

**SOTTO COPERTURA: LA STORIA SEGRETA
DELLA NUOVA DAYTONA 675**

LA STORIA DELLA SPEED TRIPLE
TIGER SE VERSO IL MAROCCO
BONNEVILLE 2009 A LONDRA
VINCETE LA POSSIBILITÀ DI PARTECIPARE
ALLA PRESENTAZIONE DELLA THUNDERBIRD

Triumph

005



TAKE THE LONG WAY HOME

TRIUMPH



The new Triumph Tiger, with the unique and torquey triple cylinder engine, puts sport back into adventure. For more information on our 2009 range of Motorcycles, Clothing and Accessories or to create your own dream Triumph visit www.triumphmotorcycles.com or contact your nearest authorised dealer.



GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com

Triumph

CARI LETTORI,

Basta accendere la TV o leggere il giornale in questi giorni per sentire storie di recessione e mercati finanziari in difficoltà. La crisi ha avuto ripercussioni senza precedenti in pressoché ogni settore, incluso quello motociclistico.

La buona notizia è che l'ultima neve si è finalmente sciolta, le strade si stanno pian piano asciugando e i giorni si stanno allungando, il che fa di questo periodo il momento migliore per tornare a far girare la moto in strada!

Ma la notizia ancora migliore è che tutti i discorsi sulla recessione non hanno fermato Triumph dal continuare a investire nello sviluppo di strabilianti nuove moto e il 2009 sarà uno dei nostri anni più forti. Che cos'è che più conta nella vita? Se lo chiedete al personale di Triumph, vi risponderanno che è progettare e costruire moto fantastiche! Ed è ciò che abbiamo sempre fatto e che intendiamo continuare a fare.

Abbiamo già ricevuto il plauso internazionale per i nostri nuovi modelli. La pubblicazione giapponese Motonavi ha predisposto un test di 22 nuovi modelli e ha votato la Street Triple R come la migliore nuova moto del 2009, un successo davvero importante specialmente perché ottenuto proprio a casa dei più grandi produttori del mondo. Devo ammettere che ci ha fatto sentire tutti molto orgogliosi a Hinckley! La nostra nuova Daytona 675 è stata persino definita "la migliore moto sportiva di tutti i tempi" dallo stimato giornalista Alan Cathcart. Potrete leggere del suo sviluppo proprio in queste pagine.

Desidero ringraziare le molte persone che ci hanno dedicato il loro tempo rispondendo al nostro sondaggio a seguito dell'ultimo numero di Triumph Magazine. Abbiamo apprezzato i vostri commenti e abbiamo adottato molte delle vostre brillanti idee nella rivista. A partire da questo numero, Triumph Magazine verrà pubblicato due volte l'anno, ma troverete una rivista con meno pubblicità e più articoli del tipo che ci avete detto di desiderare. E potrete accedere alla nostra rivista in un modo del tutto nuovo, grazie all'edizione online disponibile sul nostro sito web: www.triumphmotorcycles.com

Speriamo che gli approfondimenti sui nostri nuovi modelli e le fantastiche esperienze di guida raccontate vi siano di ispirazione per montare in sella alla vostra Triumph e divertirvi. Dopo tutto, un colpetto di acceleratore e qualche chilometro di serenità possono essere la miglior cura contro le tristi notizie che ci arrivano dai media.

The Mark

TUE MANTONI
CEO, Triumph Motorcycles



SOMMARIO N. 005

01

LA PERFEZIONE FATTA MOTO p8

La nuova Daytona 675, raccontata in prima persona dal suo progettista.

02

DANIEL DAY-LEWIS p16

Intervista esclusiva all'attore premio Oscar. Di cosa abbiamo parlato? Di moto, naturalmente.

03

MAROCCO, DAI MONTI ATLAS ALL'ATLANTICO p18

La splendida Tiger SE si è messa alla prova in un viaggio dalla Spagna fino al cuore del Marocco.

04

BRUNTINGTHORPE p26

Pensate che fare il collaudatore per Triumph sia un lavoro affascinante? Leggete questo articolo e poi ne riparliamo...

05

LA CITTÀ NASCOSTA p28

La nuova Bonneville ci accompagna in un viaggio nella Londra che non vedrete mai in cartolina.

06

INDISCUTIBILMENTE SUPERIORI p32

Cosa c'entra un fucile con i test che Triumph riserva ai suoi accessori ufficiali?

07

EVOLUZIONE p34

La storia della Speed Triple e un'introduzione alla 1050 "15th Anniversary SE".

08

IL SIGNORE DEGLI ANELLI p40

L'incredibile vita di un pistone...

09

CHE PASSIONE p42

Il gusto degli italiani è unico anche quando elaborano le loro moto.

10

COME LEI. NESSUNA p44

Le prime impressioni di guida della nuova Thunderbird, cruiser con un bicilindrico parallelo da 1600cc. Nessuna è come lei.

CONCORSO p47

In palio un premio unico! L'invito alla presentazione stampa ufficiale della Thunderbird, in Spagna.

TRIUMPH



SI PUÒ FARE!

Il motore a tre cilindri, incorniciato in un'architettura senza limiti, si fa subito riconoscere come il cuore della Rocket III, e il resto della moto sembra uscito da un manga giapponese.

Il preparatore britannico Roger Allmond ha creato questa special estrema intorno a un motore fornito dalla stessa Triumph.

Allmond ha realizzato le ruote da un blocco di alluminio, da lui stesso lavorato, abbinandole a cerchi Dymag in fibra di carbonio. L'avantreno e il retrotreno sono ora monobraccio. Il forcellone integra l'albero cardanico ed è rinforzato per sostenere la conversione a monobraccio. E il disco del freno posteriore

ruota ora sul cardano anziché essere fissato sul mozzo. L'avantreno è costituito da una forcella monobraccio in acciaio realizzata ad hoc e il telaio stesso è una struttura di alluminio plasmata in modo organico, davvero minimal rispetto al motore da 2,3 litri, che a oggi è ancora il propulsore di serie di maggiore cilindrata.

"Il telaio e la carrozzeria sono le parti della moto che preferisco", spiega Allmond. "Il segreto è nella forma, un flusso sottile che viene poi completato dagli altri componenti."

Sottile? Non è esattamente l'aggettivo che useremmo per questa moto....



NEWS DAL CAMPIONATO MONDIALE SUPERSPORT

LA DAYTONA 675 HA VISSUTO UN 2008 RICCO DI SUCCESSI, VINCENDO GLI AMBITI TITOLI DELLA SUPERSPORT BRITANNICA E TEDESCA CON I TEAM MAP EMBASSY E G-LAB. PER IL 2009, LA NUOVA DAYTONA GAREGGERÀ AI MASSIMI LIVELLI: IL CAMPIONATO MONDIALE SUPERSPORT.

Il team Triumph ufficiale è il competitivo team ParkinGO Triumph BE1 Racing. La squadra ha ingaggiato una coppia di piloti esperti: l'australiano Garry McCoy e l'italiano Gianluca Nannelli. L'anno scorso, la stagione di debutto nel campionato mondiale della Daytona 675 è stata dura ma promettente per McCoy. Dopo l'avvio strepitoso dalla griglia di Phillip Island, Australia, dove ha ottenuto un brillante sesto posto, il suo team si è trovato a fare i conti con alcuni problemi, poi un grave incidente ha drasticamente abbreviato la stagione dell'australiano. Malgrado ciò, per l'ultima gara del 2008 McCoy è passato al team BE1, che è rimasto talmente impressionato dal pilota da offrirgli un contratto per il 2009.

"Sono davvero felice di annunciare la promozione della squadra BE1 Racing a team ufficiale", ha dichiarato il proprietario del team, Giuliano Rovelli. "Dimostra che abbiamo fatto un eccellente lavoro durante il nostro primo anno di campionato. I nostri obiettivi per il 2009 sono ambiziosi, ma abbiamo ingaggiato due piloti esperti e veloci che aiuteranno la nostra squadra a crescere ulteriormente. In autunno abbiamo lavorato duramente e in occasione del primo incontro con i nostri avversari durante i test di Portimao abbiamo mostrato notevoli miglioramenti. Il percorso per arrivare in cima è ancora lungo ma siamo impazienti di tornare al lavoro perché siamo certi di essere sulla buona strada."



TRIONFO A MACAO

IL GP DI MACAO È UNA DELLE GARE PIÙ INTENSE DEL MONDO. DISEGNATO SULL'OMONIMA ISOLA AL LARGO DELLA COSTA CINESE, IL FAMIGERATO CIRCUITO STRADALE TAGLIA ATTRAVERSO LA CITTÀ MODERNA, LUNGO I CASINÒ E L'OSPEDALE, A POCCHI METRI DALLE CASE. È ALLO STESSO TEMPO TERRIFICANTE ED ECCITANTE, E RICHIEDE UNA BUONA DOSE DI ESPERIENZA A CHI LO AFFRONTA. IL FRANCESE GERALD MUTEAU È UNO DI QUESTI PILOTI ASSOLUTAMENTE SPECIALI. CON LA SUA DAYTONA 675 HA OTTENUTO IL SECONDO POSTO NELLA CLASSE SUPERSPORT, PER IL TEAM OF PARIS.

Team of Paris è una squadra che gareggia in onore di Bruno Bonhuil, pilota francese che morì proprio a Macao nel 2005. Il proprietario del team, Olivier Pierson, spiega: "Non chiedo a nessuno di venire a correre qui, sono i piloti stessi a chiedermelo e, prima di concludere, ne parliamo a lungo". Pierson è un imprenditore nella vicina Hong Kong. "La decisione di gareggiare qui fu presa in un bar, alle 4 del mattino", racconta. E il suo team affronta questa sfida col sorriso. I meccanici sono volontari e le ragazze sulla griglia di partenza sono importanti imprenditrici, amiche di Pierson, che si prendono una pausa dal lavoro e si godono l'attenzione di tutti.

La gara del novembre 2008 è stata la terza volta a Macao, per Muteau, ma la prima in sella a una Triumph. "È una moto fantastica", spiega "la 675 ha un ottimo telaio, è veloce in curva e molto precisa, cosa che in un circuito cittadino è molto importante... Guidare qui con questa moto è più divertente che con una Superbike da 1000cc, e riesco persino a essere più veloce nella curve più strette del circuito."

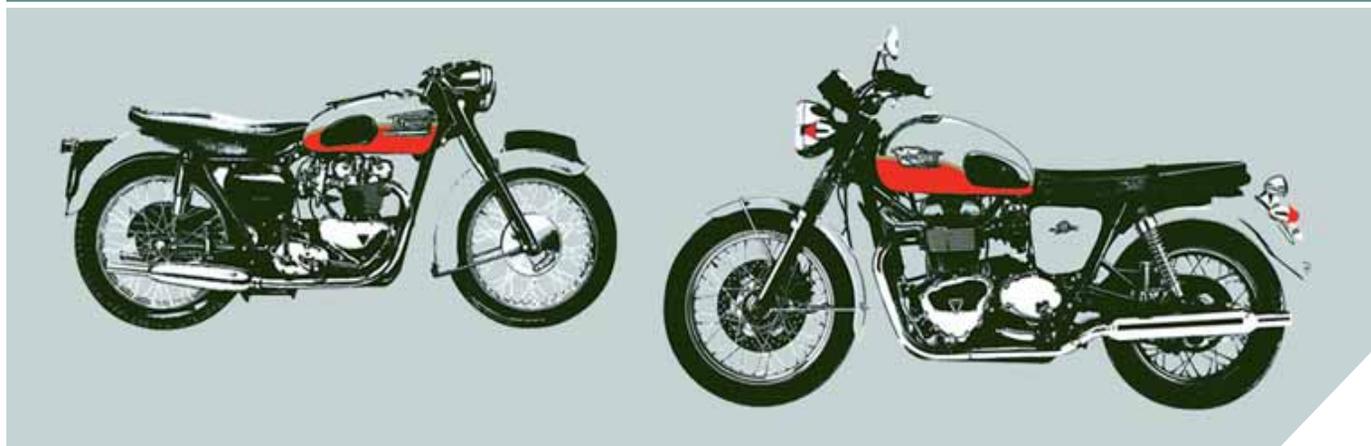
PER MAGGIORI INFORMAZIONI, WWW.TEAMOFPARIS.COM



Immagini: Stephen Davison
Pacemaker Press Intl.

BUON COMPLEANNO BONNEVILLE

POCHISSIME MOTO, DOPO AVER SPENTO 50 CANDELINE, RIESCONO A OCCUPARE ANCORA I PRIMI POSTI NELLE CLASSIFICHE DI VENDITA... LA LEGGENDARIA BONNEVILLE È L'ECCEZIONE! E IL SUO STORICO ANNIVERSARIO SARÀ CELEBRATO IN TUTTO IL MONDO.



Il Triumph Owners Motorcycle Club (TOMCC) ha programmato un evento speciale per l'estate, presso l'Heritage Motor Centre, a Gaydon, Inghilterra, il 22-23 agosto 2009. Per maggiori informazioni, www.bonnevillecelebration.org.

Un triumpista particolarmente interessato al suo anniversario è Doug Mogano. Doug entrò in Triumph come apprendista nel 1958 e continuò a lavorare saltuariamente per l'azienda fino al 1983. L'anno seguente barattò una stufa elettrica con una vecchia Triumph in pessime condizioni. "Quando iniziai a raschiare la vernice mi resi conto che era una delle prime Bonneville", racconta Doug. "Quando poi feci ulteriori ricerche, scoprii che si trattava della Bonneville numero 39. Feci qualche conto e mi resi conto che lavoravo alla linea di produzione proprio quando quella moto fu assemblata". Doug smontò la moto ma, come di

solito capita a molti altri progetti importanti, il restauro rimase in sospeso finché non riuscì ad avere più tempo libero, cosa che successe quando decise di ritirarsi in Italia... Quando lo scorso anno Doug seppe che Triumph avrebbe realizzato una serie di Bonneville Special Edition, per festeggiare il 50° anniversario, telefonò al suo concessionario (Triumph Massa) e gli chiese "Me ne procuri una?" Fin qui, tutto più o meno normale. Poi, però, Doug ebbe un'idea geniale: perché non assicurarsi il modello numero 39? "La stavano per consegnare ad Atlanta, in America, ma Triumph riuscì a dirottarla verso l'Italia." Quanti orgogliosi genitori possono dire di essere padri di due gemelle nate a 50 anni di distanza?

PER MAGGIORI INFORMAZIONI, WWW.BONNEVILLECELEBRATION.ORG



TRIDAYS'09

AVETE GIÀ PRENOTATO LE VACANZE? LE DATE DEL TRIDAYS, IL FESTIVAL EUROPEO DEL MONDO E DELLA PASSIONE TRIUMPH, SONO STATE DECISE. QUINDI VI CONSIGLIAMO DI TENERVI LIBERI NEL WEEKEND DEL 26-28 GIUGNO.

Il Tridays è unico sotto molti aspetti. È un rally motociclistico con un'atmosfera familiare e un evento davvero speciale. Gli organizzatori trasformano una cittadina austriaca in una versione "Austin Powers" di un villaggio inglese, completo di cabine telefoniche rosse e guardie reali con colbacco. Per chi desidera passare più tempo nella bellissima campagna austriaca, consigliamo il Triweek, l'evento più rilassato che precederà il weekend di passione e che inizierà il 21 giugno. Gli organizzatori stanno passando al vaglio ogni aspetto degli eventi precedenti per garantire che quello del 2009 sia il migliore di sempre. Due notti con sistemazione in un bed & breakfast partono da €78 a persona. Per chi dispone di un budget limitato, è possibile soggiornare in campeggio, mentre per chi desidera un weekend da sogno, sono disponibili suite a quattro stelle.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI, WWW.TRIDAYS.COM



ELEGANTI-T-SHIRT MODELLINI E TANTO ALTRO

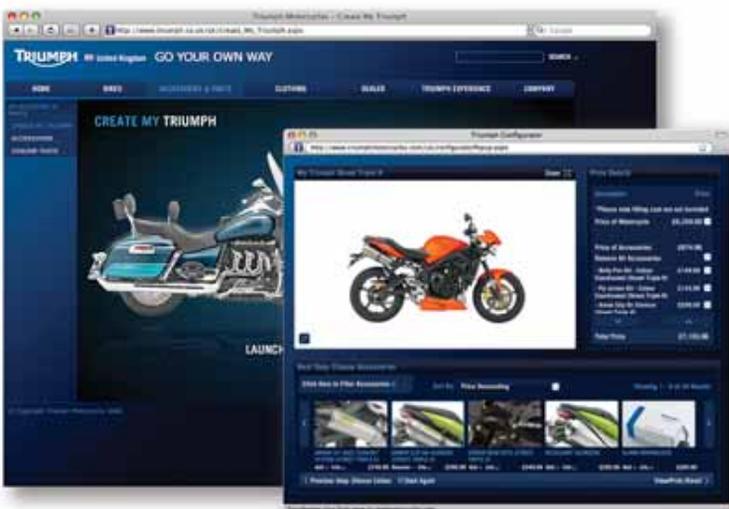
Le Concessionarie Triumph hanno un'atmosfera particolare, creata non soltanto dalle motociclette in esposizione ma anche dalla ricca gamma di capi d'abbigliamento e accessori. E, tra i capi più apprezzati dagli appassionati, ci sono senza dubbio le t-shirt. Per loro abbiamo creato 15 nuovi design. Hurricane, Thruxton 500 e Rock 'n Roll rimandano agli anni di gloria del motociclismo britannico mentre Urban Dot e Union Tank si ispirano alla nuova età dell'oro di Triumph. La tee preferita di Triumph Magazine è Wild Cats, con un design che ricorda i cartelloni pubblicitari dei B-movie a sfondo motociclistico della fine degli anni Sessanta.

Altra novità 2009 è un trio di modellini pressofusi e ultra-dettagliati, in scala 1:12. Si tratta di tre Triumph simbolo, molto diverse tra loro: la Speed Twin, la X75 Hurricane e la "The Great Escape" guidata da Steve McQueen nel film "La grande fuga". Gli appassionati di arte potranno inoltre apprezzare la nuova serigrafia realizzata in edizione limitata da Andreas Williams per celebrare i 50 anni della Bonneville. L'intera collezione primavera/estate Triumph sarà disponibile nelle Concessionarie da giugno.



COSTRUIRE LA VOSTRA TRIUMPH

Le normative in materia di salute e sicurezza non permettono ai nostri clienti di stare sulla linea di produzione di Hinckley, quindi Triumph ha trovato una valida alternativa... Si chiama "Create My Triumph", è uno strumento che si trova su www.triumph.it e consente di personalizzare e visualizzare ciascuna Triumph in catalogo, utilizzando le oltre 600 opzioni direttamente dalla gamma di Accessori Triumph. Il risultato finale può essere ruotato da entrambi i lati ed è corredato dal prezzo totale, con i dettagli dei costi della moto e dei singoli accessori; inoltre, le specifiche potranno essere salvate o stampate e portate direttamente a un Concessionario ufficiale Triumph. In più, l'immagine della Triumph dei vostri sogni potrà essere salvata, visualizzata come sfondo del desktop o inviata a se stessi o a un amico con una e-mail.



IDEE BRILLANTI

LA NUOVA STREET TRIPLE R È DISPONIBILE ANCHE NELL'ESCLUSIVA COLORAZIONE MATT ORANGE CHE UNISCE LO STILE HOT AL GUSTO MODERNO. E NON È L'UNICA COSA AD AVER ASSUNTO TINTE ARANCIO...



(1)



(3)



(2)



(4)

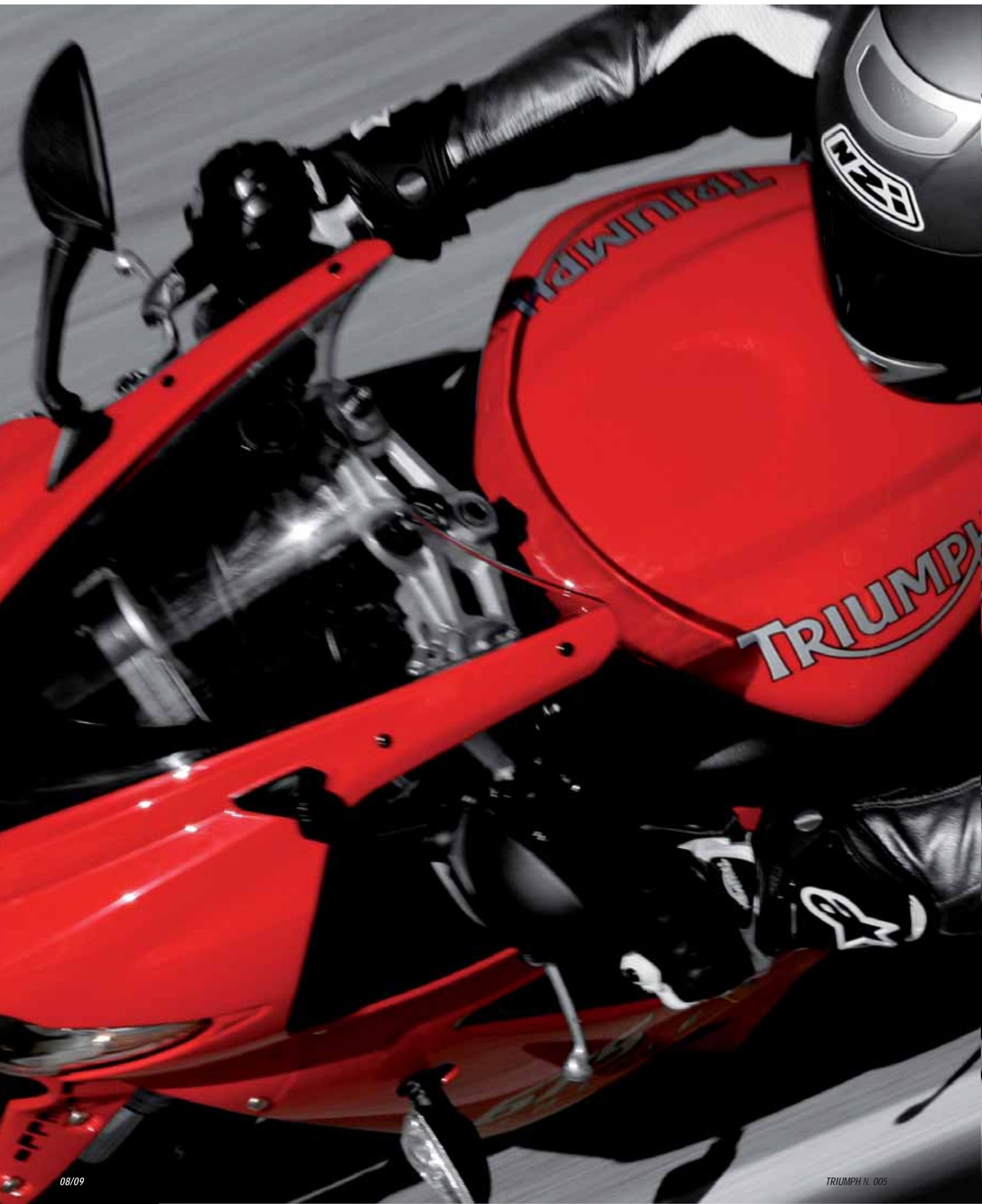


(5)



(6)

(1) **Triumph Street Triple R** Come la Street Triple, solo più cattiva. Il modello R è dotato di sospensioni anteriore e posteriore interamente regolabili, pinze radiali a 4 pistoncini Nissin, pompa radiale, forcella con foderi anodizzati neri, sella grigia, manubrio rastremato Magura ed esclusiva grafica R. È disponibile anche nella colorazione Matt Graphite. www.triumph.co.uk
(2) **ScandiPhone** Il telefono svedese retrò, ideale per chi desidera ricreare un'atmosfera in perfetto stile anni Sessanta. Questa rivisitazione di un classico del design "tutto in uno" è adatto a qualsiasi presa standard (per il Regno Unito). www.firebox.com
(3) **Bell & Ross BR01** Questa giovane società svizzera realizza orologi da polso per piloti navali, sommozzatori, artigiani e astronauti, quindi il modello BR 01-94 Titanium Orange non avrà certo problemi a farsi indossare persino dai motociclisti più avventurosi. Ormai considerato un classico dei nostri giorni, potreste trovare difficile racchiudere questo mastodonte da 46mm di diametro sotto il polsino: allora perché non fare come i piloti e indossarlo direttamente sopra? www.bellross.com
(4) **Dell Studio Hybrid** C'è voluto parecchio tempo prima che i produttori di PC si riprendessero dall'impatto culturale dell'iMac, ma questo desktop Dell dimostra che Apple non è la sola a seguire egregiamente la propria strada. È disponibile con un'ampia gamma di cover intercambiabili per offrirvi la possibilità di personalizzare il vostro computer. Dell dichiara inoltre che si tratta ad oggi del desktop più ecologico ed efficiente per quanto concerne i consumi. www.dell.com
(5) **Black & Decker AutoWrench** Una chiave inglese regolabile per il 21° secolo. Si regola automaticamente su qualsiasi dado, fino a 32mm, con il semplice tocco di un pulsante. Sappiamo che non vi serve, ma... www.blackanddecker.com
(6) **Olympus Tough-6000** A prova di urti, acqua e gelo, sembra proprio la fotocamera digitale compatta da 10 megapixel perfetta per la tasca o lo zaino di un motociclista Triumph. www.olympus.com Per informazioni su prezzi, compatibilità e altri dettagli, contattate il vostro importatore/produttore locale.





TESTO: PAUL TAYLOR
FOTO: PAUL BARSHON,
JASON CRITCHELL

01

LA PERFEZIONE FATTA MOTO

NEL LAVORARE SULLA NUOVA DAYTONA 675, IL TEAM DI SVILUPPO TRIUMPH AVEVA CHIARO IN MENTE L'OBIETTIVO: REALIZZARE LA SUPERSPORT PERFETTA



Il capo collaudatore David Lopez, con i più recenti modelli della linea Triumph Engineered with Alpinestars, porta la Daytona 675 fino ai confini di Cartagena.

NEL CORSO DELLO SVILUPPO DELLA DAYTONA ABBIAMO TESTATO TUTTE LE CONCORRENTI, CERCANDO DI ESSERE IL PIÙ OBIETTIVI E ONESTI POSSIBILE. NON CE N'È PER NESSUNA...

Nessuna moto incarna la moderna filosofia Triumph meglio della Daytona 675. In un settore di mercato che impone architetture a quattro cilindri e 600cc per le sportive di media cilindrata, Triumph ha rivoluzionato e cambiato le carte in tavola per produrre un eccezionale motore a tre cilindri.

Gli inglesi valutarono per la prima volta la produzione di una supersport verso la fine degli anni Novanta. Il risultato fu una tradizionale quattro cilindri in linea da 600cc, nota come TT600. Tuttavia, in seguito alla decisione nel 2003 di concentrarsi su bicilindrici paralleli e tre cilindri, l'idea fu rivisitata e così vide la luce la Daytona 675.

“La Daytona 600 uscì nel 2003 e una settimana dopo la presentazione alla stampa stavamo già testando l'ibrido che sarebbe poi diventato la bozza iniziale della Daytona 675”, ricorda David Lopez, ingegnere addetto allo sviluppo nonché collaudatore per il progetto. “Quella moto non aveva né il motore né il telaio della moto finale, ma persino allora le prestazioni del prototipo erano incredibili.”

“Il team di designer prese quindi l'idea iniziale e, in soli 18 mesi, realizzò una moto che aveva esattamente la forma e la struttura volute, e che aveva un peso persino inferiore al target che ci eravamo prefissati. Quando guidammo il primo prototipo, la moto era già il meglio disponibile sul mercato. Non potevo credere che il telaio e il motore fossero tanto straordinari! È stato sufficiente apportare qualche regolazione e il lavoro era completo. Per me, la Daytona 675 fu il punto di svolta di Triumph perché dimostrò a tutti che siamo in grado di arrivare ai vertici anche nella classe più competitiva.”

I commenti positivi e le prime vittorie in pista hanno ulteriormente avvalorato le credenziali della moto e Triumph può essere perdonata per essersi presa un po' di tempo nella progettazione della nuova versione della

DAYTONA 675



Daytona. Il lavoro ebbe inizio già nel giugno 2006, appena qualche mese dopo l'arrivo negli showroom della prima 675. La sfida consisteva nell'ottimizzare il concetto senza perdere il carattere distintivo che la rendeva unica rispetto alle quattro cilindri.

“Non abbiamo mai pensato che servissero grandi cambiamenti”, prosegue Lopez. “Al contrario, abbiamo deciso di sviluppare ulteriormente le caratteristiche che rendevano speciale e unica questa moto. Ad esempio, due ottime qualità erano l'agilità del telaio e le prestazioni dell'impianto frenante anteriore, e ci siamo quindi concentrati sul perfezionamento di questi due aspetti.”

“L'agilità è stata migliorata riducendo la massa e l'inerzia dei componenti principali, come la ruota posteriore e i dischi dei freni anteriori, centralizzando ancor di più la distribuzione delle masse (riducendole alle estremità della moto) e adottando nuovi pneumatici, che non solo sono il meglio in termini di grip ma migliorano ancora di più l'agilità dell'avantreno.”

“I freni anteriori sono stati migliorati grazie all'introduzione di pinze monoblocco. Sono perfette per la moto poiché rappresentano un notevole

miglioramento di prestazioni, sensazione e compattezza rispetto alle pinze tradizionali per l'uso su pista e in strada.”

“I miglioramenti nascono inoltre dal vantaggio strutturale derivato dal ricavare la pinza da un singolo blocco di materiale anziché da due metà fissate insieme. È un processo costoso ma in condizioni di utilizzo estreme queste pinze si deformano meno rispetto a quelle tradizionali, migliorando così la potenza, la sensazione di guida e la compattezza delle leve quando se ne ha maggiormente bisogno.” Al designer Chris Hennegan fu chiesto di dare un nuovo tocco estetico alla Daytona 675, ma la sua penna si concentrò soprattutto sull'area della strumentazione, l'unica parte della moto di cui non era soddisfatto al 100%. Il risultato è un faro dalla forma più aggressiva e una presa d'aria più elegante, oltre a un aspetto maggiormente integrato della strumentazione. Il team si occupò quindi di togliere peso e aumentare la potenza. I target di tre cavalli e tre chili furono fissati, con l'obiettivo di togliere peso là dove era più in evidenza e di ottenere più potenza ai massimi regimi di rotazione, senza sacrificare bassi e medi.



5 MINUTI CON DAVID LOPEZ

TRIUMPH HA MOLTI INGEGNERI ADDETTI ALLO SVILUPPO E MOLTI COLLAUDATORI, MA LO SPAGNOLO DAVID LOPEZ CORDOBA RICOPRE UNA POSIZIONE ESCLUSIVA, ESSENDO L'UNICO A SVOLGERE ENTRAMBI I RUOLI. OLTRE AD ESSERE UN OTTIMO INGEGNERE, È ANCHE IL PIÙ IDONEO A SVILUPPARE LA DAYTONA 675 PROPRIO PER IL SUO TALENTO SULLE DUE RUOTE, CHE LO HA PORTATO A GAREGGIARE A LIVELLI MONDIALI

RACCONTACI UN PO' DELLA TUA CARRIERA IN TRIUMPH

Sono entrato in Triumph come stagista ingegnere nel 2000 e, dopo aver completato gli studi, sono rientrato in azienda come ingegnere addetto allo sviluppo del telaio e come collaudatore. Tutto quello che so l'ho imparato dal mio mentore, David Rawlins, il capocollaudatore di Triumph che allora contava già oltre 30 anni di esperienza. Attualmente lavoro in Spagna, dove il reparto di sviluppo del telaio di Triumph Motorcycles dispone di una struttura privata per i test.

QUALI SONO GLI ASPETTI MIGLIORI DEL TUO LAVORO?

Lavorare per Triumph è un privilegio. Collaborare allo sviluppo del telaio e al test di ogni moto Triumph è un lavoro da sogno. È anche un lavoro difficile e di grande responsabilità. A volte è duro per la natura stessa dei test sulle moto, dove ci si spinge all'estremo e spesso anche oltre. Ho un po' di cicatrici che lo provano!

PERCHÉ UN'AZIENDA RELATIVAMENTE PICCOLA OFFRE MOTO SEMPRE ECCEZIONALI? "Nella botte piccola c'è il vino buono". In effetti, ci sono molti vantaggi nell'essere un gruppo piccolo e di elevata qualità, perché i rapporti tra le persone che lavorano a ogni progetto sono molto più stretti e tutti riescono ad avere una buona conoscenza generale dell'intero progetto. Ciò consente di essere maggiormente flessibili nell'affrontare qualsiasi problema durante ogni fase di design e sviluppo.

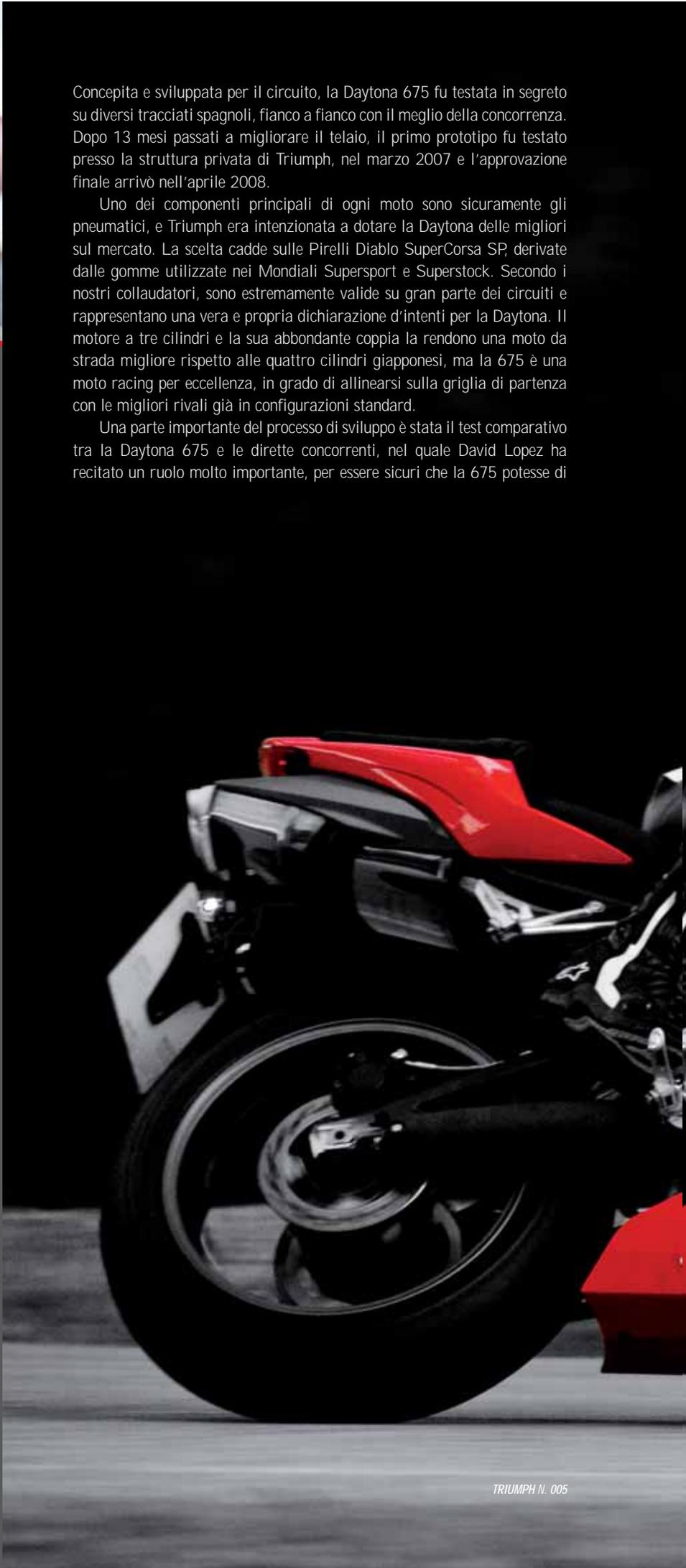
COSA CONSIGLI A CHI VOLESSE INTRAPRENDERE UNA CARRIERA SIMILE ALLA TUA? Consiglio un'ottima base di ingegneria, esperienza in pista, pazienza e un buon insegnante. È un cammino che si impara solo ed esclusivamente con l'esperienza; come mi ha insegnato il mio mentore: è un lavoro tanto d'arte quanto di scienza.

IN CHE MODO SI FESTEGGIA IL COMPLETAMENTO DI UN PROGETTO? Dopo la presentazione estremamente positiva della prima Daytona 675 nel 2006, un gruppo di dipendenti Triumph decise che non c'era modo migliore di festeggiare se non portarla a una delle gare più dure e avvincenti del mondo: la 24 Ore di Catalogna. Un gruppo di 40 persone dell'azienda partecipò alla trasferta in Catalogna con una moto standard che giunse seconda nella Supersport. Guidai in team con mio fratello (anche lui collaudatore Triumph) e un giornalista spagnolo. In effetti, solo un incidente ci impedì di vincere anche la classe Superstock 1000 nonostante la nostra moto fosse solo una 675cc! Non abbiamo ancora deciso cosa faremo questa volta...

Concepita e sviluppata per il circuito, la Daytona 675 fu testata in segreto su diversi tracciati spagnoli, fianco a fianco con il meglio della concorrenza. Dopo 13 mesi passati a migliorare il telaio, il primo prototipo fu testato presso la struttura privata di Triumph, nel marzo 2007 e l'approvazione finale arrivò nell'aprile 2008.

Uno dei componenti principali di ogni moto sono sicuramente gli pneumatici, e Triumph era intenzionata a dotare la Daytona delle migliori sul mercato. La scelta cadde sulle Pirelli Diablo SuperCorsa SP, derivate dalle gomme utilizzate nei Mondiali Supersport e Superstock. Secondo i nostri collaudatori, sono estremamente valide su gran parte dei circuiti e rappresentano una vera e propria dichiarazione d'intenti per la Daytona. Il motore a tre cilindri e la sua abbondante coppia la rendono una moto da strada migliore rispetto alle quattro cilindri giapponesi, ma la 675 è una moto racing per eccellenza, in grado di allinearsi sulla griglia di partenza con le migliori rivali già in configurazioni standard.

Una parte importante del processo di sviluppo è stata il test comparativo tra la Daytona 675 e le dirette concorrenti, nel quale David Lopez ha recitato un ruolo molto importante, per essere sicuri che la 675 potesse di



nuovo reclamare il titolo di leader nella sua classe. Dice David: "Dobbiamo conoscere alla perfezione tutti i prodotti sul mercato per poter realizzare ciò che i clienti desiderano o si aspettano. Ed è anche un modo interessante e divertente per valutare le nostre prestazioni. Una delle cose che preferisco è confrontare i tempi sul giro, dato che è probabilmente il metodo più completo per confrontare le prestazioni in pista."

"Cerchiamo di essere il più leali e obiettivi possibile, nei confronti dei nostri concorrenti, e guidiamo tutte le moto sia con le gomme di serie sia con le migliori gomme da pista, che non a caso sono le Pirelli che montiamo sulla Daytona. La conclusione dopo questi test è stata che la nostra moto era la più veloce. Ma non abbiamo fermato lo sviluppo finché non abbiamo ottenuto un vantaggio netto." In conclusione, abbiamo apportato oltre 50 singole modifiche alla Daytona 2009. La nuova sospensione ha ora la possibilità di regolare la risposta alle alte e basse velocità ed è una delle migliorie più importanti.

Lavorare sulle basse velocità permette di ottimizzare il controllo in frenata, curva e accelerazione, mentre la regolazione alle alte velocità significa che i risultati vengono raggiunti senza compromettere il controllo

sui percorsi con asperità. Il risultato è una sospensione perfettamente regolabile, che unisce la precisione richiesta per le migliori prestazioni su pista a una guida più confortevole su strada.

"Siamo molto contenti del risultato finale nel suo insieme, ma se devo citare un aspetto in particolare, direi che mi piace molto la nuova sospensione", ha dichiarato Lopez con orgoglio. "L'introduzione della nuova forcella e del monoammortizzatore, entrambi pluri-regolabili, ha portato un miglioramento che ha sorpreso persino noi."

"Come per gran parte dei componenti del modello precedente, eravamo già molto soddisfatti delle prestazioni della sospensione, poiché forniva, su strada, un ottimo compromesso tra controllo comfort e consentiva, in pista, una grande possibilità di regolazione per una guida al limite. Con l'introduzione della nuova sospensione non ci sono più compromessi. L'assetto standard offre un eccellente controllo per la guida sportiva o su pista, risultando al contempo ottimo su ogni tipo di superficie. Inoltre, l'eccellente possibilità di regolazione consente ai motociclisti più esigenti di assettare la moto con precisione estrema persino per i tracciati più duri o le condizioni di guida più esasperate."

In alto a sinistra: David Lopez parla con il motociclista e giornalista ispano-americano Kenny Noyes durante la recente presentazione alla stampa.

Sulla versione 2009 della Daytona ogni elemento dinamico è stato virtualmente affilato... Non è stato semplice, ma ne è valsa la pena



ABBIAMO AVUTO LA POSSIBILITÀ DI MIGLIORARE
LA 675 E SIAMO ORGOGLIOSI DI AVER CREATO LA
SUPERSPORT PER ECCELLENZA

Gran parte dello sviluppo del motore è il risultato dei commenti e dei feedback dei team che guidano la Daytona 675 nei Campionati Supersport Nazionali e nel Mondiale. Gli ingegneri si sono concentrati sulla testata e sul sistema di scarico, con lo sviluppo di un nuovo supporto, e il sistema EFI. Il nuovo software di gestione del motore è più veloce del 15% e ha una risposta più intuitiva dell'acceleratore rispetto al modello precedente. Questo sistema intelligente reagisce allo stile di guida del motociclista, quindi un'apertura di gas moderata comporta un'erogazione di potenza più morbida per il massimo controllo, mentre un'apertura rapida rilascia tutta la potenza. Questo avanzato software controlla inoltre l'effetto frenante del motore, eliminando così la necessità di una frizione antisaltellamento, e offre il vantaggio di un risparmio di carburante del 7% rispetto alla precedente Daytona.

La 675 si è fatta notare sui tracciati di tutto il mondo, vincendo i competitivi campionati Supersport britannico e tedesco nel 2008, e grazie a queste esperienze Triumph è in grado di offrire una completa gamma di componenti per portare la Daytona fino ai livelli di un Campionati Mondiale. Oltre ai "classici" alberi a camme e sistemi di scarico race (sviluppati in collaborazione con il partner ufficiale Arrow Special Parts), una chicca è il nuovo pacchetto software che consente di riprogrammare l'ECU per lavorare su alimentazione, avviamento, limitatore di giri e funzionamento del cambio elettronico Quick Shifter. Il nuovo software si chiama TRACS (Triumph Race Calibration Software, software di calibrazione racing di Triumph) e gira su PC con Windows XP o Vista.

Il TRACS è stato sviluppato internamente dal team di calibrazione EFI di Triumph e consente di ottenere mappature precisissime per ogni cilindro. Offre inoltre la funzionalità aggiuntiva di impostare un limitatore di velocità per la pit lane e di eseguire schemi di avviamento per pista asciutta e bagnata.

Il processo di sviluppo di ogni Triumph è lungo e complesso, ma non può essere altrimenti se si vuole testare ciascuna moto al limite al fine di garantire prestazioni ottimali in ogni circostanza.

Come conferma Lopez, con un prodotto come la Daytona questo processo è ancor più complesso perché bisogna considerare i differenti utilizzi della moto, dai percorsi cittadini fino ai circuiti più duri. "Diversi team del reparto ricerca e sviluppo lavorano ciascuno su aree differenti. Alcuni sviluppano il sistema di alimentazione ad altitudini fino a 3000 metri e a temperature tra i -10° C e i 40° C. Altri conducono test di resistenza estremi su pista o prove su lunga percorrenza in ogni condizione. Il numero totale di chilometri percorsi dalla moto prima che arrivi nei negozi è nell'ordine delle centinaia di migliaia..."

In particolare, il nostro reparto è responsabile dello sviluppo del telaio per tutti i modelli Triumph. Ci occupiamo di assetto e struttura, distribuzione dei pesi, ergonomia, sospensioni, freni, gomme e così via. Lavoriamo in stretta collaborazione con il Product Manager e il team di design del telaio affinché il prodotto finito risponda o persino superi le aspettative di tutti. Per raggiungere questo risultato sulla Daytona 675, abbiamo dedicato gran parte dei nostri sforzi alle prestazioni su pista senza mai dimenticare l'uso stradale."

"Abbiamo guidato migliaia di chilometri su tracciati differenti per essere certi che la Daytona diventasse la Supersport di riferimento. Questa parte dello sviluppo è stata essenziale per ottenere una moto così straordinaria, perché è la fase in cui abbiamo potuto rifinire ogni più piccolo dettaglio e raggiungere la perfezione assoluta. Con la nuova Daytona abbiamo avuto l'opportunità di migliorare tutti quei piccoli aspetti che rendono eccezionale l'insieme e siamo orgogliosi di aver creato quella che riteniamo una moto perfetta."



IL NUOVO **McCOY**

**CON CINQUE TITOLI NAZIONALI SUPERSPORT
NEGLI ULTIMI DUE ANNI, TRIUMPH AFFRONTA IL
CAMPIONATO DEL MONDO CON UN NUOVO TEAM
E UN NOME DA LEGGENDA**

Il team italiano BE1 Racing, miglior scuderia Triumph al suo debutto nel Campionato Mondiale 2008, è stato incaricato di rappresentare in modo ufficiale Triumph nel Mondiale di quest'anno.

Per svolgere al meglio questo compito, il team ha ingaggiato due delle più importanti figure del paddock, l'italiano Gianluca Nannelli e l'australiano Garry McCoy.

Per McCoy, vincitore sia nel Campionato Mondiale Superbike sia in GP classe 500cc, unirsi al team BE1 rappresenta l'opportunità di portare a termine alcuni affari lasciati in sospeso l'anno scorso. Ha iniziato la sua carriera Triumph in maniera sensazionale, lottando e ottenendo il sesto posto nella seconda gara, a Phillip Island, ma a metà stagione è stato costretto ad abbandonare il campionato a causa di un infortunio alla schiena durante le qualifiche a Brno.

"Volevo davvero rimanere con Triumph", ha dichiarato McCoy. "Ho guidato per la prima volta la Daytona 675 come pilota ospite al Supertest alcuni anni fa e me ne sono innamorato all'istante. Sembrava proprio la moto racing perfetta ed ero emozionato all'idea di poterla guidare ufficialmente. Dopo un inizio di stagione promettente abbiamo avuto alcuni problemi nel team in cui stavo, e poi c'è stato l'infortunio. Quando il team BE1 si è rivolto a me per chiedermi di guidare nel round finale l'anno scorso sono rimasto molto colpito dalla loro professionalità e abbiamo concluso rapidamente le trattative."

"La moto ha un potenziale enorme a livello mondiale e sono certo che possiamo fare il salto di qualità quest'anno. Rispetto alle quattro cilindri da 600cc abbiamo dei grossi vantaggi quando si tratta di velocità in curva e coppia. Dobbiamo puntare a ottimizzare questi punti di forza per affrontare al meglio la competizione e provare a vincere".

TRIUMPH

ENGINEERED WITH **ALPINESTARS**

DUE DEI NOMI PIÙ PRESTIGIOSI NEL SETTORE MOTOCICLISTICO UNISCONO LE PROPRIE FORZE PER CREARE UNA NUOVA GAMMA DI CAPI TECNICI DI ALTA QUALITÀ

Nel mondo della moda e dell'abbigliamento sportivo di qualità, le collaborazioni rivestono sempre un'importanza strategica. L'idea consiste nel prendere i punti di forza di un'azienda e unirli alle esclusive capacità, all'esperienza e al carattere di un'altra per creare qualcosa di nuovo e assolutamente speciale.

Triumph catalizzò su di sé l'attenzione quando, tre anni fa, collaborò con il leggendario stilista Paul Smith a una gamma di Bonneville e accessori in edizione limitata, ma l'ultima collaborazione si pone obiettivi nettamente differenti.

Triumph ha appena ampliato la sua popolare gamma di abbigliamento, lavorando a stretto contatto con il mitico brand Alpinestars, per sviluppare un'esclusiva collezione di prodotti pensati per i motociclisti più sportivi. La nuova linea porta in dote i migliori prodotti sviluppati per la pista per accompagnare con stile le fenomenali motociclette della gamma Urban Sports. La collezione "Triumph, engineered with Alpinestars" debutta con due tute in pelle, una intera e una divisibile, una giacca in tessuto, guanti e stivali anche con Gore-Tex, e si arricchirà ulteriormente in futuro. Visitate il sito www.triumph.it per ulteriori dettagli.



Stivali AS 2 Alpinestars ha costruito la propria fama sugli stivali race e touring. E questa evoluzione degli stivali leader del mercato dimostra chiaramente il perché. Il tocco discreto ed elegante offerto dalla bandiera britannica e dal logo Triumph li rende ancor più attraenti.

Guanti AS 1 Progettati grazie al contributo diretto dei fenomeni della pista, i guanti AS 1, top di gamma, sono realizzati in pelle e rinforzati da estesi inserti in plastica sagomata altamente resistenti agli urti.

Giacca AS 2 Creata sulla base di un'esperienza decennale, questa giacca può essere abbinata ai Jeans AS 3. Dotata di protezioni CE è realizzata con pelle di primissima qualità; inoltre è così elegante da risultare perfetta anche per quando si scende dalla moto.

Jeans AS 3 Confezionati per il massimo comfort e la massima protezione, i pantaloni in pelle AS 3 possono essere abbinati grazie alla zip di connessione alla giacca AS 2 per garantire una sicurezza pari alle tute intere ma con la versatilità e la praticità di una tuta divisibile.

Tuta AS 1 Come la tuta divisibile, anche la tuta intera AS 1 è realizzata in pelle pieno fiore da 1,2/1,4 mm. Inserti in termoplastica delle spalle con aerazione integrata, cuciture d'impatto a punti multipli, protezioni approvate CE e speciale protezione per la schiena approvata CE offrono a chi la indossa la massima protezione e un comfort assoluto, con un insuperabile stile racing.

Day-Lewis fotografato in esclusiva per
Triumph Magazine, in Inghilterra, in inverno.
Non è un motociclista da bel tempo...

INTERVISTA: GARY INMAN
FOTO: JAMES CHEADLE



DANIEL DAY-LEWIS

02

L'OSSESSIONE DI UNO DEGLI ATTORI PIÙ APPREZZATI AL MONDO? SI CHIAMA TRIUMPH

Molti dei miti dello schermo guidano, o sono in qualche modo legati alle moto Triumph da oltre 50 anni. L'ultimo, forse il migliore, a seguire la scia di colleghi famosi è l'irlandese premio Oscar Daniel Day-Lewis. Day-Lewis possiede tre Triumph ed è talmente attratto dalla nuova Speed Triple che non ci stupirebbe se, mentre state leggendo questo articolo, il numero fosse salito a quattro. L'attore, famoso per concedere pochissime interviste per promuovere i suoi film, è stato felice di incontrare Triumph Magazine benché impegnato alla preparazione di "Nine", il nuovo film di Baz Luhrmann, in cui è co-protagonista insieme a Nicole Kidman. Ha però posto una precisa condizione, ovvero che si parlasse unicamente di moto...

"Mi pare che avessi 25 anni la prima volta che comprai una moto.

Avevo un amico che era un ottimo motociclista off-road. Faceva parecchi giri in moto per tutto il Galles. Una volta andai a trovarlo e, siccome aveva due Husky, decidemmo di sfruttarle. Mi piacque molto e pensai che avrei dovuto prendere una moto da strada. Ho sempre amato le due ruote. Ho avuto biciclette per tutta la vita e ho persino fatto alcune gare. All'epoca vivevo a Londra e la moto era il mezzo perfetto per muoversi in città. Così comprai una Suzuki 125.

Dopo aver superato l'esame di guida, passai a una Triumph Daytona 900. Era il primo modello. Quello giallo, bellissimo. Vidi una foto e me ne innamorai. Mi ero trasferito in Irlanda, ma la ordinai da un negozio a Hornsey [Londra]. Qualcuno mi disse 'Faresti meglio a provarla'. Così riuscii a trovarne una in Irlanda e montai in sella. Ero cotto di lei. Sostanzialmente l'ho tenuta fino alla 595. Continuavo a cambiarle ogni due anni. Ci facevo parecchi chilometri, era prima che mi facessi una famiglia insomma. Viaggiavo in tutta Europa.

La mia prima Triumph fu però un'altra, d'epoca. Comprai una Tiger in North Carolina, da un rigattiere. Non era esattamente comoda da guidare ma la amavo. Era la vecchia moto di Fonzie, per intenderci, ma con i semimanubri. Mi servivano tutte e due le mani per tirare la frizione. Di solito mi riempivo le tasche di candele e partivo verso le Blue Ridge Mountains. Ho dei ricordi fantastici di una volta che guidai di notte con un amico. Eravamo partiti un po' tardi per tornare a casa e per tutto il tragitto siamo stati accompagnati dalle cascate di scintille che provenivano dalle pedane!

Ho provato molte altre moto. Ma le sole che ho mai amato veramente sono le Triumph. Ho ancora la mia T595 e la mia vecchia Daytona. Adoro l'ultima Speed Triple. Sto lavorando proprio vicino al concessionario Jack Lilley [ai Pinewood Studios, Londra], così ho avuto l'occasione di provare diversi modelli: la Tiger, pensando alla comodità per i lunghi viaggi. La Thruxton, ma non è adatta a me. Ma non appena ho provato la Speed Triple mi sono detto "È quella giusta". Mi piace tutto di lei. L'interesse corto. L'avanterno. È agilissima. Amo la potenza e ho sempre apprezzato le tre cilindri.

Mi attrae molto l'anonimato offerto dallo spostarsi in moto. Mi è sempre piaciuto questo aspetto. Non ho molte opportunità di andarmene per lunghi periodi. Ho un amico in Irlanda che ha una Ducati 916 e vado in moto con lui. Ci dirigiamo verso ovest e viaggiamo un po'.

Ai registi non piace che gli attori se ne vadano in giro in moto durante le riprese. Mi hanno mai chiesto di non farlo? Forse una volta, ma mai la seconda. In tutta onestà, sarebbe meglio se questa storia uscisse tra sei mesi, perché sto tenendo questa moto in segreto... È quello che mi piace

fare, che ho sempre fatto e che sempre continuerò a fare finché non potrò più. Michael Mann ha la passione delle due ruote, quando lavoravo con lui in North Carolina mi incoraggiava a montare in sella, quindi non c'erano problemi.

Ecco perché comprai la Daytona negli Stati Uniti. Stavo girando lì da un po' [il film 'La seduzione del male'] e non riuscivo più a stare senza moto. Ho provato a venderla una volta terminato il mio lavoro, ma non l'ho fatto e ne sono contento. Era del 1995.

Ho guidato su molte strade incantevoli. La Pacific Coast Highway, che porta a nord della California, è assolutamente meravigliosa. Poi mi è piaciuto molto il sud della Francia. Ho fatto giri fantastici in Sogna, Portogallo, Gran Bretagna... Non importa poi molto dove si viaggia. È bellissima anche la parte occidentale dell'Irlanda dove vivo, ma bisogna stare sempre attenti ai buchi nelle strade. E dove vivo le strade sono anche parecchio sporche.

Guardo le corse ogni weekend, se posso. E vado alle gare di MotoGP ogni volta che riesco. Sono andato anche alla North West 200. È stato fenomenale. Non c'è niente di paragonabile a 30 hooligan che danno gas su strade pubbliche. Sono di un altro pianeta. Tutti i piloti di moto lo sono, ma i miei tre più grandi eroi, da quando ho iniziato a seguire questo sport, sono Doohan, Joey Dunlop - che rimarrà per sempre il numero uno - e Rossi. Lo seguo da quando era ancora più ragazzino di quanto non sia ora.

Una volta, mentre tornavamo dal Nordovest, ci fermammo nella città natale di Joey (Ballymoney). C'è un centro sportivo dedicato a lui con un museo di tutte le moto che ha guidato, con le sue tute appese alle pareti e i trofei che ha vinto. Giuro che nessuno, neppure vincendo tre trofei al giorno dall'età di cinque anni, potrebbe riempire quella stanza come invece ha saputo fare lui. È stato incredibile vedere l'intera vita di quell'uomo sotto quella luce.

Mi piace guidare in qualsiasi condizione meteorologica. Avverto il freddo più di un tempo. Ho un po' di ferite che me lo fanno sentire di più. Ma se dovessi immaginarmi come un motociclista da bel tempo probabilmente appenderei i guanti al chiodo. È così piacevole montare in sella in tutte le stagioni. C'è un tipo diverso di piacere, un tipo differente di concentrazione. Devi essere consapevole della moto e di come si comporta nelle varie situazioni, quando è bagnato, quando fa freddo, quando 'è ghiaccio.

Dove vivo, ho fatto anche delle uscite piuttosto rischiose, sulle Wicklow Mountains, poco dopo che aveva nevicato. Ad essere sincero, non le rifarei, ma sono felice di averle fatte. Sono esperienze indimenticabili.

Quando ami le moto... non riesci a smettere di pensarci. Se vedi in giro una bella moto la guardi. E se vedi qualcuno guidare a gas spalancato ti senti l'adrenalina addosso. Andare in moto può essere molto intenso e al contempo molto rilassante per me. È davvero tutto per me. I giorni in pista sono sicuramente intensi. Mi sono divertito parecchio anche su strada. Ma a volte, sulle strade strette come quelle nei dintorni di casa mia, mi piace semplicemente lasciarmi trasportare dalla sensazione.

Non sopporto le moto sporche. Sono un vero disastro quando si tratta di lavare le macchine, e la mia auto in effetti sembra una discarica. Ma non posso sopportare di vedere le moto sporche. Anzi, quando andrò a casa credo che darò una bella pulita alla mia nuova Speed Triple."



MAROCCO

DAI MONTI ATLAS ALL'ATLANTICO

VIAGGIARE IN NORDAFRICA, DAI MONTI ATLAS ALLA COSTA ATLANTICA, NON È MOLTO PIÙ DIFFICILE CHE VIAGGIARE IN EUROPA E LE SODDISFAZIONI DI QUESTA AVVENTURA RESTANO INDELEBILMENTE IMPRESSE NELLA MEMORIA. **GARY INMAN** HA PORTATO LA TIGER SE IN UN VIAGGIO CHE NON POTRÀ MAI DIMENTICARE

Il piano È semplice – andare in Marocco per scappare dal grigiore dell'inverno nordeuropeo; montare nuovamente in sella in jeans e guanti estivi; sentire il calore del sole sul collo. Alcuni anni fa consideravo un sogno impossibile guidare in Africa. Era quello che facevano gli overlander norvegesi, scomparendo per anni, intagliando da soli delle canoe dai tronchi per guadaire i fiumi. Oppure dovevi partecipare alla Parigi - Dakar ed essere talmente forte da riuscire a guidare per 500 chilometri con le caviglie rotte. Poi ho notato una serie di piloti apparentemente normali che iniziavano a seguire gli studenti francesi che, da anni, guidavano vecchie e malconce Renault attraverso il Marocco e oltre durante l'estate. Ora un numero crescente di motociclisti avventurosi stanno seguendo le loro orme. È fintanto che riesci ad arrivare in Spagna, è facile. Ma non chiamatemi turisti. Per tutti quelli che incontriamo in Marocco noi siamo viaggiatori.

La partenza Incontro la Tiger SE vicino a Malaga, nel sud della Spagna. Il sole è caldo e sto già pensando a dove mettere tutta la mia roba. Ma riusciamo a sistemare tutto nelle borse della moto, così sono a posto. Prendo la nuova autostrada in alto tra le colline e guardo le destinazioni del tour, Torremolinos, Marbella e il controverso territorio britannico di Gibilterra.

Dopo 200 chilometri, una truppa di enormi gru azzurre mi saluta mentre aspetta che la prossima nave container arrivi nel porto di Algeciras. Da qui partono i traghetti diretti a Ceuta e Tangeri sulla costa settentrionale del Marocco.

Delle moto con grosse borse rigide e gli adesivi dei tour precedenti sono parcheggiate accanto al terminal del traghetto. Entro nella lunga sala della biglietteria ed è come camminare tra le celle di una prigione. I "prigionieri" sono i bigliettai naturalmente, lavorano tutti per agenzie diverse, e mi gridano dai loro chioschi di comprare il loro biglietto. Esco e chiedo a un viaggiatore in tuta di pelle-cordura intera qual è il migliore. "Trasmediterranea". Mi dirigo verso lo sportello, consegno la mia carta di credito e sono sul prossimo traghetto, prenotato presso una società di traghetti e con un biglietto aperto per il ritorno con un'altra società.



(1) La N9 sui monti Atlas. In sella, verso il paradiso.

(2) Basta fermarsi un attimo e immediatamente un venditore sbucherà dal nulla! Incredibile...

(3) Gary Inman indossa giacca Lawford, guanti Couga e jeans Denim 08, tutti naturalmente Triumph.

(4) La città berbera di Ait-Ben-Haddou.



L'arrivo Ci sono poche cose da fare con una moto da strada più esaltanti dell'essere traghettati in un altro continente. Le opportunità si accumulano, la fantasia non si pone limiti, la mente non riesce a stare dietro a tutto. Prima ancora di arrivare alla sbarra della dogana, mi imbatto in pseudo-doganieri dallo sguardo così ufficiale, con panciotti coordinati, che mi si agitano intorno. Sono doganieri improvvisati, imbroglianti che cercano di racimolare qualche euro aiutando i turisti dallo sguardo perso che arrivano in dogana. Lo fanno sotto lo sguardo dei veri ufficiali di dogana così è facile credere che siano a loro volta ufficiali, ma non lo sono. Non sarebbe mai ammesso in Europa o in America, ma tra le gioie del viaggiare c'è anche l'incontro con l'ignoto. So dove andare quindi li ignoro, anche quando mi si parano dritti davanti.

Vado dal più grosso degli ufficiali di dogana e chiedo la "Papier verte". Ora, il mio francese è meno che scolastico. Non riesco a dire delle frasi intere, ma di solito è sufficiente. Di solito. La carta verde è facile da compilare e se ti perdi puoi sempre chiedere una mano alla persona che la sta compilando accanto a te.

I doganieri ufficiosi continuano a ronzarmi intorno, ma quello vero fa un cenno del capo appena percettibile lasciando intendere che sta trattando con me. Un cliente in meno per oggi. Dopo aver mostrato i documenti necessari e l'assicurazione sono il primo a uscire e dato che non incontrerò James, il fotografo, per due giorni, mi ritrovo da solo a Tangeri. Non riesco a smettere di sorridere.

Il porto Tutti i camion che viaggiavano con perfetta efficienza in Spagna sembrano aver acceso un interruttore del fumo per provocare un'eruzione fuliginosa di fumo nero dagli scarichi. Nelle giornate terse si può vedere la Spagna, ma le cose sono già parecchio differenti. Le strade sono più polverose, i segnali meno chiari, alcuni scritti in arabo. Ancora non riesco a smettere di sorridere.

La Tiger SE La prima volta che sono salito in sella a una Tiger non c'è voluto molto per capire che si tratta di una moto che si esalta sulle lunghe distanze. Niente poteva fermarla, a parte forse una guerra civile, il fango profondo e del gasolio nel serbatoio. E le modifiche apportate dalla fabbrica rendono la SE ancor più una moto da viaggiatori. I paramani deviano il vento freddo delle Rocky Mountain, l'ABS funge da angelo custode sul ciglio polveroso delle strade turche e le borse in tinta accolgono costumi da bagno per i sette mari, dopobarba per una sfavillante notte a Nizza, scarpe comode per un po' di trekking a Città del Messico, mutande pulite per... Credo di aver reso l'idea. E il tutto è completato dal tenue grigio bicolore. I turisti sono vistosi. Noi viaggiatori siamo discreti.

I monti Atlas Il panorama è maestoso. Infinite vette si ergono in ogni direzione. I segnali stradali, scritti in francese e arabo, avvisano che questa strada viene a volte chiusa per neve. Accosto in una piazzola per mettermi un indumento in più. Ho passato la scorsa notte nella città di Ouarzazate. È una bizzarra cittadina moderna in stile Nuovo Messico, la prima che si incontra dopo aver guidato dai monti Atlas. Se invece si arriva da sud è l'ultima prima in cui ci si imbatte. Ouarzazate ha un numero impressionante di hotel occidentali. Ho fatto il possibile per non andare in uno di quelli ma alla fine ho dovuto rinunciare, e a testa bassa ho preso una stanza in un Ibis. Cercavo disperatamente qualcosa di autentico, etnico, non un hotel che mi facesse sentire come nella periferia di Lione o vicino alla zona industriale di Stoccarda.

Il posto dove volevo andare, un hotel più marocchino consigliato da un tizio in un bar, era pieno. Non avevo un itinerario e prenotare è contrario allo spirito di questo genere di escursione. A volte è indispensabile, soprattutto se hai in mente un hotel particolarmente incantevole, ma preferisco andare a ruota libera. Se vuoi montare in sella, monta in sella e vai. Se vuoi fermarti, dormire, rilassarti, stringere la catena, aspettare che il tempo migliori, allora fallo. Ma Ouarzazate è già un lontano ricordo. Mi sto godendo l'esperienza per cui sono venuto fin qui. La gente che noleggia auto in Marocco si lamenta della qualità di guida: su una moto si potrebbe pensare che le cose siano peggiori, invece non me ne accorgo nemmeno. Guido con gli abbaglianti, non si sa mai, ma non mi trovo ad affrontare sorpassi pericolosi perché non rimango mai bloccato dietro un camion che stenta a salire su una collina o imbottigliato in una coda di macchine. Prendo il passo e mantengo il mio ritmo.



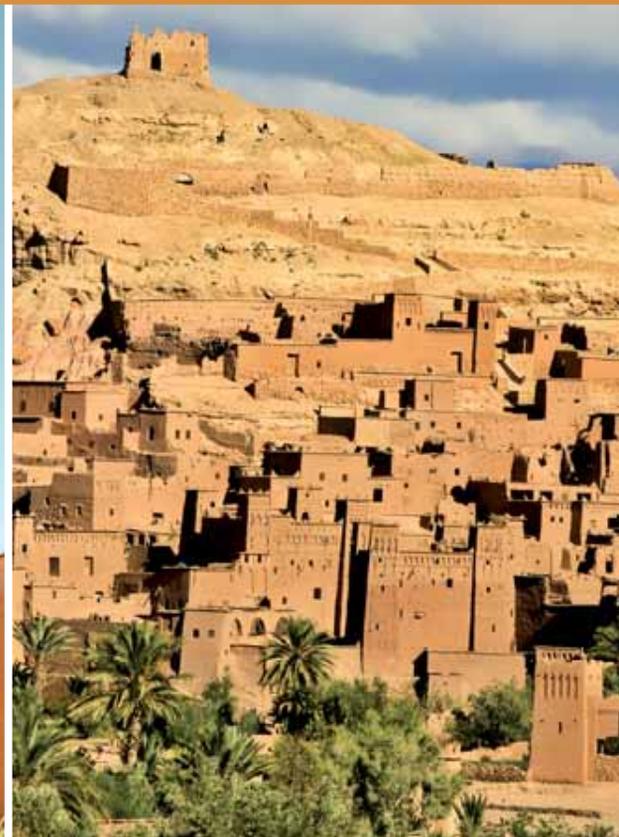
(1/2)

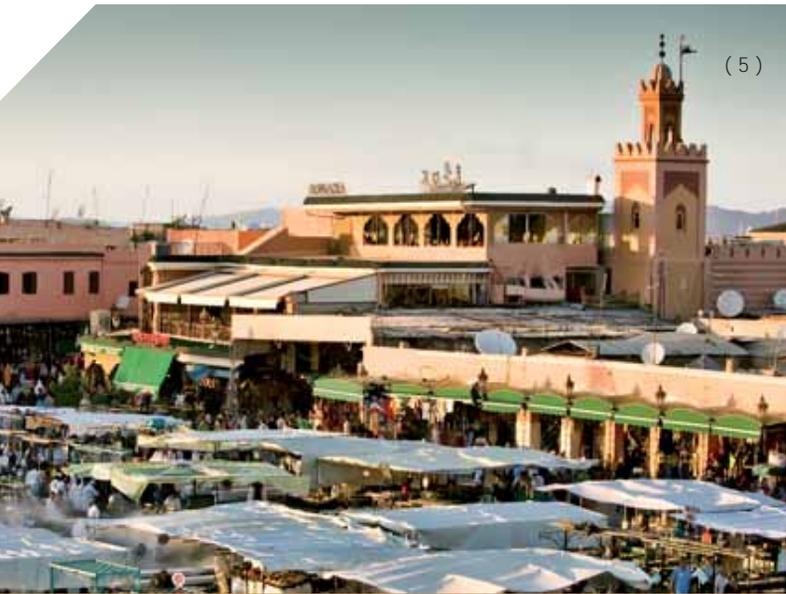


SAPEVO CHE È UNA MOTO PER LE LUNGHE DISTANZE. NIENTE POTEVA FERMARLA, A PARTE FORSE UNA GUERRA CIVILE, IL FANGO PROFONDO E DEL GASOLIO NEL SERBATOIO



(3/4)





(5) Djemaa el-Fna, il cuore pulsante e brulicante di Marrakech.

(6) Abbiamo sempre pensato che fossero i turisti ad avere un gusto discutibile in fatto di abbigliamento.

ANZIANI CHE INDOSSANO COLORATI COMPLETI DA VENDITORI D'ACQUA BERBERI POSANO PER DELLE FOTO RICORDO E CHIEDONO IN CAMBIO DEGLI SPICCIOLI. GLI INCANTATORI DI SERPENTI TORMENTANO I COBRA MENTRE SCIMMIETTE IMPAZZITE VENGONO SPINTE TRA I TURISTI PER FOTO RICORDO BEN PIÙ SPIACEVOLI



L'omelette In una valle, sulla N9 attraverso in monti Atlas, due ristoranti si fissano da un lato all'altro della strada come i pistoleri di Mezzogiorno di fuoco. In uno siede un gruppo di belle e giovani coppie francesi. Il proprietario del ristorante è tutto sorrisi. A volte è dura guadagnarsi da vivere qui. Dall'altra parte della strada, due ragazzi che evidentemente gestiscono il ristorante rivale stanno giocando a carte su uno dei pesanti tavoli di ferro nel patio. Ho un debole per i meno fortunati, quindi attraverso la strada e ordino uova e caffè. Quello che arriva pochi minuti dopo è uno dei pasti più memorabili che abbia mai gustato lungo una strada. Il cameriere mi porta un tagine, una sorta di pentola in terra cotta costituita da due parti e dotata di un caminetto. Quando alza il coperchio, un'omelette berbera sfrigola come la lava che si tuffa in mare. In una ciotola di plastica c'è del pane marocchino fresco mentre il caffè è un perfetto caffelatte. Il tutto a poco più di 3 euro. Ci vuole molta forza di volontà per non fare un'altra ordinazione.

La piazza Oltre i monti Atlas si trova Marrakech, attualmente la terza città del Marocco. E la più famosa per il turismo. Djemaa el-Fna è il cuore pulsante di Marrakech. L'enorme piazza obliqua non è ornata e decorata, come un palazzo italiano, o ordinata come una piazza belga, è semplicemente un enorme spazio aperto, grande quanto almeno sei campi da calcio, in una delle città più intense dell'Africa. Non è attraversata da strade, ma ciò non impedisce a un migliaio di ciclomotori (e una Triumph Tiger) di zig-zagare da una parte all'altra. Di giorno c'è una raccolta di 20 carretti che vendono tutti la stessa frutta essiccata deliziosamente disposta. Altri 15 carretti identici spremono ottime spremute d'arancia su richiesta. Un carretto vende CD e DVD. Fine. Non c'è nient'altro disponibile nel mercato della piazza. Degli anziani che indossano colorati completi da venditori d'acqua berberi posano per delle foto ricordo e chiedono in cambio degli spiccioli. Gli incantatori di serpenti tormentano i cobra e delle scimmiette impazzite vengono spinte tra i turisti per foto ricordo ben più spiacevoli. Verso il tardo pomeriggio, mentre il sole si nasconde dietro il minareto di Koutoubia, arrivano decine di bancarelle su dei carretti trainati a mano e il lavoro ricomincia. Questo schema laborioso si ripete ogni giorno.

Presto il profumo e il rumore sfrigolante di carne d'agnello, pesce, lumache e verdure si diffondono ovunque. Quaranta bancarelle offrono la stessa merce, pertanto cuoci, camerieri e ambulanti fanno del loro meglio per aggiudicarsi i tuoi dirhams. Anche se non si ha fame, non si può non assaggiare il tè alla menta preparato con manciate di foglie pigiate in una teiera e addolcito con quantità industriali di zucchero.



(7/8)



24/25

TRIUMPH N. 005

Il riad Ho già parlato del fatto che è contrario allo spirito del viaggiatore prenotare in anticipo? Be', ecco l'eccezione che conferma la regola. Il Riad 72 è il tipo di posto che si vede in libri e riviste degli Hip Hotel. Un riad è una casa marocchina a più piani con un giardino interno. Alcuni sono stati trasformati in alberghi. Si nascondono negli stretti vicoli della medina e sono i luoghi migliori dove alloggiare a Marrakech. Pago un tassista 20 dirham (circa 2 euro) per condurmi al Riad 72. Una mappa della medina include unicamente le strade principali e non le centinaia di vicoletti da cui è in realtà composta. L'autista arriva fin dove riesce con la sua Fiat beige, poi mi indica un passaggio dove la Tiger riesce a passare a stento.

Dall'esterno non si direbbe che il Riad 72 sia una lussuosa oasi, calma come il mare in bonaccia e decorata con un mix di glamour newyorchese e maestria marocchina, con stanze a partire da 140 euro a notte. Mi sono bastati cinque minuti per promettere a me stesso che ci sarei tornato in futuro con mia moglie.

HO PERCORSO OLTRE 1600 CHILOMETRI DI TERRA AFRICANA
SULLA TIGER SE E ALLA FINE DELLA SETTIMANA NE ERO
ANCOR PIÙ INNAMORATO DI PRIMA

L'Atlantico Dopo due giorni di fotografie e relax a Marrakech ci aspetta una sparata di 160 chilometri verso la destinazione sulla costa atlantica, Essaouira. La sensazione è quella del Mediterraneo francese, ma con i cammelli. Grazie ai forti venti, Essaouira è considerata La Mecca dei kite surfer. Tra una settimana ospiterà il campionato mondiale di questo sport.

Mentre attraverso la città, decine di ragazzi sul ciglio della strada scuotono delle chiavi. Vorranno propormi di affittare i loro appartamenti per le vacanze? Non mi fermo per scoprirlo, ma punto verso la medina, all'altro capo della città.

Hotel Palazzo Desdemona è estremamente confortevole e una camera con bagno costa solo 31 euro. Lascio i bagagli ed esco per mangiare insieme a James, il fotografo. Vorrebbe una birra per lavarsi la gola da tutta la polvere della strada, ma i migliori ristoranti rispettano le regole musulmane che vietano gli alcolici. Quindi gustiamo un ottimo pasto, poi troviamo un hotel per berci una birra Casablanca e riflettere sui chilometri percorsi durante la settimana.

Ho sempre voluto vedere i monti Atlas e l'Atlantico. Ora l'ho fatto e ho visitato anche Marrakech, una bellissima escursione fino alla parte occidentale del Marocco, evitando l'autostrada, il tutto in meno di una settimana. Ho percorso oltre 1600 chilometri di terra africana sulla Tiger SE e alla fine della settimana ne ero ancor più innamorato di prima. Così come dello splendido Marocco.

(7) La Tiger SE riesce a viaggiare anche a passo d'uomo.
Non si poteva fare altrimenti nei vicoli della medina a Marrakech.

(8) Le strade assorbono tutta la concentrazione, quindi bisogna fermarsi qualche minuto per ammirare la magnifica vista.



BUONO A SAPERSI

Dovrete dotarvi di una copertura assicurativa aggiuntiva e portare con voi il certificato di proprietà della moto e tutta la documentazione necessaria.

Ci sono molti traghetti tra Spagna e Marocco ogni giorno, quindi non è necessario prenotarli in anticipo per una o due moto. Non sono richiesti visti per i cittadini di gran parte dei paesi europei, ma è opportuno controllare sul sito web del Ministero degli Esteri.

La nostra traversata costa 169 euro a persona, a moto. È meno cara verso Ceuta. Le autorità ora sembrano preferire che i visitatori attraccino a Tangeri per compilare i moduli di ingresso sul traghetto.

Non si paga per entrare nel Paese, ma gli pseudo-doganieri vi chiederanno 3-5 euro per "aiutarvi".

Il carburante è facile da reperire, ma nelle aree rurali alcune stazioni hanno solo gasolio. Anche le stazioni più grandi appartenenti alle catene occidentali non accettano carte di credito, quindi ricordate di portare con voi del contante.

È vietato portare fuori dal Marocco la valuta locale, il dirham, pertanto non potrete cambiare i vostri soldi prima dell'arrivo. Vi sono degli uffici di cambio fuori dal porto dei traghetti e gli addetti nelle stazioni di rifornimento cambieranno gli euro in valuta locale con tassi simili a quelli offerti negli hotel. Informate la vostra banca che state per recarvi in Marocco per avere maggiore certezza che le vostre carte funzionino correttamente.

TESTO: RUPERT PAUL
FOTO: RORY GAME

04

BRUNTINGTHORPE

SONO GIÀ VENT'ANNI CHE HANNO ABBATTUTO IL MURO DI BERLINO, MA IN UNA PICCOLA ZONA RURALE DEL LEICESTERSHIRE, IN INGHILTERRA, SOPRAVVIVE UN PEZZO DI STORIA DELLA GUERRA FREDDA...

Il Proving Ground di Bruntingthorpe si trova a 21km dalla fabbrica di Hinckley ed è il centro di collaudo Triumph sin dagli inizi. Ma poco ha a che vedere con i caramboleschi circuiti d'asfalto stile Laguna Seca. È un campo d'aviazione spianato e spazzato dal vento, costruito negli anni Cinquanta per accogliere i bombardieri B52 dell'aviazione americana. Un giro misura 6,4km, ma con solamente cinque curve, due delle quali sono lenti tornanti. Triumph testa qui le sue moto per due ragioni: velocità estrema o resistenza estrema.

" Usiamo Bruntingthorpe più o meno come abbiamo sempre fatto", dichiara il Product Manager Simon Warburton; " quando abbiamo bisogno di molto spazio o quando vogliamo stare lontani dalle strade pubbliche, ad esempio per i test di frenata. Per normali prove in circuito andiamo in Spagna".

I circa 3km del rettilineo principale di Bruntingthorpe sono costituiti da grosse sezioni di cemento che, col passare del tempo, si sono leggermente spostate. A 120km/h i punti di giunzione fanno vibrare ogni vite della moto e ogni cellula del corpo. Basta accelerare fino a 240 e si scivola via come l'olio. Girare a gas spalancato qui significa tuffarsi in un mondo grigio e indistinto di velocità da decollo e angoli di inclinazione da paura. Rallentare per affrontare i tornanti dopo la calma zen del rettilineo è rumoroso e piuttosto violento, come mettere la testa nell'occhio di un ciclone. Dopo tutto, la vita normale a volte non basta...

Il sole talvolta appare anche qui e le allodole cinguettano felici nel cielo d'estate. Ma la migliore definizione di questo luogo data da chi lo conosce bene – i velocissimi collaudatori Triumph – è "desolazione perenne". In inverno, ad esempio, uno stormo di pavoncelle fissa insistentemente qualsiasi veicolo in avvicinamento. 150 uccelli contro una sporca Daytona con parecchi chilometri sulle spalle... non c'è gara, le pavoncelle fanno appena in tempo a spiccare il volo, rilasciano il loro carico di "bombe" per sottolineare il loro disgusto, quindi si risistemano sull'asfalto freddo mentre la tre cilindri ruggisce verso l'oscurità.



Non sembra un circuito perché effettivamente non è un circuito. È un posto per torturare le moto, non per saggiarle.

LA CITTÀ NASCOSTA

PER AMARE LONDRA BISOGNA TROVARE LA VERA LONDRA. E QUALE COMPAGNIA MIGLIORE PER UNA NOTTE ALTERNATIVA SE NON LA NERA BONNIE 2009?

05

TESTO: MAT OXLEY
FOTO: JAMES CHEADLE

Tutti sogniamo strade aperte, una striscia deserta di asfalto che si allontana verso l'orizzonte in un susseguirsi di curve; ma non si può sempre sognare, così ogni giorno ci troviamo ad affrontare la realtà. E la realtà per decine di migliaia di motociclisti britannici è un intreccio di strade cittadine trafficate, un'invasione di autobus ondegianti e un numero incalcolabile di tassisti arrabbiati. Non sembra essere molto divertente, in effetti, ma la grande e ostile città può diventarlo se la si affronta con le due ruote giuste. Devo fare una confessione: guidare in città mi piace più che guidare altrove. Le strade di città sono vivaci: ci si immerge in una moltitudine di umanità, si può tagliare attraverso gli ingorghi più mostruosi, si arriva a destinazione in metà tempo rispetto a una qualsiasi auto. La città è l'habitat naturale della moto.

Ma occorre la motocicletta giusta per affrontare la giungla urbana. E serve anche la giusta filosofia per guidare in città, il che significa tenere fede al principio informatico detto KISS. La città è meravigliosamente complicata, ecco perché bisogna seguire la regola del Keep It Simple, Stupid (letteralmente: "Falla semplice, stupido"). Proprio come non servono scarponi da montagna, giacca a vento super imbottita e uno zaino pieno di provviste per fare una passeggiata a Londra, allo stesso modo non serve appesantirsi con bagagli inutili per guidare nella capitale. Bastano un buon motore e due ruote, tutto qui. Viaggiate leggeri, con le ali ai piedi.

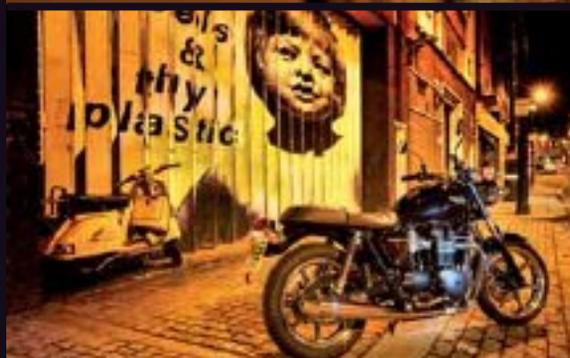
Vi serve naturalmente una moto leggera e agile, precisa e divertente. E per un appagamento completo, vi servirà anche uno scarico aperto dal quale scaturisca un rombo che rimbalzi sugli edifici a creare una musica



melodiosa per le vostre orecchie, e idealmente qualcosa che vi distingua chiaramente dalla massa. La Triumph Bonneville 2009 è la moto che fa al caso vostro, perfetta per una gita notturna in pieno relax, alla ricerca delle atmosfere londinesi alternative.

Gap, McDonald's e Starbucks imbrattano la capitale come un'eruzione cutanea, e la vera bellezza di Londra si trova là dove tutte queste catene non arrivano. Iniziamo dai sobborghi di Soho, alla ricerca di un vecchio vinile da On The Beat, un negozio di dischi che resiste coraggiosamente nell'era del download digitale. Sto cercando una copia di London Calling dei Clash. Ho il CD, naturalmente, ma sto cercando di sostituire la mia copia originale in vinile, che una fidanzata arrabbiata ruppe a metà nel lontano 1982... Sono piuttosto turbato dal fatto che non abbiano una copia del capolavoro di Strummer, quindi rimonto in sella e riverso la frustrazione su ciò che resta dell'ora di punta. La nuova Bonnie ama i botte e risposta a bassa velocità; la posizione di guida rilassata, l'iniezione elettronica digitale e l'altezza ridotta della sella

LE STRADE DI CITTÀ SONO VIVACI:
CI SI IMMERGE IN UNA MOLTIPLICAZIONE
DI UMANITÀ, SI PUÒ TAGLIARE
ATTRAVERSO GLI INGORGHI
PIÙ MOSTRUOSI



IL TRAFFICO STA DIMINUENDO, QUINDI È ORA DI LASCIARE CHE LA BONNIE SUONI UN PO' DI BELLA MUSICA TRA LE MARCE, PER VEDERE COSA SA FARE

(ora a 740mm) danno il feeling e il controllo intuitivo necessari per sgomitare fiduciosi attraverso gli ingorghi. Il motore è così fluido ai bassi giri che si può tranquillamente procedere a passo d'uomo in seconda, un aspetto essenziale per una moto da città. Il caffè è l'eccitante per la serata, quindi cerchiamo conforto in un cappuccino al 12 Bar Café nella vicina Denmark Street.

Facciamo appena in tempo prima che spengano la Gaggia e passino a cose più pesanti mentre una band accorda gli strumenti per un set acustico nel retro. Denmark Street non ha un aspetto particolarmente accattivante, ma la storia sociale è stata scritta qui: un tempo era l'epicentro della scena musicale londinese. I Rolling Stones vi registrarono il loro primo album eponimo, nel 1963, e David Bowie viveva in un camper parcheggiato in questa strada!

Noi invece ci divertiamo un po' con gli autobus, puntando a est verso altri luoghi storici, in particolare verso il leggendario negozio di fish and chips, Fryers Delight. Fryers fu fondato nel 1962, solo tre anni dopo che Triumph presentò la prima Bonneville, che quest'estate taglierà il

traguardo del mezzo secolo. Ci sediamo all'interno del locale per gustarci merluzzo e patatine fritte, pensando ai biker imbrillantinati che, strizzati nei loro chiodi, si radunavano qui con le invidiatissime Bonnie, mangiando chips e raccontando storie avventurose vissute all'Ace Café. Per inciso, non sembra che Fryers sia cambiato molto da allora, e la cosa mi piace...

La prossima tappa del tour è a cinque minuti, sempre verso est, ai margini della City, ma non è dove si aggirano i banchieri caduti in disgrazia. Hoxton è la culla della cultura giovanile di Londra, dall'hip hop vecchia scuola ai nu-raver. È un tumulto fremente di bar e club e sembra che l'intero quartiere sia stato ricoperto di graffiti. Un convinto artista dei graffiti ha tracciato l'enorme scritta "SCARY" (spaventoso) sotto le arcate sulla parte opposta dell'entrata del rinomato club Cargo, probabilmente per alimentare la paranoia da notte fonda dei clienti, mentre si riversano in strada nelle ore piccole. Ci sono opere di Banksy ovunque, se si è pronti a osservare bene negli angoli più remoti. La mia preferita è un murale con un angelo, dipinto in alto sopra una sfilza di fast food maltenuti, per un amico ucciso mentre graffitava un treno.

Il traffico sta diminuendo e ho un po' più di asfalto a disposizione, quindi è ora di lasciare che la Bonnie suoni un po' di bella musica tra le marce. Il motore sprigiona una potenza fluida e docile a ogni livello, dai regimi bassi sino al fondoscala e, se un bicilindrico raffreddato ad aria era all'altezza di Steve McQueen, sicuramente è perfetto anche per me. Il grande Steve aveva capito tutto: i grossi bicilindrici hanno un'anima. Ora puntiamo a nordovest verso i locali di Camden, la capitale londinese del rock 'n' roll, assediata ogni notte da orde di goth, punk, emo (come, non sapete che cos'è un "emo"?) e seguaci di Pete Doherty in jeans minimal e cappelli "pork pie". Ma la cosa migliore di Camden è che accoglie ogni sorta di vita di strada. Ci sono bande di rocker che si uniscono al nostro giro, quindi parcheggiamo fuori dal famoso pub rockabilly The Elephant's Head.

La Bonnie ha un fascino strepitoso sotto la luce dei lampioni. Non c'è niente di ostentato nel suo look interamente nero: è ridotto al minimo, ed è così che mi piace. Le linee splendidamente semplici, gli scarichi a megafono e i cerchi in lega riportano alla mente ricordi della Triumph T140D, una delle moto più belle della fine degli anni Settanta. Ovunque ci fermiamo troviamo sempre un paio di appassionati britannici desiderosi di parlare di moto: la Bonnie attrae l'attenzione ovunque andiamo, senza fare nulla per attirarla.

Il tempo scorre e mi sto dirigendo verso la meta finale. Ma, per dimostrare che a Camden non manca proprio niente, facciamo una breve visita a un hookah bar locale, costruito come un souk arabo, nel vecchio Stables Market. Fumiamo del Tabamel – tabacco dolce – e ce ne usciamo in fretta e furia. Mi sono riservato la parte migliore per la fine, ma i miei compagni non mi credono quando arriviamo fuori dal Marathon Restaurant sulla Chalk Farm Road. Ha l'aspetto di un negozio di kebab poco raccomandabile.

Ma non lo è. Nelle notti di venerdì e sabato, il retro del locale si trasforma in una specie di club, l'antitesi assoluta del nightclub, pieno di ogni tipo di umanità: raver, rocker e rasta. Ci puoi trovare una coppia di vecchi ragazzi del jazz che improvvisano una jam session in un angolo, mandando la folla in delirio, altre notti ci sono dei giovani che danno vita a un breakbeat. Niente è programmato. E questo il punto. E il Marathon conferma chiaramente la mia teoria su Londra: bisogna guardare oltre l'ovvio per trovare luoghi veramente strepitosi. E la Bonnie è la moto giusta per raggiungerli.

ON THE BEAT
22 Hanway Street
W1T 1UQ

12 BAR CLUB
12 Denmark Street
WC2H 8NL

FRYER'S DELIGHT
19 Theobalds Road
WC1X 8SL

CARGO
83 Rivington Street
EC2A 3AY

THE ELEPHANT'S HEAD
Hawley Crescent
NW1 8QR

MARRAKECH
38 The Stables Market
Chalk Farm Road
NW1 8AH

MARATHON RESTAURANT
Chalk Farm Road
NW1 8AR



FOTO: CHARLIE TROMAN

06

INDISCUTIBILMENTE SUPERIORI

TRIUMPH NON ACCETTA COMPROMESSI QUANDO SI TRATTA DI TESTARE I SUOI ACCESSORI.
PERSINO SE QUESTO SIGNIFICA PRENDERE I SUOI PRODOTTI A FUCILATE...



"Non si tratta di un normale test", ammette Tom Scola del reparto Parti Speciali e Accessori di Triumph; "il nostro fornitore voleva solo dimostrare quanto sono resistenti i nostri cupolini". Tom sta parlando della volta in cui hanno sparato al cupolino di una Rocket Touring. Il fornitore americano voleva dimostrare che i propri cupolini in policarbonato Lexan® con rivestimento in Quantum™ erano notevolmente più resistenti rispetto ai molti cupolini in resina acrilica sul mercato. Prima di arrivare alla fucilata, il cupolino è stato colpito con pietre, una fionda, una mazza da baseball e un martello... ma alla fine è sopravvissuto con solo qualche piccolo graffio causato dai pallini del fucile. Anche un bel numero di normali cupolini in resina acrilica è stato sottoposto ai test, con il risultato che potete facilmente immaginare.

"Sta tutto nel sottoporre gli accessori a situazioni più estreme di quelle cui le sottoporranno i proprietari", spiega Tom; "in questo caso, si tratta di dimostrare che i nostri cupolini con rivestimento in Quantum™ hanno una resistenza all'impatto 20 volte superiore rispetto a quelli in resina acrilica, il che offre ai nostri clienti la sicurezza di essere sempre protetti da sassi, ghiaia e altri detriti sulla strada". Gli accessori Triumph sono progettati e sviluppati unitamente alle moto a cui sono destinati.

E sono progettati dagli stessi ingegneri che realizzano le moto che guidate. L'intero processo viene condotto parallelamente. Gli accessori di pre-produzione vengono testati insieme ai prototipi delle moto non ancora presentate al pubblico, guidate in segreto sui percorsi di prova di tutto il mondo.

Gli accessori devono affrontare una tortura di quasi 50.000km di percorrenza su strada e quasi 2.000km di lastricato, la strada acciottolata che "conduce all'inferno". Realizzato da tecnici sadici sulla pista di prova del rinomato centro MIRA, in Inghilterra, un chilometro sul lastricato del MIRA produce le stesse sollecitazioni di 100km su una strada normale. Quindi, i colpi e le potenti vibrazioni di 200.000km arrivano ai componenti e alla moto da testare in tempi relativamente brevi. Non c'è dubbio che i prodotti di aftermarket più economici non possano reggere il confronto.

Ogni accessorio deve passare poi una serie di altri test in base al tipo di prodotto e all'utilizzo cui è destinato. Ad esempio, abbiamo l'analisi dello spettro per determinare l'esatta composizione dei materiali; il test UV, che sottopone il prodotto a un bombardamento di raggi ultravioletti che potrebbero sbiadire, annerire o scolorire alcuni tipi di materiali e finiture; il test in camera a nebbia salina e di umidità, un doppio test ambientale che simula condizioni estremamente rigide e corrosive. Inoltre, Triumph prosegue con test di tensione, test di resistenza a olio e carburante, test per gli adesivi (per garantire che la vernice e le superfici rivestite siano resistenti ai graffi) e analisi degli elementi finiti. Il risultato di tutto questo è che quando acquistate un accessorio originale Triumph siete sicuri di acquistare la stessa comprovata ed eccellente qualità di design, ingegneria e produzione della moto per cui lo state comprando.



LA DINASTIA

07

DAL MOMENTO DEL SUO LANCIO, NEL 1994, LA SPEED TRIPLE È DIVENTATA UN'ICONA DEL MOTOCICLISMO E, COME DIMOSTRA L'EDIZIONE SPECIALE "15TH ANNIVERSARY", CONTINUA A STUPIRE





L'edizione limitata per il 15° anniversario della Speed Triple, sotto le luci della ribalta. Dietro, da sinistra a destra: 1050 del 2008; 885cc del 1997; 955i del 2003; T309 del 1995.

LE IDEE MIGLIORI SEMBRANO OVVIE, COL SENNO DI POI. È PRATICAMENTE IMPOSSIBILE IMMAGINARE LA VITA PRIMA DELL'INVENZIONE DELLA RUOTA O DEL MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA. Dalla nostra posizione privilegiata è difficile comprendere cosa ha permesso ai nostri antenati di arrivare a tanto. E, benché possa essere un po' forte collocare la Speed Triple nell'elenco delle innovazioni che hanno cambiato il mondo, poche moto hanno avuto un effetto tanto sconvolgente mettendo semplicemente insieme due ruote e un motore.

Nel 1994, il motociclismo aveva classi ben distinte. Le moto sportive erano moto sportive, le roadster naked erano roadster naked e la linea di demarcazione tra le due era netta; le roadster erano leggere e divertenti, le moto sportive avevano motori potenti e sospensioni di qualità. Ma nessuno lo aveva detto a Hinckley... La Speed Triple di prima generazione varcò i confini in maniera spettacolare. L'ispirazione era geniale. La café racer è un tipo di motocicletta tipicamente britannica, come la bombetta, ma universalmente apprezzata. Nate negli anni Cinquanta, le prime café racer videro la luce quando alcuni ragazzi accomunati dalla passione per il rock 'n' roll e per le serate trascorse nelle caffetterie, cominciarono a elaborare le loro moto, considerate troppo

banali. Tolsero tutto ciò che era superfluo e aggiunsero pedane arretrate e manubri estremi per creare delle vere e proprie street racer. Nel 1994, partendo dalla base rappresentata dalla sportiva Daytona, Triumph fece lo stesso e nacque la prima Speed Triple.

E, benché la più famosa Triumph da allora si sia evoluta, la moto è sempre rimasta fedele ai suoi valori. L'ultima Speed Triple, la "15th Anniversary", ha lo stesso spirito della moto che iniziò la rivoluzione. È una sportiva senza compromessi in termini di prestazioni e con un carattere distintivo. In tempi più recenti, la Speed Triple ha tratto ispirazione da un'altra avanguardia del motociclismo britannico, il mondo delle streetfighter, ma sostanzialmente rimane un chiaro esempio di pura e semplice genialità in un universo sempre più complicato.

Ecco la storia della dinastia Speed Triple. Una storia facile da ricostruire dato che gli stessi dipendenti Triumph di Hinckley possiedono e guidano i vari modelli che la segnano.



UNA NUOVA GENERAZIONE DI MOTOCICLISTI CHIEDEVA A GRAN VOCE PERCHÉ
PRENDERSI LA BRIGA DI RICOSTRUIRE UNA MOTO CHE DAVA IL MEGLIO DI SÉ QUANTO
PIÙ VENIVA TRATTATA BRUTALMENTE. TRIUMPH CONCORDÒ CON QUESTA FILOSOFIA
E PRESENTÒ LA SPEED TRIPLE T509, LA PRIMA STREETFIGHTER DI SERIE AL MONDO

SPEED TRIPLE 900 T309

Dall'intramontabile faro singolo tondo al monolitico motore scuro, la Speed Triple originale è la moto bella e dannata per eccellenza, sostanzialmente una delle più belle di tutti i tempi. Quale altra naked ha saputo unire con tanta maestria stile café racer e linee contemporanee?

Costruita partendo dalla performante Daytona dell'epoca – con un potente motore a tre cilindri e 12 valvole raffreddato a liquido e un robusto telaio con struttura portante in acciaio – la Speed Triple aveva caratteristiche che rendevano d'un colpo obsolete le sue rivali. Dove gli altri usavano sospensioni basiche e motori scordati, la Speed Triple impiegava ammortizzatori e forcella regolabili e un vivace tre cilindri ricco di coppia. Il risultato fu spettacolare: una moto incredibilmente unica che univa il fascino tradizionale del metallo pesante a dinamiche di guida più moderne. E gareggiava persino, infiammando i circuiti britannici nella Speed Triple Challenge.

Era stata delineata la struttura della Speed Triple, e il mondo l'apprezzava. Proprio come la Speed Triple di oggi è la streetfighter di serie per eccellenza, allo stesso modo l'originale rimane un capolavoro di interpretazione dello spirito café racer e una vera pietra miliare del motociclismo.

SPEED TRIPLE T509

L'evoluzione conservativa non è una nozione che si adatta facilmente alla temeraria Speed Triple. Per il 1997 la moto fu notevolmente reinventata. Il mondo delle streetfighter prese il posto delle café racer come ispirazione contro culturale della Speed Triple. Il termine "streetfighter" si riferisce a una stirpe di moto sportive dalla guida maschia, pesantemente modificate, che venne alla luce negli anni Ottanta. Queste moto univano motori dalle specifiche tecniche all'avanguardia e componentistica derivata dalle moto sportive a un look aggressivo fatto di carenature ridotte all'osso e codoni corti. Perché, chiedeva a gran voce questa nuova generazione di motociclisti, prendersi la briga di ricostruire una moto che dava il meglio di sé quanto più veniva trattata brutalmente? Triumph concordò con questa filosofia e presentò la Speed Triple T509, la prima streetfighter di serie al mondo.

Il faro singolo e tondo della Speed Triple originale lasciò il posto all'ormai inconfondibile gruppo ottico a doppi fari, benché la moto continuò a utilizzare serbatoio e codone della sportiva Triumph dell'epoca, la sfrontatamente formosa Daytona.

Ci fu un'importante rivoluzione anche per telaio e motore. Benché fosse ancora il tre cilindri da 885cc, il motore della Speed Triple T509 fu completamente rinnovato con l'introduzione dell'alimentazione a iniezione, mentre il vecchio telaio e il tradizionale forcellone furono sostituiti da altri nuovi, che divennero marchi di fabbrica della Speed Triple: un telaio in alluminio con tubi a sezione ovale e un fantastico forcellone monobraccio. Questa riprogettazione sostanziale contribuì a creare una moto che, benché molto diversa dalla precedente, ottimizzava gli stessi punti di forza: un'esperienza di guida a elevate prestazioni con un gran sfoggio di carattere naked.

Il proprietario: Martyn Bradbury, 47 anni, ispettore controllo qualità, Speed Triple del 1995, la possiede da: un anno e 1300 chilometri

Ciò che più ama di lei:

"È qualcosa di molto personale. Sono in Triumph da 18 anni e mi ricordo bene di quando, all'epoca, lavoravamo su questa moto, e lei mi ricorda ciò che ho scelto di fare nella vita. Amo molto la mia Speed. Mi fa stare bene ogni volta che la guardo. La lucido, la rimiro e nelle giornate più calde la porto a fare un giro. Ti rendi conto del suo peso solo quando la spingi fuori dal box. Da lì in poi è semplicemente fantastica da guidare e il motore è ancorastrepitoso. Ha solo 5 marce ma non senti il bisogno della sesta, anzi, riesci già a metterla a giri bassissimi."

Il proprietario: Keith Thomas, 39 anni, ingegnere addetto al design, Speed Triple T509 del 1997, la possiede da: sei mesi e 1600 chilometri

Ciò che più ama di lei:

"Il motore... Amo la sensazione che ti danno i bicilindrici e la potenza dei quattro in linea, e il tre cilindri offre il meglio di entrambi. È una moto dal carattere molto forte, altra cosa che amo. Mi ricorda la mia vecchia Yamaha RD250LC – divertentissima da guidare. Ce l'ho da soli sei mesi ma credo che la terrò per molto, molto tempo."



Il proprietario: Eddy Hill,
39 anni, Project Manager,
Speed Triple 955i del 2003,
la possiede da: cinque anni
e 22.500 chilometri

Ciò che più ama di lei:
" Il rumore, soprattutto quando
scalo le marce. Non ho molto
tempo per guidare nei fine
settimana ma la uso per venire
al lavoro ogni giorno; 50
chilometri al giorno senza doppie
corsie né autostrade. Quando
sono entrato in Triumph come
ingegnere addetto al design nel
1996, il mio primo incarico fu
lavorare al supporto del faro per
la Speed Triple T509, la prima
con i doppi fari ormai simbolo
della moto stessa."

Il proprietario: Dave Stevely,
38 anni, Project Manager,
Speed Triple 1050 del 2008,
la possiede da: 9 mesi
e 5600 chilometri

Ciò che più ama di lei:
Ciò che più ama di lei:
" La Speed Triple è una moto
simbolo e sono orgoglioso di
aver collaborato al suo sviluppo.
È decisamente divertente e offre
una potenza più che sufficiente
per essere una vera moto leader
in ogni condizione. La posizione
di guida è confortevole e la
mancanza di protezioni mi aiuta
a proteggere la patente."

SPEED TRIPLE T509 / 955i

La Speed Triple introdusse il manubrio alto nel 1998, e così l'evoluzione della moto si completò in modo definitivo. Il che non significa certo che l'inesorabile sviluppo della Speed Triple si arrestò.

Per consolidare la sua posizione di naked più selvaggia del mercato, nel 1998 il motore da 885cc della Speed Triple fu portato a 955cc. La moto era sempre stata potente ma questo nuovo strabiliante motore diede una bella spinta alla coppia, qualità che da allora è sinonimo di Speed Triple, insieme ai caratteristici fari.

I mutamenti continuarono anche nel 21° secolo e nel 2001 la moto fece sue le modifiche apportate alla Daytona per consolidare la sua superiorità dinamica. La testa del cilindro e lo scarico aggiornati offrivano ancora più coppia e più potenza, mentre i tweak del telaio consentivano alla Speed Triple di avere la stessa agilità della grande Daytona. La Triumph naked non voleva essere più confusa con le sue ingombranti rivali retro.

SPEED TRIPLE 1050

Fino alla presentazione della 1050, le Speed Triple si sono sempre basate sulla sorella sportiva. Questa collaborazione forniva alla naked le prestazioni e le specifiche necessarie per spiccare rispetto alle concorrenti più pesanti, meno potenti e sostanzialmente più mediocri. Ma la gamma e le risorse di Triumph sono cresciute a tal punto che non è più stato necessario condividere le caratteristiche tra la Speed Triple e le sue sorelle, cosa che invece aveva perfettamente senso per i modelli precedenti. La Speed Triple ora rappresenta una classe a sé ed è la moto più potente della gamma Urban Sports, una posizione decisamente adeguata per un modello che ha ricoperto un ruolo tanto fondamentale nella corsa al successo di Triumph.

La 1050 prosegue la tradizione della Speed Triple con uno stile che sprigiona forza e carattere. Dai leggendari fari tondi al serbatoio spigoloso fino al codone aggressivamente mozzo, completato dai doppi scarichi alti, l'attuale Speed Triple ha un impatto visivo che fa la differenza.

E, come sempre, i dettagli e il piacere di guida sono all'altezza del look. Sulla moto del 2009, i leggerissimi ed eleganti cerchi a razze lavorano con la forcella rovesciata Showa anodizzata nera e l'ammortizzatore posteriore Showa pluriregolabile per fornire una maneggevolezza in grado di infondere fiducia nel motociclista e regalare sensazioni di guida impareggiabili. Il manubrio Magura e le strepitose pinze anteriori radiali Brembo a quattro pistoncini assicurano il massimo controllo, essenziale specialmente ora che il tre cilindri sprigiona 132CV, con coppia da rimorchiatore. A quindici anni dal suo debutto, la naked per antonomasia è più formidabile che mai.



LA NUOVA SPEED TRIPLE

15TH ANNIVERSARY SPECIAL EDITION

Al Salone di Milano 2008, Triumph ha presentato l'ultima evoluzione della Speed Triple, l'edizione speciale 15th Anniversary. Creata per celebrare il più famoso modello di Hinckley, questa Special Edition è il chiaro simbolo di quanta strada abbiano percorso le moto in questi quindici anni. Molto più leggera e potente rispetto alla sua omonima del 1994, la SE è la prova che la Speed Triple gode di ottima salute.

Il colore nero è da sempre il più apprezzato dagli estimatori della Speed, ecco perché per la nuova SE si è deciso di adottare una esclusiva livrea nero metallizzato Phantom Black; una tinta scura come l'inchiostro che brilla quando esposta alla luce diretta. Anche gran parte del telaio è colorato di nero, e su questo sfondo si staglia con decisione il rosso delle decal, delle finiture dei cerchi (realizzate a mano) e del logo Brembo sulle pinze freno radiali anteriori. La firma di John Bloor, proprietario di Triumph, apposta sul serbatoio rivela poi il particolare significato che questa moto riveste per l'intera azienda. Nessun'altra è mai uscita dalla fabbrica con questo simbolico autografo.

Benché sia sostanzialmente una Speed Triple versione 2009, la 15th Anniversary Special Edition è impreziosita da quei particolari unici che fanno impazzire gli entusiasti della Speed e i collezionisti. Accessori come la sella con imbottitura in gel, il cupolino e il puntale in tinta danno un tocco in più; inoltre, chi diventerà proprietario di una Speed Triple 15th Anniversary SE riceverà un esclusivo orologio da collezione realizzato ad hoc.

PER INFORMAZIONI, CONTATTATE IL VOSTRO CONCESSIONARIO.



TESTO: RUPERT PAUL
FOTO: CHARLIE TROMAN

03

IL SIGNORE DEGLI ANELLI

È FACILE APPREZZARE LO STILE,
LA VERNICIATURA E I PARTICOLARI DI UNA
TRIUMPH, MA CHE DIRE DI TUTTI I COMPONENTI
NASCOSTI? ECCO LA STORIA DI UNO DI LORO...



È sviluppato con precisione, ha una forma accattivante e pesa 416g. Potrebbe benissimo essere un ottimo fermacarte. Ma se ne perderebbe lo scopo principale. Questo oggetto resiste per decenni di giri in moto grazie a una microscopica pellicola d'olio, senza la quale si distruggerebbe in un istante. Sopporta stoicamente milioni di accelerazioni e decelerazioni, persino di quelle che ucciderebbero un essere umano. E raggiunge le sue dimensioni esatte solo quando i gas sopra di lui toccano per un istante i 1000°C. Tutto questo perché è un pistone della nuova Thunderbird 1600.

Per chi non ha dimestichezza con la terminologia tecnica, un pistone è uno dei componenti nascosti del motore che cattura la potenza bruta della combustione di carburante e aria e la trasforma nella spinta che fa girare la ruota posteriore. Sotto certi aspetti, fa lo stesso lavoro del vostro ginocchio quando andate in bicicletta.

Dev'essere strano essere un pistone. Nasce dalle stelle e passi 4,75 miliardi di anni come ossido di alluminio pressato, esposto alle intemperie, surriscaldato e smosso nella crosta terrestre. Poi un bel giorno, un gruppo di primati intelligenti ti estrae, ti getta in un bagno di criolite, sottopone a elettrolisi la soluzione e ti raffina fino a ottenere alluminio puro. Giorni, settimane, mesi più tardi vieni nuovamente fuso, mescolato con silicio e altri elementi, e fuso in conchiglia in una prima versione di quello che possiamo vedere ora. Dopo altri processi di lavorazione e controlli sulla qualità, vieni riorganizzato a livello molecolare per sopravvivere a una nuova serie di condizioni estreme, nel bicilindrico parallelo con la più grossa cilindrata al mondo.



A essere sinceri, i pistoni della Thunderbird hanno un compito relativamente facile. Progettati per potenziare una moto in grado di sprigionare coppia come fosse un cavallo da tiro, non hanno bisogno di valvole di scarico abbinata ad alberi a camme che lavorano ad alti regimi né della velocità media richiesta dalla Daytona 675 (24m/sec). Invece c'è solo un grosso contenitore leggero sulla corona del pistone – ideale per offrire un'ottima ripresa ai bassi.

Il parente più prossimo del pistone della T-Bird si trova sulla Rocket III, ma il nuovo design ha rappresentato una vera e propria sfida. I pistoni da 101,6mm della tre cilindri sono grossi, ma la nuova bicilindrica 1600 si spinge persino oltre con pistoni da 103,8mm e una compressione superiore. E ciò crea immediatamente nuovi problemi di frizione, nuove forze, nuove proprietà termiche.

Ad esempio, visto dall'alto il pistone non è perfettamente circolare. Una volta passate le scanalature dell'anello, la forma è leggermente ovale – stiamo parlando di 103,4mm da lato a lato e di 0,4mm in meno rispetto all'intera lunghezza. Il motivo? L'espansione termica differenziale. Solo quando il pistone raggiunge la temperatura operativa diventa perfettamente circolare. "Si parte da una buona intuizione", spiega il Product Manager Simon Warburton; "poi la si testa per vedere i livelli di sfregamento e usura e si analizza la struttura del grano del materiale per vedere che temperatura ha raggiunto". Una volta decise le dimensioni precise, bisogna ottenere l'esatto livello di ovalità per ogni

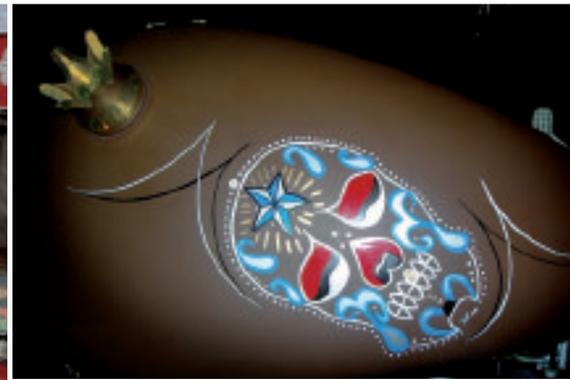
pistone prodotto. La soluzione è sorprendentemente semplice: stringere il pistone con forza sufficiente a distorcerne la forma durante la lavorazione. Al termine, si espande nuovamente nelle dimensioni volute.

Gran parte dei pistoni non ha una forma regolare come invece sembrerebbe. A 103,3mm la corona (le scanalature nella parte superiore) è di un pelo più stretta del mantello. E lo spinotto è decentrato di 0,7mm. "Per via della rotazione dell'albero, la forza della corsa crea più spinta da una parte della parete del cilindro", spiega Simon; "controbilanciando lo spinotto, si riduce al minimo questa frizione". Di nuovo, il computer ha una buona idea sull'offset ideale, ma è il test in condizioni reali con una gamma di opzioni l'unico modo per trovare la giusta soluzione. Triumph utilizza accelerometri e microfoni sul motore per rilevare ogni più piccolo cambiamento della vibrazione e del rumore, e quindi della frizione

Ridurre in questo modo la frizione è l'obiettivo degli sviluppatori del motore. Le piccole sezioni limate durante lo sviluppo pagano: potenza e affidabilità superiori, vibrazioni e consumi ridotti. Persino l'elasticità del mantello del pistone è stata testata e ottimizzata.

Il risultato? Beh, ci sono moltissimi modi per spiegare quant'è rilassato il motore. Sulla Thunderbird, il pistone sale e scende di 94,3mm a ogni giro. Ciò significa che, viaggiando a 120km/h nella marcia più alta, l'intera moto copre una distanza quattro volte superiore in un'ora rispetto al pistone. E questo prima ancora di montare il kit big bore opzionale da 1700cc...

(1) Dino Romano con la sua dolce Bonneville in stile dirt track. (2) L'ultima moto di Mr. Martini, Matty. Gli ha regalato un altro trofeo a Verona. (3) Sara Cavicchi e la sua Tijuana Express. (4) Vittore d'Acquarone, suo figlio Filippo e Nicola Martini. (5) La Thruxton modificata di Vittore perfetta da guidare tutti i giorni. (6) Luca e la Bonneville da lui personalizzata in stile giapponese.



CHEPASSIONE

09

NESSUNO CI SA FARE COME GLI ITALIANI

Ogni Casa motociclistica attrae il proprio gruppo di irriducibili e di preparatori, ma pochi di questi seguaci creativi delle due ruote sanno essere speciali quanto i fan italiani di Triumph. Queste personalizzazioni decisamente uniche sono sia eccellenti sia pratiche, pur rimanendo sempre riconoscibili all'istante come Triumph. Le influenze arrivano da ogni avanguardia motoristica, dai bobber del dopo guerra alle hot-rod, dalle café racer alle drift car giapponesi, ma la qualità del lavoro è sempre la stessa: stratosfericamente eccezionale. Queste sono le nostre Triumph preferite e i loro proprietari, che abbiamo incontrato al Motor Bike Expo 2009 di Verona.

Nicola Martini è fra i più prolifici preparatori Triumph in Italia. Nella sua officina di Verona, Mr Martini realizza ogni anno una paio di importanti progetti per promuovere la sua concessionaria Triumph, e intanto continua a modificare ed evolvere le moto dei suoi clienti. L'ultima nata di Martini è anche la sua creazione più radicale. Matty, chiamata come il suo primo figlio, è una Sprint ridotta all'osso, ispirata a drag bike e bobber, e ha un significato speciale per Martini. "È la prima moto che ho venduto come concessionario Triumph, nel 1994", afferma. "Non la venderò più. Ho intenzione di metterla nel mio showroom con una sedia davanti così le persone potranno sedersi e ammirarla."

E i visitatori dovrebbero accogliere l'invito per ammirare la sua maestria. Il serbatoio è sotto la sella, il radiatore è accanto alla ruota posteriore e incorporato nella stretta sella c'è un'imbottitura basculante che copre una medaglietta religiosa di San Cristoforo. Martini spiega il perché di questo accorgimento mimando una brusca frenata e ciò che potrebbe accadere ai "gioielli" del motociclista dopo l'impatto con la parte superiore scoperta del tubo del telaio.

Con Martini c'è il suo amico e cliente Vittore d'Acquarone e il figlio di Vittore, Filippo. La Thruxton di Vittore è una via di mezzo tra una moto da esposizione e una moto da corsa. "Mi piace la filosofia di Martini di modificare le Triumph senza essere troppo radicale, così tutto rimane omologato [e legale]. Lui ci permette di amare ancora di più le nostre Triumph, e così uno come me, un avvocato, può guidare la sua moto e divertirsi mentre va al lavoro ma anche fare qualche turno in pista."

Dino Romano è un altro ben noto e apprezzato personaggio del mondo Triumph. La sua Scrambler dirt track ha catalizzato l'attenzione per tutto il weekend. Quando gli viene chiesto perché così tanti italiani vogliono personalizzare le loro moto, Dino, proprietario di Triumph Grosseto, non solo non ci risponde ma pare proprio non capire la mia domanda, il che mi fa pensare che per lui sia una cosa del tutto naturale. Respirare, mangiare, modificare moto. Semplicemente, rientra tra i bisogni primari.

Luca Patracchini e Sara Cavicchi, della neonata Chops 76, hanno portato all'expo uno stile differente. Luca ha trasformato la sua Bonneville in un chopper stile giapponese con manubri alti, serbatoio piccolo, terminali curvati verso l'alto e parti in ottone realizzate da lui. "La guido ogni giorno", dice. La Bonneville a tema messicano di Sara, Tijuana Express, ha il manubrio originale girato al contrario, verniciatura e pinstriping marrone opaco, una copertura della sella ottenuta con la pelle di un vecchio divano e altre parti in ottone realizzate dal suo ragazzo, Luca.

Molte delle moto esposte a Verona utilizzavano un mix di accessori ufficiali Triumph, parti di altri modelli Triumph, scarichi Triumph Arrow, oltre ad alcuni tocchi decisamente personali. Ma l'ispirazione di ciascuno è stata sicuramente "Go Your Own Way" cioè seguire la propria strada...



10

COME LEI. *NESSUNA*

QUALCOSA DI NUOVO NEL MONDO CRUISER



Alcune moto sono figlie di una decisione dei reparti di marketing che pensano di aver trovato una nicchia nel mercato. Non è il caso della nuova Thunderbird, una moto frutto di una esplicita richiesta del pubblico. Sono stati infatti i Triumphisti di tutto il mondo a chiedere che venisse colmato il vuoto tra le cruiser America e Speedmaster, con cilindrata di 865cc, e la Rocket III da 2300cc. E la Thunderbird, con il suo bicilindrico da 1600cc, è la risposta di Triumph.

Sì, esistono altre grosse cruiser, ma niente può unire in un'unica moto l'indiscutibile pedigree di Triumph o l'esclusivo motore bicilindrico parallelo. "Triumph continua a riscuotere successi producendo moto che sono ineguagliabili", conferma Alan Cathcart, uno dei giornalisti e tester più letti e stimati del mondo.





HA IL RITMO CHE TI ASPETTI DA UN
MOTORE A V, MA LA COMPATTEZZA DI UN
BICILINDRICO PARALLELO, IL CHE HA
CONSENTITO AI PROGETTISTI TRIUMPH DI
REALIZZARE UNA MOTO UNICA NEL SUO
GENERE, BELLA DA VEDERE E
SOPRATTUTTO DA GUIDARE

“Nessun altro riesce a fare qualcosa di lontanamente simile ai vari modelli nella sua gamma di prodotti – basti pensare alla Daytona 675, alla Rocket III, alla Speed Triple, alla Bonneville e ora alla cruiser Thunderbird 1600. Non solo è una cruiser spinta da un bicilindrico parallelo in un mercato altrimenti popolato unicamente da bicilindrici a V, è anche molto diversa da guidare rispetto ad Harley e simili, con un look originale e personale. È una moto dalla presenza forte ed è perfetta per i lunghi viaggi”. Cathcart è stato il primo “estraneo” a guidare la moto. Lo ha fatto nei dintorni della sede del reparto spagnolo di ricerca e sviluppo dell’azienda. Ecco ciò che ne pensa.

La Thunderbird è una moto che si pone a distanza notevole da qualsiasi altro prodotto del genere, mai realizzato negli Stati Uniti o in Giappone. È una cruiser maneggevole e potente, senza tuttavia risultare sportiva. Ha una guida morbida e le sospensioni Showa sono le più confortevoli della categoria. I freni Nissin hanno un comportamento ottimale e danno buon

feeling anche su una moto di grosse dimensioni come questa. La maneggevolezza è ottima, considerando l’interasse generoso, e la posizione di guida è ragionevole, con pedane non troppo avanzate e manubri non troppo arretrati. La Thunderbird è una motocicletta che si guida in perfetto relax. Ma la perla assoluta è il motore bicilindrico parallelo con manovellismo a 270 gradi. Riprende bene anche da appena 1500 giri, nella marcia più alta, eppure è capace di girare liscio a 130km/h sulla San Diego Freeway o, nel mio caso, sull’autostrada di Sitges. Ha il ritmo che ti aspetti da un motore a V, ma la compattezza di un bicilindrico parallelo, il che ha permesso agli ingegneri Triumph di realizzare una moto unica nel suo genere, bella da vedere e molto gustosa da guidare. Ineguagliabile. Di nuovo.”

Una gamma di oltre 100 accessori originali Triumph sarà disponibile dal momento del lancio della Thunderbird, per permettere ai suoi possessori di renderla ancora più personale e unica. La Thunderbird arriverà in Concessionaria quest’estate.



VINCERE

UN INVITO PER PARTECIPARE ALLA PRESENTAZIONE ALLA STAMPA DELLA NUOVA THUNDERBIRD

LA NUOVA TRIUMPH THUNDERBIRD STA PER SCUOTERE IL MERCATO DELLE CRUISER. IL BICILINDRICO AD ALTE PRESTAZIONI RICEVERÀ LA TANTO ATTESA PRESENTAZIONE UFFICIALE ALLA STAMPA NEL MAGGIO 2009, A BARCELLONA. I PRINCIPALI GIORNALISTI DELLA STAMPA MONDIALE SARANNO INVITATI A UN PRIMO ASSAGGIO DELLA NUOVA CRUISER DELLA FAMIGLIA TRIUMPH E SOLAMENTE UN FORTUNATO LETTORE DELLA RIVISTA TRIUMPH MAGAZINE AVRÀ L'ONORE DI PARTECIPARE.

È DAVVERO UN PREMIO CHE NON HA PREZZO, E INCLUDE:

- L'opportunità di essere il primo motociclista "comune" a montare in sella alla Thunderbird
- L'opportunità di incontrare il personale Triumph che ha sviluppato la moto
- Trasporti da e verso il luogo della presentazione
- Due notti in hotel
- Cibo e bevande
- Un gadget speciale dedicato all'evento

Per poter vincere questo premio davvero unico, è sufficiente che ci diciate qual è la cilindrata della nuova Triumph Thunderbird.

INDIRIZZO INDICATO SUL RETRO

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

Termini e Condizioni: 1. Possono concorrere al premio tutti i lettori maggiori di 21 anni di Triumph Magazine, dotati di patente per motocicli valida, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd e FMS Publishing. 2. Il premio include un test ride con supervisione, trasporti da e verso il luogo della presentazione, due notti in hotel cibo e bevande inclusi. 3. È ammessa una sola iscrizione al concorso a persona. 4. Non è prevista un'alternativa in contanti al premio, che non è cumulabile con altre offerte. 5. Il concorso termina il 24 aprile 2009. 6. L'estrazione sarà effettuata il 4 maggio 2009 e il vincitore sarà avvisato a mezzo telefono entro sette giorni. 7. Tutti i concorrenti devono garantire la propria partecipazione a eventuali iniziative pubblicitarie. 8. Solo le candidature corrette potranno partecipare all'estrazione. 9. Il vincitore dovrà essere disponibile per la presentazione che avverrà il giorno 15 maggio. 10. È possibile ottenere i dati del vincitore inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, Inghilterra SG12 7QA. 11. Triumph Motorcycles Ltd e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsiasi aspetto del premio. 12. Triumph Magazine si riserva il diritto di modificare o ritirare la promozione in qualsiasi momento senza preavviso.

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

TITOLO _____

NOME _____

COGNOME _____

DATA DI NASCITA (GG/MM/AA) ____ / ____ / ____

NUMERO TELEFONICO (+ prefisso internazionale) _____

E-MAIL _____

INDIRIZZO _____

CITTÀ _____

CODICE POSTALE _____

NAZIONE _____

CHE PROFESSIONE/LAVORO SVOLGI? _____

QUALE/I MOTOCICLETTA/E POSSIEDI?

(Marca / Modello / Anno)

____ / ____ / ____

____ / ____ / ____

____ / ____ / ____

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

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

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

TI PIACEREBBE PARTECIPARE AGLI EVENTI ORGANIZZATI DA TRIUMPH?

Sì NO

PER POTER VINCERE, DITECI LA CILINDRATA DELLA NUOVA TRIUMPH THUNDERBIRD





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 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:

CONCORSO PER I LETTORI:
 VINCI IL LANCIO STAMPA THUNDERBIRD
 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. 005

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

Stampato da Nuffield Press Ltd
 Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd

COLLABORATORI

Triumph Magazine n.5 è stato realizzato con la collaborazione dei più apprezzati ed esperti giornalisti e fotografi di motociclismo al mondo. Abbiamo chiesto loro di dirci qual è la loro strada preferita e su quale Triumph vorrebbero andarci.



Alan Cathcart ha guidato la nuova Thunderbird. "Passo del Muraglione, la SS67 tra Forlì e Firenze, sulla cresta degli Appennini su una Street Triple R."



Ben Miller ha scritto la storia della Speed Triple. "La Route Napoleon, tra Grenoble e Cannes, in Francia. Una stupenda giornata di viaggio, accompagnata dal meraviglioso clima mediterraneo. La Daytona 675 è ideale per i grandi spazi aperti della Francia."



Rupert Paul ha intervistato il nuovo pistone della Thunderbird ed è stato a Bruntingthorpe. "Una Street Triple R u e giù sulle strade di montagna attorno a Saint Vallier de They sopra Cannes. Ci sono i tornanti più grandiosi che abbia mai affrontato in vita mia."



James Cheadle ha fotografato Daniel Day-Lewis, la Tiger SE in Marocco e la Bonnie a Londra. "La R266 in Portogallo su una Daytona 675. Sessanta chilometri di bellissimi tornanti da brivido sotto il sole cocente e, come traguardo, il Moto Festival di Faro, una birra gelata e un gruppo metal anni Ottanta."



Mat Oxley ha guidato la nuovissima Bonneville a Londra. "La A458/A470 da Welshpool, sul confine tra Inghilterra e Galles, a Dolgellau, nel Galles occidentale, su una Speed Triple."



Paul Barshon ha fotografato la nuova Daytona 675 in occasione della sua presentazione. "Sicuramente la Great Ocean Road a Victoria, in Australia. Non è solo una bellissima strada, ma correndo lungo l'oceano offre dei panorami unici al mondo. E sicuramente su una Speed Triple. Amo questa moto!"



Gary Inman ha intervistato Daniel Day-Lewis e ha guidato la Tiger SE da e verso il Marocco. "La N9 sui monti Atlas in Marocco, dove ho guidato per la storia che racconto in questo numero, è da togliere il fiato. Naturalmente sulla Tiger SE."



Ben Part ha fotografato i proprietari delle Triumph più belle d'Italia. "Un breve tratto della D926 che attraversa Caylus e i Pirenei è attualmente la mia strada preferita. E mi piacerebbe provarla sulla Super Cooper 900 Adventure di Mr. Martini!"



Paul Taylor ha scritto la storia dello sviluppo della 675. "Da Città del Capo al Capo di Buona Speranza, Sudafrica, su una Street Triple R. Ci potranno anche essere strade migliori al mondo, ma questa è la mia città preferita e questa è la moto che più mi elettrizza."

TRIUMPH MAGAZINE È LA RIVISTA UFFICIALE DI TRIUMPH MOTORCYCLES LTD.

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd. 2009: 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.

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.

fms.

www.fmspublishing.co.uk



FMS fa parte della Periodical Publishers Association

The Triumph logo, featuring the word "TRIUMPH" in a white, stylized font with a curved underline, set against a dark blue background.

MODERN CLASSIC



The new Triumph Bonneville with classic seventies styling is now available for test rides at a dealer near you. For more information on our 2009 range of Motorcycles, Clothing and Accessories or to create your own dream Triumph visit www.triumphmotorcycles.com or contact your nearest authorised dealer.



GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com



TRIUMPH
CLOTHING



rider essentials
value without compromise

Product featured: Acton Jacket, part of the Rider Essentials Range.

**Clothing that does not compromise on quality, style and function at an even more competitive price.
View the collection of essential jackets, jeans, gloves and boots at any Triumph Authorised dealer.**

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com