;
- casco, stivali, guanti, capi in pelle e tutta l'attrezzatura necessaria;
- guide, mappe e trasferimenti da/per l'aeroporto.*

*Il premio non comprende i voli di andata/ritorno per Faro.

Legge sulla privacy. Nel rispetto del Decreto di tutela dei dati del 1998, Triumph Motorcycles Ltd. figura come "Titolare responsabile dei dati" nel registro pubblico di tali figure tenuto dal Garante della privacy.

Condizioni del concorso. 1. Possono concorrere al premio tutti i lettori maggiorenni di Triumph Magazine, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd., TOPGuide e FMS Publishing. 2. Il premio consiste in una vacanza di una settimana in Portogallo a novembre 2008. Il vincitore deve usufruire del premio in una delle date del tour, secondo la disponibilità; le moto sono assegnate in base all'ordine di arrivo dei partecipanti. 3. Le spese di viaggio e il costo dei voli da e verso Faro sono a carico del vincitore. 4. Il premio comprende alloggio in camera doppia, pasti gourmet, noleggio, assicurazione e carburante per la moto, veicolo di supporto per bagagli e moto sostitutive, guide, mappe e trasferimenti da/per aeroporto per guidatore e passeggero. Il pacchetto non comprende tasse e servizio, bevande alcoliche, pasti nelle giornate di escursione/transito e altre spese non espressamente incluse. 5. In caso di impossibilità a partecipare, per mancanza di disponibilità o conflitto di date, il vincitore ha diritto a un buono di € 2.500 da utilizzare con TOPGuide per un altro tour di valore uguale o inferiore. Se il vincitore sceglie una vacanza di valore superiore dovrà pagare la differenza. 6. Il vincitore ha la possibilità di cambiare il viaggio premio con un tour più lungo o di includere un secondo guidatore, una stanza aggiuntiva o una moto aggiuntiva pagando la differenza rispetto al valore del premio di € 2.500. 7. È ammessa una sola iscrizione al concorso a persona. 8. Non è prevista un'alternativa in contanti al premio, che non è cumulabile con altre offerte. Non è previsto alcun rimborso in contanti in caso di annullamento della prenotazione o di partecipazione a un viaggio di valore inferiore. 9. Il concorso termina il 5 maggio 2008. L'estrazione sarà effettuata il 12 maggio 2008 e il vincitore sarà avvisato a mezzo posta entro sette giorni. 11. Tutti i concorrenti devono garantire la propria partecipazione a eventuali iniziative pubblicitarie. 12. È possibile ottenere i dati del vincitore inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Barr, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, Inghilterra SG12 7QA. 13. Triumph Motorcycles Ltd., TOPGuide e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsivoglia aspetto del premio. 14. 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 Rocky Mountain Motorcycle holidays, 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:

TOPGUIDE MOTORRADREISEN
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. 003

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
Ian Bland: Responsabile internazionale del marchio
Simon Carter: Coordinatore internazionale
marketing concessionari
Irene Mateides: FMS Publishing
Charlie Parker: FMS Publishing
Nick Swallow: Segretario di redazione

AUTORI E COLLABORATORI

COPERTINA – Immagini di Jason Critchell con un
ringraziamento speciale a Guy Lebreton. SFIDA IN CAMPO
APERTO – Testo di Nick Swallow, immagini di Jason Critchell,
con un ringraziamento speciale a Guy Lebreton, il nostro
motociclista "per lavoro". ANCORA PIU' BELLA – Testo di
Olly Crick e immagini di Joe Windsor Williams.
RETROSPETTIVA BERLINESE – Testo di Nick Swallow,
immagini di David Banks, con un ringraziamento speciale a
Christian Klugmann, il nostro pilota, e Phoenix NW per il
casco da moto Arai. DISPENSATORI DI SOGNI... – Testo di
Simon De Burton, immagini di David Banks, con un
ringraziamento speciale a Tue Mantoni e Neil Morley.
PEZZI UNICI – Testo di Gary Inman, immagini di Nick
Dunmur, con un ringraziamento speciale a Richard Rawlins.
TRIONFO D'INGEGNERIA GENETICA – Testo di John
Cameron, immagini di Tom Dobbie, con un ringraziamento
speciale a John Cameron per l'illustrazione Tiger.
ALLA SCOPERTA DEL MONDO – Testo di Bertie Simmonds,
immagini da The Travel Library e TOPGuide Motorradreisen,
con un ringraziamento speciale a TOPGuide per aver fornito
un premio ispiratore. Si ringrazia inoltre il team di Rocky
Mountain Motorcycle Holidays per l'offerta 2008.

Desideriamo estendere i nostri ringraziamenti anche ai
collaboratori Triumph: Eric Pecoraro (Francia), Stefano
Martignoni (Italia), Thilo Kozik (Germania) e Sheila
Swallow (Regno Unito). Un ringraziamento anche a:
Matthias Juestel, Tom Scola, Mark Boswell, Eric Pecoraro
e Junction 11, per la cortese collaborazione e il prezioso
contributo a diversi servizi fotografici per Triumph N. 003.
I nostri sentiti ringraziamenti ad Arai per il casco aperto
Arai Freeway ideale per il periodo.

FMS PUBLISHING

Irene Mateides: Direttore editoriale
Nigel Fulcher: Amministratore delegato
Mark Welby: Direttore creativo
Charlie Parker e il team di Gestione progetto
Lauren Robertson e il team di Design
Mark Gentry e il team di Produzione

RICHIESTA INFORMAZIONI

EDITORIALI:
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

Si raccomanda di guidare con prudenza, entro i limiti delle
proprie capacità e nel pieno rispetto del codice della strada.
È vivamente consigliato un corso di guida. Indossate
sempre casco e accessori protettivi per gli occhi e il corpo.
Non guidate mai sotto l'effetto di alcol o droghe. Leggete il
manuale d'uso della moto. Rispettate le scadenze della
manutenzione programmata indicate nel manuale.

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

Stampato da Wyndham Heron Ltd
Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd

TRIUMPH MAGAZINE È LA RIVISTA UFFICIALE DI TRIUMPH MOTORCYCLES LTD.

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd. 2008: 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.



TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853



CHRONO



ALTIMETER



COMPASS



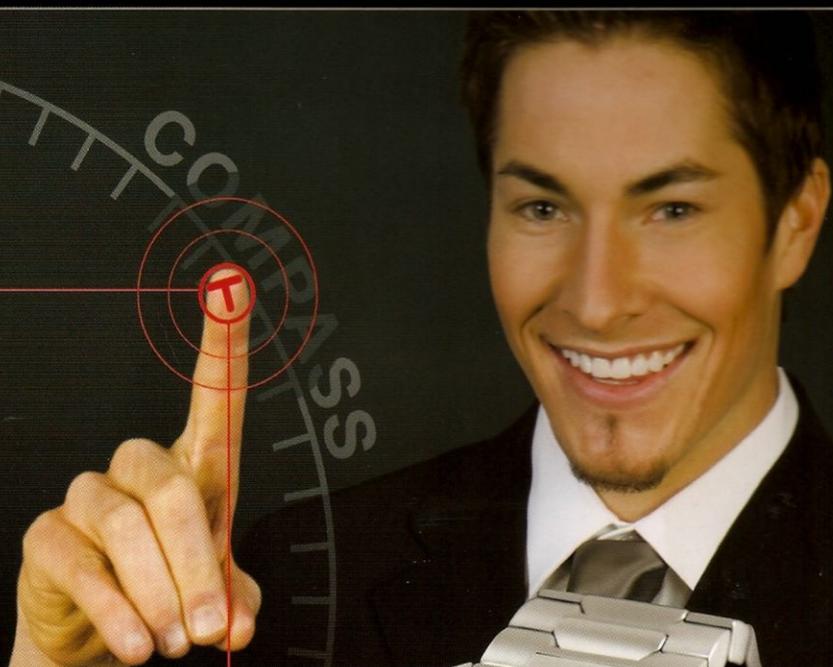
METEO



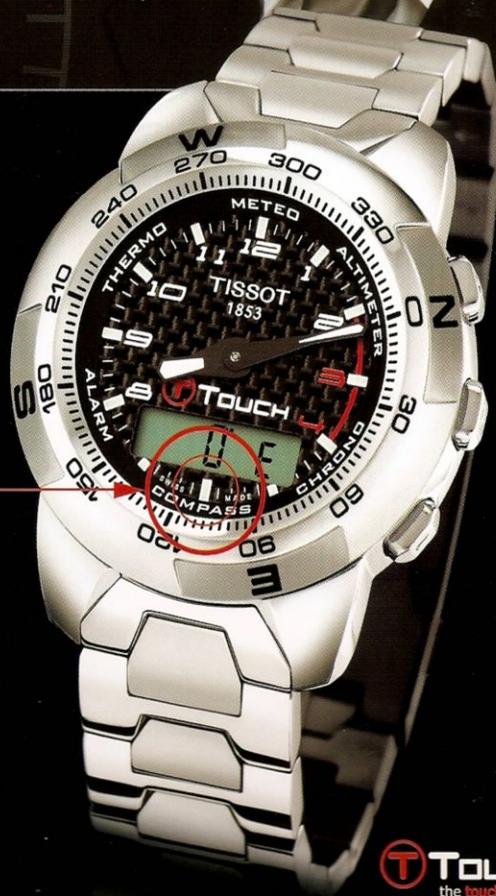
THERMO



ALARM



Nicky Hayden, MotoGP Racer



More than a watch

Tissot, Innovators by Tradition.

T TOUCH
the touch screen watch

Titanium, Scratchproof tactile sapphire crystal, Swiss ETA movement, Water resistant to 30m/100ft.
5 functions: compass, altimeter, barometer, thermometer, alarm and chrono

www.tissot.ch

SHRED

LIKE



Available Worldwide
In only 400 stores

APRIL 1

VERY LIMITED QUANTITIES



www.gibson.com/slash

