

HIGHWAY 1: LA THUNDERBIRD SULLA PACIFIC COAST HIGHWAY

INTERVISTA ESCLUSIVA CON JOHN BLOOR
BONNEVILLE: IL PIÙ CELEBRE NOME DEL MOTOCICLISMO
LA STREET TRIPLE R NELLE HIGHLANDS SCOZZESI
VINCETE L'OROLOGIO TAG HEUER MONACO GULF IN EDIZIONE LIMITATA

Triumph

006



POTENZA. MANEGGEVOLEZZA. EQUILIBRIO.



E CUORE.

La formula perfetta per una sportiva. I motori a tre cilindri sprigionano la giusta potenza e coppia da vendere. Sei da 675 cc o 1050 cc? Messa a punto, assetto e bilanciamento sono stati studiati pensando al pilota. Triumph Urban Sports. Hai abbastanza coraggio?

PER SAPERNE DI PIÙ, CHIAMA UNA CONCESSIONARIA; PER PRENOTARE UN GIRO DI PROVA, VISITA www.triumphmotorcycles.com

Tutte le moto nuove Triumph includono come standard una garanzia di 2 anni a chilometraggio illimitato.

triumphmotorcycles.com

TRIUMPH

GO YOUR OWN WAY

Triumph

CARI LETTORI,

Benvenuti nel numero sei della rivista Triumph, dove i riflettori saranno puntati sui due principali aspetti che fanno di Triumph il marchio di qualità che conoscete: i prodotti e le persone.

I nostri eccezionali prodotti sono da sempre il cuore pulsante dell'azienda e la nostra nuova Thunderbird ha ottenuto un successo plebiscitario dal momento stesso della sua presentazione, a giugno. In questo numero avrete un assaggio di ciò che rende la Thunderbird così speciale, viaggiando insieme allo scrittore Mark Gardiner da Los Angeles a San Francisco in sella alla cruiser dell'anno, come è stata definita da Cycle World.

Naturalmente, il 2009 ha visto un mondo colpito da una recessione globale senza precedenti e comprensibilmente anche il settore motociclistico ha incontrato delle difficoltà come tutti. In Triumph abbiamo fortunatamente sentito meno gli effetti della crisi rispetto a gran parte del mercato e questo numero della rivista Triumph vuole essere un riconoscimento e un ringraziamento per le persone e i prodotti che ci hanno aiutato a crescere stabilmente anche durante questo difficile periodo.

È indubbio che non avremmo mai potuto creare moto eccezionali senza l'impegno del nostro eccezionale staff di dipendenti, il cui duro lavoro è stato vitale per il nostro successo negli anni. Potrete incontrare alcune di queste persone e dare un'occhiata all'interno della fabbrica a pagina 20; inoltre, il proprietario di Triumph, John Bloor, ha rilasciato una rara ed esclusiva intervista alla rivista Triumph; andate a pagina 16 per scoprire i suoi pensieri e le sue idee.

Sono inoltre lieto di dare il benvenuto in Triumph a Digby, Lord Jones of Birmingham, con noi dallo scorso numero della rivista. Digby porta con sé un'immensa passione per l'ingegneria e la produzione britannica, mentre la sua esperienza a livello internazionale aiuterà Triumph a raggiungere nuovi orizzonti. Potete incontrarlo a pagina 19.

Durante il periodo di recessione abbiamo continuato a incrementare i nostri investimenti nello sviluppo di nuovi modelli e abbiamo alcuni progetti molto interessanti per il futuro. Siamo inoltre orgogliosi della nostra eccellente forza lavoro e della nostra rete di concessionari appassionati e professionali. Proprio per questo possiamo guardare al 2010 con grande ottimismo.

Mi auguro che anche voi apprezzerete questo numero della rivista Triumph.

Guidate con la testa!

The Maker

TUE MANTONI
CEO, Triumph Motorcycles



SOMMARIO N. 006

- 01 LA T-BIRD SULLA 1** p8
La Pacific Coast Highway è la strada per eccellenza, e non c'è moto migliore della nuova Thunderbird per affrontarla.
 - 02 JOHN BLOOR** p16
Ci sono pochi imprenditori con la visione o la determinazione di John Bloor. Questa esclusiva intervista ci spiega cosa lo rende tale.
 - 03 LA NOSTRA GENTE** p20
Senza un buon personale non si possono produrre buone moto. Vi presentiamo alcuni dipendenti dello straordinario staff di Triumph.
 - 04 QUALITÀ IMPAREGGIABILE** p26
Il dietro le quinte della nuova partnership di Triumph con gli esperti di sospensioni Öhlins.
 - 05 TROPPO NON È MAI ABBASTANZA** p28
Rocket III Roadster: più coppia, più potenza, più carattere. Ci credereste?
 - 06 SCATOLA PENSANTE** p30
Un ECU potrebbe non sembrare interessante, ma ciò che è in grado di fare vi lascerà senza parole.
 - 07 CAMPAGNA E CITTÀ** p32
Da Glasgow alle Highlands e ritorno, in un giorno, sulla Street Triple R.
 - 08 CHRIS RYAN** p38
Intervista con l'autore, attore, soldato delle forze speciali, guardia del corpo e possessore di una Rocket III.
 - 09 LA SOLA E L'UNICA** p40
La storia del più celebre nome nel motociclismo, Triumph Bonneville.
- CONCORSO PER I LETTORI** p46
Partecipate per vincere uno dei più ambiti orologi TAG Heuer.

TRIUMPH

TEMPO RECORD

UNA TRIUMPH BONNEVILLE OTTIENE QUATTRO RECORD DI VELOCITÀ SU TERRA A BONNEVILLE, NEL 50° ANNIVERSARIO DEL PIÙ CELEBRE MODELLO DI CASA TRIUMPH





“CI RECHIAMO A BONNEVILLE DAL 2007 IN PREPARAZIONE DI QUESTO EVENTO, OVVERO L'ANNO DEL 50° COMPLEANNO DELLA BONNEVILLE”

Guidando una Thruxton Bonneville da strada preparata da Matt Capri della South Bay Triumph, Alan Cathcart ha infranto la barriera delle 241 km/h fissando così un nuovo record mondiale FIM a doppia direzione sul miglio lanciato a 245.711 km/h. Lo stimato giornalista britannico ha fissato un altro record per il chilometro lanciato a 245.859 km/h, con una punta a direzione singola di 246.471 km/h. Queste velocità affermano nuovi standard per la categoria FIM delle bicilindriche normalmente aspirate “unstreamlined” (ovvero senza protezione aerodinamica) da 1000 cc.

Inoltre, in sella alla Bonneville turbo della South Bay Triumph, Cathcart ha stabilito altri due record del mondo FIM per la classe delle bicilindriche a induzione forzata “unstreamlined” da 1000 cc, con una velocità sul miglio lanciato a doppia direzione di 266.193 km/h e sul chilometro lanciato di 266.623 km/h. La sua miglior velocità a direzione singola è stata di 276.202 km/h.

“Ci rechiamo a Bonneville dal 2007 in preparazione di questo evento, ovvero l'anno del 50° compleanno della Bonneville,” ha affermato Cathcart. “Infrangere la barriera delle 150 miglia orarie con la moto standard

è stato da sempre il nostro obiettivo principale e quando la FIM ha introdotto la nuova categoria delle bicilindriche per i record di velocità, è stato fantastico guadagnare ufficialmente questi record del mondo.”

Il celebre letto del lago prosciugato è un ambiente duro e avvincente per diverse ragioni. La trazione è un problema, ma gli pneumatici road racing da pioggia Pirelli di Cathcart hanno consentito al team di guidare e testare la moto prima che le condizioni migliorassero. Inoltre, Bonneville si trova a una sfianante altitudine di 1300 metri. “Ma,” ci spiega Cathcart, “Capri è un vero genio quando si tratta di preparare moto per le Salt Flats, e fissare due nuovi record mondiali con la versione turbo, che ha sviluppato quasi come un ripensamento dedicandoci solo poco tempo, è stata la ciliegina sulla torta. Questa è una moto da 290 km/h e oltre con uno sviluppo superiore nella sua attuale veste naked, e con la carenatura andrà ancora più veloce. Forse torneremo l'anno prossimo per provare a raggiungere il club dei 320 km/h.”

LEGGETE DELLA MOTO COMMEMORATA DAL NOME TRIUMPH BONNEVILLE A PAGINA 45.

“VADO A BARCELLONA!”

AVETE PRESENTE I FANTASTICI CONCORSI ORGANIZZATI DA TRIUMPH MAGAZINE? BENE, ECCO UNO DEI VINCITORI. PROPRIETARIO DI UNA TRIUMPH BONNEVILLE AMERICA E DI UNA SPRINT ST, GLENN MIDDLETON HA VINTO L'OPPORTUNITÀ DI VOLARE DAL SUO PAESE, L'AUSTRALIA, DIRETTAMENTE A BARCELLONA PER PARTECIPARE AL LANCIO MONDIALE DELLA NUOVA THUNDERBIRD. POI CI HA SCRITTO UN RESOCONTO DI 2000 PAROLE SUL VIAGGIO. ECCO I MOMENTI SALIENTI...

Un indirizzo di posta tradizionale? E dov'è l'e-mail? Dopo tutto siamo nel 2009. Be' non importa; quando termina il concorso? Sei giorni per arrivare via posta in Inghilterra... è un bel viaggio dall'Australia, mi sono detto, ma in fondo è un'opportunità di quelle che ti capitano una volta nella vita e non me la sono lasciata scappare.

La mattina seguente ho imbucato la lettera di partecipazione al concorso senza grosse aspettative, così quando alle 21.30 di un giovedì sera ho ricevuto una telefonata sul cellulare con un prefisso d'oltremare ho pensato che avessero sbagliato numero: "Pronto, chiamo per conto della rivista Triumph Magazine. Mi spiace disturbarla così tardi ma si tratta del concorso Thunderbird a cui ha partecipato."

Vado a Barcellona!

Alla cena dopo la presentazione ero felicemente seduto allo stesso tavolo con Simon Warburton, il Product Manager di Triumph per la Thunderbird, insieme a dei giornalisti americani, fin troppo simili agli australiani negli atteggiamenti per andarne fieri...

Fuggendo dal traffico e dalla città sulla superstrada, il cupo ruggito tipico del nuovo bicilindrico parallelo da 1600 cc si è fatto sentire

chiaramente fin da subito, così come vivace si è rivelata l'iniezione: anche dando gas praticamente da fermo, i miei 135 kg sfrecciavano sull'asfalto insieme alla moto.

Usciti dalla superstrada, ci siamo diretti su una strada che si arrampicava su per la montagna e che avrebbe fatto impazzire di gioia qualsiasi motociclista australiano per le opportunità di guida che offriva. Una superficie di bitume liscio che serpeggia tra un tornante e l'altro finché non ti convinci che non ci possano più essere altri tornanti da affrontare e invece eccone un altro ancora. Ci siamo arrampicati fino a un'altitudine che non avevo mai raggiunto prima, escludendo le volte in cui avevo di fianco un'hostess... Per un australiano come me, abituato ai panorami locali, è stata una vera rivelazione, da togliere il fiato.

Se vi interessa una grossa cruiser, guidatela e la comprerete. Ho provato il kit big bore da 1700 cc ed è spettacolare.

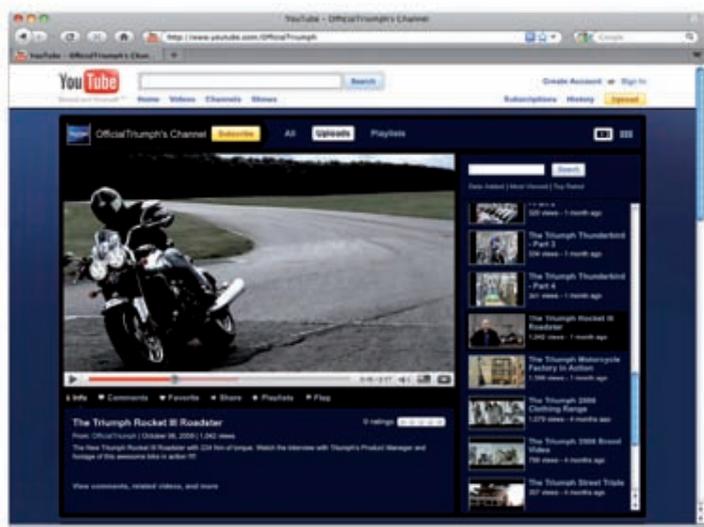
Se la persona che abita più lontano di tutti, e che di conseguenza comporta spese di trasporto superiori, può vincere un premio tanto ambito, allora potete davvero fidarvi dell'onestà di questi concorsi.

[SCOPRITE IL FANTASTICO CONCORSO DEDICATO AI LETTORI DI QUESTO NUMERO A PAGINA 46.](#)

DA TUTTO IL MONDO, SOLO PER LEI

Essendo una delle più simboliche moto di tutti i tempi, non c'è da stupirsi se il 50° compleanno della Bonneville sia stato un evento unico. Tenutosi l'agosto scorso presso l'Heritage Motor Centre a Warwickshire, Inghilterra, questo evento ha visto la partecipazione di 4.000 fan della Bonneville venuti da ogni parte del mondo, persino dall'Australia, dalla Nuova Zelanda e dagli Stati Uniti. Molti proprietari di Bonneville moderne si sono uniti ai "tradizionalisti", mostrando così pressoché ogni variante o edizione speciale che sia mai stata costruita. La Bonneville più vecchia presente fu costruita nel giugno 1958, mentre la più recente era l'edizione "50th Anniversary" di Hinckley.

LEGGETE LA STORIA DELLA FAMIGLIA BONNEVILLE A PAGINA 40.



TRIUMPH SU YOUTUBE

SCOPRITE LA NUOVA LINEA TRIUMPH PER IL 2010 SUL NOSTRO NUOVISSIMO CANALE YOUTUBE

Il canale contiene video nuovi e d'archivio, tra cui il divertentissimo video "21st Century Motorcycle Manufacture" del 2007 e la sensazionale presentazione della nuova Rocket III Roadster.

SCOPRITE QUESTO E ALTRO SUL SITO [HTTP://WWW.YOUTUBE.COM/OFFICIALTRIUMPH](http://www.youtube.com/officialtriumph)

ATTENTI ALLA VERNICE!

La qualità della verniciatura Triumph è da sempre riconosciuta come la migliore nel mondo motociclistico, e per mantenerne intatto l'eccellente aspetto, Triumph ha sviluppato il kit Paint Protection di protezione della vernice per la gamma Urban Sports. Il kit contiene pellicole adesive trasparenti tagliate su misura appositamente per adattarsi alla moto, proteggendo il serbatoio da usura, graffi e ghiaia. La protezione è pressoché invisibile e, in esclusiva, offriamo anche una protezione per la vernice opaca, per consentirvi di preservare nel tempo la moto come fosse fresca di concessionario.

SEGUI LA TUA STRADA

Avete già provato il nuovo strumento online "Create My Triumph"? Sta diventando un vero e proprio cult su internet: sempre più utenti trascorrono la pausa pranzo o la sera a "costruire" la Triumph dei sogni e a scaricare i risultati finali della loro creatività. Innanzi tutto scegliete un modello, poi personalizzatelo secondo i vostri gusti con oltre 600 accessori Genuine Triumph Accessories. È fantastico per un po' di sano shopping virtuale, ma offre anche i prezzi dettagliati di tutte le modifiche per coloro che stanno seriamente valutando l'acquisto di una nuova moto o la personalizzazione di quella che già possiedono. Ora dovete proprio scusarci ma abbiamo una Street Triple che aspetta i nuovissimi fianchetti del radiatore in tinta, i copriferellone in fibra di carbonio e il quickshifter. Eh già...





DOPPIA SODDISFAZIONE PER IL TEAM TRIUMPH BE1

Nessun'altra classe del Campionato Mondiale FIM costituita da produttori riconosciuti può vantare moto di derivazione così vicina a quelle di produzione rispetto alla World Supersport, e ciò la rende la categoria ideale per Triumph in cui mostrare le capacità sportive dell'acclamata Daytona 675.

In una giornata di giugno, nell'estate inglese, su un circuito a meno di 50 km dal luogo di nascita della tre cilindri da corsa di McCoy, Garry ha ottenuto il terzo posto nella gara World Supersport a Donington Park, trasportando il profilo e le credenziali di Triumph a un nuovo livello di prestazioni.

L'australiano McCoy, che vive ad Andorra, trova che il vantaggio principale della struttura del motore della sua Daytona sia l'uscita di curva più potente alle marce basse rispetto alle migliori tra le quattro cilindri: la struttura più stretta della tre cilindri gli ha permesso di ottenere più velocità in curva rispetto alle giapponesi.

McCoy ha replicato il risultato di Donington nel round finale della stagione sull'impressionante circuito di Portimao in Portogallo, piazzandosi così all'ottavo posto generale nel campionato. "In generale

posso dirvi contento della stagione e il podio a Donington è stata una soddisfazione per tutti noi," ha dichiarato McCoy poco prima della gara di Imola. "Nella gara in Germania ero 17° dopo la partenza fino al primo giro ma ho raggiunto l'ottavo posto. Con una partenza migliore avremmo potuto ottenere un buon piazzamento. E soprattutto, anche se abbiamo già avuto un anno appagante, nelle corse c'è sempre spazio per il miglioramento. Non siamo mai soddisfatti!"

McCoy è stato affiancato dal pilota britannico Chaz Davies negli ultimi tre round: il ventiduenne ha fatto un'ottima impressione fin da subito, concludendo al quarto posto la sua gara di debutto sullo storico circuito di Imola in Italia.

"Sono davvero grato a Giuliano per avermi dato l'opportunità di gareggiare nella World Supersport," ha dichiarato. "Ho guidato solo per tre gare ma credo di essermi comportato bene, anche se so che posso decisamente migliorare, soprattutto nelle prove di qualificazione".

SE VOLETE RESTARE AGGIORNATI SUL TEAM PARKINGO TRIUMPH BE1, VISITATE WWW.BEIRACING.COM

GUIDA AI REGALI

IL NATALE SI AVVICINA E IL REGALO GIUSTO È DIFFICILE DA TROVARE. MA CI ABBIAMO PENSATO NOI... LE ULTIME NOVITÀ DI TRIUMPH FARANNO FELICI AMICI, PARTNER E FAMILIARI, MA FATE ATTENZIONE: LA VOGLIA DI FARVI UN REGALO SARÀ FORTISSIMA!



(2)



(1)



(4)



(3)



(5)



(7)



(8)



(6)



(9)

(1)_Sciarpa e cappello Gli accessori ideali per un giretto in moto nelle mattine più limpide e frizzanti. (2)_Fibbia con bandiera britannica Questa fibbia color grigio peltro è perfetta per la cintura dei Jeans Triumph e può essere indossata con abbigliamento elegante o casual. (3)_Kit portapacchi Modern Classic Ideale per una scorta di jeans e magliette, così potrete trasformare i weekend improvvisati in viaggi in prima classe. (4)_T-shirt a maniche lunghe US1902 Parte della gamma di abbigliamento casual ispirato alla linea Urban Sport. (5)_Modello in scala da collezione La grande fuga di Steve McQueen La riproduzione pressofusa in scala 1:12 della famosa co-protagonista di Steve McQueen. (6)_Parka da donna Un parka classico sempre alla moda, con cappuccio removibile, morbido tessuto esterno Britex e fodera trapuntata, confortevole e caldo in ogni occasione. (7)_Chrono #6 Splendido cronografo di elevata qualità, per tutti i giorni e per le occasioni speciali. (8)_Daytona 675 in legno per bambini Questa minimoto è realizzata in legno, è facile da montare e include persino fedeli pneumatici racing. Un ottimo metodo per lo sviluppo dell'equilibrio. (9)_Tazza con stemma e Blocco notes Urban Dot Parte di un'ampia gamma di fantastici regali dedicati ai Triumphisti doc. Contattate il vostro concessionario Triumph per ulteriori informazioni.



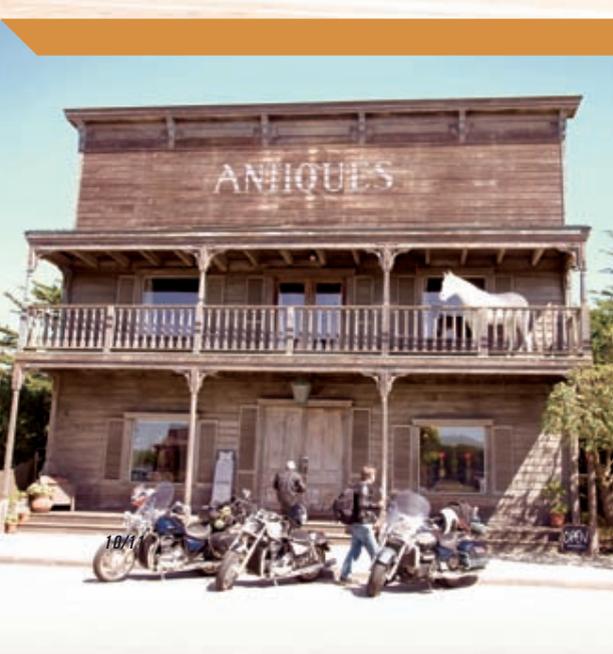
TIM PRENTICE, LO SVILUPPATORE DI LOS ANGELES DELLA NUOVA THUNDERBIRD, E LO SCRITTORE **MARK GARDINER** HANNO RECENTEMENTE GUIDATO LA NUOVA MOTO SULLA STRADA STATALE 1 IN CALIFORNIA. IL LORO VIAGGIO SULLA LEGGENDARIA HIGHWAY DELLA COSTA PACIFICA HA RICORDATO A GARDINER CHE QUESTA STRADA È SIA UN CLICHÉ MA ANCHE UNA DELLE ESPERIENZE CHE MEGLIO RAPPRESENTANO LA CALIFORNIA

LA T-BIRD SULLA 1

01



TESTO: MARK GARDINER
FOTO: JAMES CHEADLE



Corre tra Los Angeles e San Francisco. Non è il tragitto più veloce tra le due città: sarebbe la Interstate 5, che attraversa le torride distese di aziende agricole della Central Valley. Non è neppure la più antica: i missionari e gli esploratori spagnoli viaggiarono lungo il Camino Real nel sedicesimo secolo. Ma è la numero 1, nota anche tra i residenti come "PCH" (Pacific Coast Highway).

Collega la metropoli più grande e profana della California, Los Angeles (un luogo consacrato alla cultura pop come minimo comune denominatore), a San Francisco, la città più urbana e idiosincratca del Paese. È sopravvalutata? Sicuramente sì. In un weekend d'estate, puoi facilmente ritrovarti bloccato nel traffico, in un luogo talmente remoto da non avere neppure un servizio di telefonia mobile. O forse è sottovalutata? Quando il traffico si dirada, è una delle migliori strade d'America sui cui guidare.

Se si traccia una riga dritta verso ovest partendo dal centro città di Los Angeles, arriverà alla spiaggia circa alla latitudine di Venice, in California. Ci siamo dati appuntamento presso l'Hotel Erwin, a un paio d'isolati dal Pacifico. Venice è una città di saloni di tatuaggi e locali di sushi. Il lungomare è affollato di bodybuilder, truffatori e mendicanti che sono stati spinti, o che hanno deciso di spingersi ai margini metaforici e letterali dell'America.

Partiamo verso nord, attraverso Santa Monica e Malibu. Sono felice che la moto stia rombando confortevolmente a 1500 giri, perché dobbiamo tenere d'occhio il traffico; le Bentley Turbo R escono a marcia indietro dalle villette a schiera del lungomare, le ricche ereditiere con il botox in circolo fanno improvvise inversioni a U e i surfisti prestano meno attenzione alle strade di quanta ne prestino alle onde.

Per scappare da questo ingorgo, lasciamo la 1 e ci dirigiamo a est verso il Malibu Canyon poi a nord sulla Mulholland Highway. La strada tra le colline corre tra alberi e pascoli aridi. Fa notevolmente più caldo e il vento di Santa Ana trasporta l'acre odore di vicini incendi. Stiamo cavalcando un'onda, un'onda di coppia motrice naturalmente. Un piccolo particolare che noto ora: l'ago del tachimetro non ha uno bensì due fermi della lancetta che ne limitano la corsa. È come se persino l'ago fosse troppo potente e potesse saltar fuori di colpo dall'indicatore.

» **UNA COSA PER CUI È VALSA LA PENA DEVIARE IL NOSTRO PERCORSO** Il Rock Store. Questa locanda e caffè, aperta dal venerdì alla domenica, si trova sulla Mulholland Highway nella impercettibile cittadina di Cornell. Nei pomeriggi del fine settimana attira centinaia di motociclisti, incluso un esiguo manipolo di biker di Hollywood. Prima di diventare governatore della California, Arnold Schwarzenegger si fermava talvolta qui per un drink ghiacciato mentre percorreva le strade del canyon nei dintorni.

La Mulholland Highway si rituffa verso il mare e la Highway 1 verso Ventura. Ma prima voglio fare un'altra piccola deviazione a Santa Paula, un'incantevole città adagiata tra gli aranceti. Steve McQueen viveva in un hangar da queste parti, con diverse moto cui era particolarmente legato e un biplano Stearman. Troviamo l'accesso al suo hangar bloccato da un cancello chiuso e stiamo per risalire sulle moto quando un uomo a bordo di un pickup del '52 arriva e vede la nuova T-bird, un modello che in pochi hanno visto finora in America. E mentre ammira e fa complimenti alla moto, rompo il ghiaccio indicando Tim e dicendo: "Diglielo... l'ha progettata lui."

Mentre chiacchieriamo, dicendo che ci piacerebbe avere una foto delle nostre moto di fronte all'hangar, ci racconta che è stato lui a insegnare a volare a Steve. Apre il cellulare e chiama un altro vecchio amico di McQueen, che vive a sua volta nell'aeroporto. Pochi minuti dopo arriva e ci abbandoniamo ai ricordi. Circa 30 anni dopo la sua morte, il ricordo di McQueen è ancora vivo tra i suoi vecchi compagni di volo, i quali possiedono tutti delle moto.

Parliamo finché il sole non inizia a scendere dietro l'orizzonte, poi ci rimettiamo in sella. A nord di Santa Barbara, troviamo finalmente un senso all'aver abbandonato il caos di Los Angeles. Mentre scende l'oscurità, la 1 prosegue verso nord attraverso floridi terreni coltivati. Nelle piccole città lungo la strada, tutte le insegne dei negozi sono scritte in spagnolo, la lingua dei braccianti californiani. L'aria fredda della notte ha un profumo che non riesco bene a identificare, finché non vedo un cartello che indica la città di Betrvia. Ora capisco di che odore si tratta: barbabetole.



TIM PRENTICE: GURU DELLO STILE

Tim Prentice è il proprietario quarantacinquenne di Motonium, uno studio di design di moto nel sud della California. È californiano di nascita e motociclista da sempre: ha iniziato a costruire café racer quando studiava progettazione di veicoli al prestigioso Art Center College of Design di Pasadena. Ha lavorato a diversi progetti Triumph ed è stato il principale designer della nuova Thunderbird.

A Tim fu chiesto di realizzare alcune bozze iniziali del concept nel lontano agosto 2004. L'intervallo di quasi cinque anni tra il concept e la produzione della moto finale è stato un po' più lungo della media, ma creare una nuova moto da zero richiede sempre molto tempo. Anche lavorando di fretta ci vogliono un paio d'anni. Gran parte delle "bozze" di Tim sono in realtà disegni CAD in due e tre dimensioni, che prepara nel suo studio a Redondo Beach. Quando lo sviluppo raggiunge le fasi finali, si reca in Inghilterra dove lavora con dedizione, all'antica, scolpendo a mano un modello in argilla in scala reale. "Non c'è niente di meglio dell'argilla," spiega; "per capire come la luce si poserà sulla moto o per rendersi conto di come sarà salirci in sella." Una volta ultimato il modello in argilla, ne viene eseguita una scansione ottica che viene in seguito convertita in un formato CAD tridimensionale: questi dati servono per ottenere la lavorazione della moto finita.

Tim è inoltre responsabile di una gamma di oltre 100 accessori ufficiali progettati appositamente per la Thunderbird e creati in concomitanza con la moto per un'adattabilità e un aspetto perfetti. Si è occupato anche della Rocket III Touring e della Bonneville 2009 ed è attualmente impegnato a diversi progetti top secret che vedranno la luce nei prossimi anni.

DOPO AVER GUIDATO QUASI SENZA SOSTA PER DUE INTERI GIORNI, MI SENTO UN PO' IN COLPA PER AVERE LA MOTO CON CUPOLINO, POGGIASCHIENA E BORSE DA SELLA IN PELLE, MENTRE TIM PRENTICE, CHE HA PROGETTATO LA MOTO, HA TUTTO NELLO ZAINO

La prima notte la passiamo nel campeggio di Pismo State Beach, a Oceano. Cerco di ricordarmi come montare la tenda e mentre provo a capire il senso di paletti, tenda e rivestimento nella sola luce della luna improvvisamente mi ricordo di avere un faro eccellente a disposizione, nella parte anteriore della mia Thunderbird. È troppo tardi e siamo troppo stanchi per cercare un ristorante aperto, quindi la nostra cena consiste in un pacchetto di patatine e una birra ghiacciata attorno al falò.

Finora gran parte del nostro viaggio si è svolto sulla vecchia strada dei missionari spagnoli, ma la mattina seguente a San Luis Obispo la Route 1 vira nuovamente verso ovest e verso il Pacifico. Le città (Morro Bay, Cayucos, Harmony, Cambria) sembrano diventare più piccole e distanti mentre le montagne che si stagliano sullo sfondo appaiono sempre più imponenti. Tra una stazione di servizio e l'altra su questa parte della costa la distanza è notevole e sono contento che, sebbene sia equipaggiata per il viaggio con parabrezza e portapacchi, la T-bird abbia un serbatoio in grado di reggere oltre 300 chilometri.

» **UNA COSA PER CUI È VALSA LA PENA DEVIARE IL NOSTRO PERCORSO** Paso Robles. Benché la Napa Valley, a nord di San Francisco, sia la più nota regione vinicola della California, le cantine della costa centrale a Paso Robles, circa 30 chilometri a est di Cambria, non sono da meno. La città pullula di ottimi ristoranti, hotel interessanti e troppe occasioni per assaggiare i vini locali.

Un centinaio di anni fa, il magnate della stampa William Randolph Hearst costruì una villa sovrastante la costa che ricorda il sapore di una città sulle colline della Toscana. Centinaia di corpulenti elefanti marini oziano sulla spiaggia e attirano un numero approssimativamente eguale di turisti che li ammirano con aria sciocca. Per turisti intendo quelli in bermuda e polo...

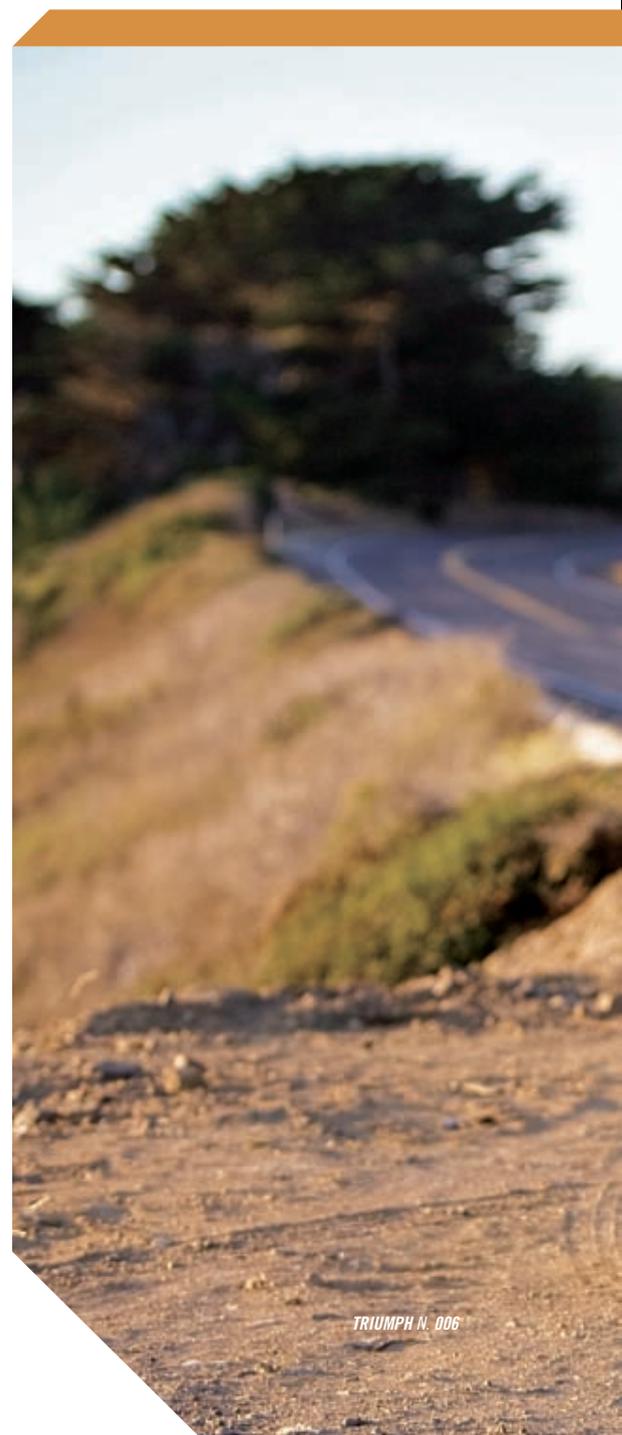
Ora il mare è onnipresente. Le colline che stiamo attraversando si fanno ripide e la strada, che finora era stata piuttosto lineare e scorrevole, inizia a serpeggiare. Siamo a metà strada tra Los Angeles e San Francisco, ma solo ora iniziamo a strisciare le pedane. Per i successivi 160 chilometri, le Santa Lucia Mountains terminano bruscamente in irte scogliere che si tuffano nell'oceano profondo. Questa era la terra selvaggia impenetrabile che gli spagnoli chiamarono El Grande Pais del Sur. Oggi la chiamiamo Big Sur.

Negli anni Trenta, come parte del programma di lavori pubblici incluso nel New Deal di Roosevelt, braccianti e operai disoccupati tagliarono una strada tra queste scogliere e unirono le gole. La Highway 1 attirò scrittori, artisti e filosofi. Henry Miller, autore di controversi romanzi come Tropic del Cancro, visse qui negli anni Quaranta. E attirò anche numerosi motociclisti, a giusto titolo. Nei varchi del traffico ci incliniamo un po' in avanti e freniamo con vigore in entrata delle curve; spingiamo le marce verso l'alto e il basso, godendo del fatto che gran parte delle curve sia stata progettata con molto camber positivo. Quando raggiungiamo le colonne di turisti che procedono a rilento, non ci resta che fare quello che fanno loro: guardare il panorama. A questa andatura, cambiare marcia è un optional, ma il cambio è talmente fluido che non costa fatica.

Nascosta tra gli alberi scorgiamo una Henry Miller Memorial Library. Poco più avanti, troviamo Nepenthe, uno dei più spettacolari ristoranti della costa. Fermatevi lì a mangiare, anche se non avete fame.

Dopo aver guidato quasi senza sosta per due interi giorni, mi sento un po' in colpa per avere la moto con il cupolino opzionale ufficiale, il poggiaschiama e le borse da sella in pelle, mentre Tim Prentice, che ha progettato la moto, ha tutto nello zaino. Ah be', è un tipo duro, non si lamenta.

» **UNA COSA PER CUI È VALSA LA PENA PASSARE UNA GIORNATA LONTANI DALLA MOTO** l'Esalen Institute. In parte una comune hippy e in parte un'università controtendenza, Esalen fu fondato nei primi anni Sessanta. Benché non sia un hotel, l'istituto accetta visitatori in "ritiro personale". Il conviviale rifugio di Esalen offre dell'ottimo cibo. E non dimenticate di prenotare un massaggio. Immergetevi negli eccezionali bagni minerali naturali (i vestiti sono un optional!). Forse non ne uscirete particolarmente illuminati, ma di certo parecchio rilassati.





La Thunderbird di Mark monta diversi accessori touring della gamma Triumph ufficiale, tra cui parabrezza a sgancio rapido, portapacchi cromato, schienalino, fari ausiliari e borse in pelle.



QUANDO LA MOTOGP ARRIVA A LAGUNA SECA, LO SCENARIO FUORI DAI LOCALI LUNGO LA CANNERY ROW ATTIRA LA MIA ATTENZIONE PER QUALCHE MINUTO. MA PER LE ALTRE 51 SETTIMANE DELL'ANNO, MI INTERESSA SOLO LA STRADA

Questa strada forse è nota soprattutto per gli incantevoli panorami che offre, ma per gran parte del tempo serpeggia tra sequoie di 60 metri. Al crepuscolo, mentre ci avviciniamo al nostro secondo campeggio nel Pfeiffer Big Sur State Park, una di queste aree boschive mi regala l'immagine più memorabile dell'intero viaggio. Alcune falene e zanzare sbattono contro il parabrezza. D'un tratto ci ritroviamo all'interno di uno stormo di rondini che sta proprio cacciando questi insetti. Dato che gli uccelli viaggiano alla mia stessa velocità, sembrano pressoché immobili nell'aria tutto intorno a me. Ne osservo uno al di sopra della mia spalla destra e lui osserva me; ci guardiamo negli occhi mentre voliamo tra gli alberi.

La mattina seguente facciamo colazione a Ripplewood. Il gruppetto di case in legno, con un paio di pompe di benzina e un ristorante dall'aria economica, non sembrano molto promettenti, ma in realtà il cibo è squisito. Se possibile i prossimi chilometri ci appaiono ancora meglio di quelli di ieri, ma forse sono i pancake ai mirtili a parlare. Durante una sosta, viviamo uno di quei momenti che possono capitarti solo in California quando due biker tatuati dall'aria poco raccomandabile si avvicinano per ammirare la T-bird. Scopriamo che vengono dalla Danimarca, benché uno di loro ci dice che ora vive nella Silicon Valley, dove è il presidente di un'azienda che produce sistemi di raffreddamento per computer.

A nord del Big Sur, passiamo da Carmel (una città famosa per le gallerie d'arte, il campo da golf Pebble Beach e per il fatto che una volta Clint Eastwood ne fu il sindaco). Poi Monterey. Benché quasi tutti i visitatori che passano di qui si fermano in entrambe le località, Tim declina l'invito. "Di tanto in tanto vado al Monterey Aquarium," dice; "ma oltre a quello, la città è più che altro una trappola per turisti."

Quando la MotoGP arriva a Laguna Seca, lo scenario fuori dai locali lungo la Cannery Row attira la mia attenzione per qualche minuto. Ma per le altre 51 settimane dell'anno, mi interessa solo la strada. Procediamo nel traffico per 80 chilometri. La natura della strada cambia e ci ritroviamo nuovamente ad attraversare distese agricole; carciofi a sud di Santa Cruz e fragole più a nord. Santa Cruz meriterebbe una sosta. È un connubio di culture surf e mountain bike della California; più all'avanguardia e meno piena di turisti rispetto a Monterey e Carmel. Ma voglio raggiungere l'hotel, in centro a San Francisco, prima che faccia buio.

La Highway 84 si intreccia scendendo dalle colline costiere giù fino alla spiaggia di San Gregorio. Se vi dovesse mai capitare di fare questo stesso viaggio, deviate a est qui. Salite fino a Skyline Drive, e provate gli hamburger dell'Alice's Restaurant. Stanno a San Francisco come il Rock Store sta a Los Angeles.

L'ultima ora di strada aperta è incredibilmente vuota e bellissima. Alte scogliere di arenaria si perdono in spiagge deserte. La moto è stabile da non crederci; talmente stabile che quando ci fermiamo per fare qualche foto, sono sorpreso che il vento del Pacifico quasi mi sollevi da terra. Su questo tratto caratterizzato da ampi curvoni, c'è molto da dire sulla geometria stabile e sulla leva offerta dal manubrio largo.

Los Angeles è una sorta di zona grigia: è difficile dire quando ne sei veramente uscito. Ma San Francisco appare all'improvviso. Un attimo prima siamo in campagna e un attimo dopo, a quanto pare, ci ritroviamo nel traffico che si dirige a rilento verso il Golden Gate Bridge. Tim cambia direzione. Deve fare visita a dei parenti nella Bay Area. Percorro quasi tutta la strada verso il ponte, poi giro a destra verso il centro per trovare il mio hotel, con una gran voglia di farmi una peraltro necessaria doccia e di passare la serata a ripensare a questi ultimi, memorabili giorni passati sulla Highway 1.

» **UNA COSA PER CUI VALE LA PENA FARSI UN GIRO QUI** il San Francisco Motorcycle Club. San Francisco è l'epicentro della cultura motociclistica americana, e l'epicentro della cultura motociclistica di San Francisco è questo club storico, al 2194 di Folsom Street, nel quartiere SOMA. È aperto anche ai non membri ogni giovedì sera. Passate di qui per una birra e una partita a biliardo, e per ammirare il mix variegato di moto parcheggiate al suo esterno.



IL MONDO AMA LA THUNDERBIRD

I giornalisti che si occupano di motociclismo sono difficili da accontentare. Spesso muovono critiche a un "difetto" di cui i proprietari non si sono neppure accorti. Pertanto, il riconoscimento di "Cruiser dell'anno" conferito alla Thunderbird da Cycle World, la rivista di motociclismo più venduta nel mondo, è qualcosa di veramente speciale.

Il direttore vendite e marketing di Triumph, Paul Stroud, ha dichiarato: "Essere accettati così rapidamente come una valida e credibile alternativa ad Harley-Davidson è uno stimolo fantastico per tutte le persone coinvolte nel progetto e un riconoscimento per la nostra decisione di concentrarci sulle qualità del marchio Triumph, in particolare modo l'imponente propulsore bicilindrico parallelo e la dedizione verso ottime dinamiche del telaio."

La stampa specializzata internazionale è stata positivamente colpita dalla nuova cruiser di Triumph, soprattutto dall'eccellente maneggevolezza della Thunderbird. Il titolo di "Cruiser dell'anno" conferito da Motorcycle.com è solo uno dei tanti riconoscimenti conquistati dalla moto. In generale, le cruiser bicilindriche con ampio alesaggio sono tutta questione di stile e rumore, con apparentemente pochi sforzi dedicati al telaio. Gli ingegneri collaudatori di Triumph, lo stesso team che ha sviluppato la rivoluzionaria Daytona 675, non avrebbero mai approvato una moto senza una maneggevolezza superiore a qualsiasi altro prodotto di questa nicchia affollata, e la Thunderbird è il risultato di questo impegno.

Se a questo unite una guida rigida ma confortevole, un motore da 1600 cc ricco di coppia e carattere e un prezzo molto competitivo, non c'è da stupirsi se la domanda globale abbia di gran lunga superato l'offerta.

Vista la popolarità del kit big bore, Triumph introdurrà una serie limitata di Thunderbird dotate di ABS con motori da 1700 cc montati di fabbrica per il prossimo anno. Con 15 cavalli in più e un'utile iniezione di coppia, non c'è mai stata scusa migliore per provare la miglior cruiser sul mercato.

Per saperne di più, visitate il sito www.triumph.co.uk/italy o il vostro concessionario.

A light blue, semi-transparent portrait of John Bloor, a man with dark hair, wearing a suit and tie, looking slightly to the right. The portrait is the background for the entire page.

02

JOHN *BLOOR*

NON CI SONO SEGRETI DIETRO IL SUCCESSO DI JOHN BLOOR. LAVORARE SODO, IMPARARE DAI PROPRI ERRORI, ESSERE SEMPRE COERENTI: SONO QUESTI I PRINCIPI SU CUI SI BASA LA STORIA DI TRIUMPH A HINCKLEY. IL SUCCESSO, LE VENDITE E GLI ENCOMI NE SONO LA LOGICA CONSEGUENZA. NON È STATO FACILE, MA NON HA MAI PENSATO CHE LO SAREBBE STATO

Viene solitamente descritto come riservato o timido, a volte persino reticente ed evasivo. Ma forse la parola che lo descrive meglio è normale. Non si è lasciato cambiare dal successo. E solitamente preferisce che siano le moto Triumph a parlare al posto suo. Le interviste che concede sono molto rare, ma ha accettato di parlare a tutti coloro che possiedono una Triumph dalle pagine di questa rivista. Ecco cosa ci ha raccontato...

Perché Triumph va contro corrente e continua a crescere mentre i mercati sono generalmente in declino? In realtà è una domanda complessa che comprende diversi fattori. Forse perché siamo più piccoli rispetto a gran parte delle altre grandi imprese. Penso che abbiamo tenuto i nostri prezzi nella giusta fascia e abbiamo provato a essere innovativi anno dopo anno. Abbiamo una gamma ragionevolmente ampia di prodotti e non siamo una vertical company gerarchizzata.

Pensa che Triumph goda del rispetto dovuto nel Regno Unito? Non vorrei essere io a dirlo. Spetta alle persone che comprano le moto. Per quanto concerne la stampa britannica, sono stati probabilmente più corretti nei nostri confronti negli ultimi tempi. Godiamo di maggiore rispetto in altri Paesi rispetto al Regno Unito. Ma penso che i prodotti parlino da soli.

Immagino che i motociclisti pensino che lei guidi una moto; è così? Non ora, ma l'ho fatto per anni.

Qual è la sua passione, rispetto a questa azienda? Continuare a fare tutto sempre meglio.

Meglio di ciò che ha fatto prima o meglio di tutti gli altri? Meglio di ciò che abbiamo fatto prima. Ma teniamo sempre d'occhio la concorrenza. Siamo estremamente consapevoli del mercato, sempre.

Guardando al passato, che importanza ha avuto la decisione di interrompere la produzione di moto a quattro cilindri? Difficile a dirsi. È stata più una decisione di marketing che di produzione. Le tre cilindri ci rendono più unici, e le bicilindriche rappresentano la tradizione di Triumph. E, naturalmente, le tre cilindri l'hanno rappresentata in tempi più recenti. La decisione sembra aver funzionato, ma penso che se si costruisce un buon prodotto, se i prezzi sono corretti e se la qualità offerta è buona, si può sempre avere un'opportunità sul mercato.

Pensa che ci potrà essere un cambio di rotta? Non ne abbiamo l'intenzione.

Ci può dire perché ha scelto Lord Digby Jones come presidente? Conosco Digby da anni, da quando lavorava in uno studio legale di Birmingham. Ha un ottimo profilo e se incontriamo delle difficoltà nei Paesi in cui operiamo, Digby, in generale, conosce sempre qualcuno in quel Paese che ci può aiutare a sistemare le cose. È un bravo ragazzo. Mi fido di lui, proprio in virtù del fatto che lo conosco da molti, molti anni.

Pensa che il suo profilo contribuirà alla crescita del profilo di Triumph? Sì. Porta con sé un ottimo bagaglio e conosce molti mercati internazionali in cui operiamo. Il suo profilo non può certo danneggiare il profilo di Triumph.

Cosa apporta all'azienda Tue Manton, il CEO di Triumph? Arrivava con esperienze di consulenza vendite e ha rafforzato il settore marketing dell'azienda. Siamo sempre stati valutati rispetto alla parte ingegneristica. Tue ci ha portato il suo approccio strutturato alle vendite e da allora siamo cresciuti. Ora abbiamo anche Paul Stroud, un esperto di marketing, e il team lavora molto bene.

Quali sono i piani a breve e lungo termine per Triumph? Non c'è differenza tra breve e lungo termine. Continueremo a presentare nuovi prodotti in un piano quinquennale. Alcuni potrebbero cambiare, dato che cinque anni sono parecchio tempo in questo settore.

Cinque anni fa venne presentata la Rocket III e fu come uno squalo in una piscina. Avremo un'altra moto con lo stesso impatto? Non penso ci possa essere una moto di quelle dimensioni, ma abbiamo alcuni prodotti molto interessanti in cantiere, diversi da ciò che abbiamo fatto sinora. Ma alla fine spetta ai clienti decidere che impatto avranno le moto.

Come vede i cambiamenti di mercato? Sappiamo che il mercato della naked Speed Triple è cresciuto molto e prevediamo che continuerà a farlo. Così come il mercato delle simil-enduro. La popolarità delle moto sportive tende ad avere alti e bassi. Penso che c'entri molto il profilo del cliente. Durante una recessione, i giovani (che solitamente tendono a comprare moto sportive) vengono colpiti più duramente dei meno giovani.

“ABBIAMO ALCUNI PRODOTTI MOLTO INTERESSANTI IN CANTIERE, DIVERSI DA CIÒ CHE ABBIAMO FATTO SINORA”

“SE NE VEDO UNA POSTEGGIATA, PROBABILMENTE MI FERMO A GUARDARE IN CHE MODO RESISTE ALL’USO E COME VIENE USATA, POI ME NE VADO. SPERO CHE CHI LA POSSIEDE NE SIA SODDISFATTO. IL CLIENTE È SEMPRE IL NOSTRO PENSIERO PRINCIPALE”

In che modo questa recessione ha interessato Triumph? Questa recessione è unica, diversa da tutte le altre e la peggiore dagli anni Trenta. Ha fatto sì che fossimo molto prudenti ed evitassimo di avere scorte in eccesso. Ma quest’anno è stato anche il migliore per Triumph sul mercato britannico. Stiamo sempre molto attenti a mantenere la produzione a livelli strettamente correlati alle vendite. La recessione non ha avuto alcuna influenza per quanto concerne i nuovi modelli, siamo semplicemente cauti di fronte a un mercato nuovo.

C’è una moto che ama in particolare? Le amo tutte. Ne amo il lavoro ingegneristico e la qualità. Sono interessato più all’ingegneria che al gusto personale e tutte condividono lo stesso lavoro d’ingegneria ad alti livelli.

C’è stato lo sviluppo di un particolare modello per cui si è emozionato di più? Non sono un tipo facile ad emozionarsi. Per fare le cose a dovere serve una lunga lavorazione. Non sempre tutto va come speravi. Devi apportare dei cambiamenti lungo il percorso. Triumph ha tutta la complessità di un grande produttore ma su scala ridotta. Ciò richiede parecchi sforzi extra alle persone che lavorano con noi.

Quando Triumph annuncia un nuovo modello, resta col fiato sospeso? No. I clienti troveranno sempre cose che noi non troviamo, ma solitamente sono dettagli. In generale oggi come oggi vantiamo una precisione maggiore e conosciamo meglio il tipo di “maltrattamenti” cui i clienti sottoporranno le moto.

Cosa la spinge? Il desiderio di fare le cose meglio di prima. Non so da dove nasce questa spinta. Probabilmente dai miei genitori. Amo il mio lavoro. Le persone sono la nostra risorsa più importante e il denaro è solo un oggetto.

Penso che molte aziende se ne dimentichino. Forse alcune aziende, quelle guidate da gestori e analisti, si concentrano sul mercato azionario anziché sul futuro della loro impresa. Questa cosa ha importanti conseguenze.

Si dice che lei sia un tipo incredibilmente pratico: ci può descrivere in che modo è coinvolto nella gestione quotidiana di Triumph? Sono lì quasi ogni giorno. Se non nell’edificio dell’azienda, sono a 20 minuti di strada. Quando sono lì, potete trovarmi in un punto qualsiasi della fabbrica. Partecipo alle riunioni, in vari settori, e osservo cosa accade. Se c’è una decisione da prendere, quella più logica vince, che sia mia o di qualcun altro. Non sono certo lì per prevaricare gli altri. In qualità di amministratore fiduciario senior, mi sincero che siamo tutti d’accordo. Se c’è un lieve disaccordo nel team, sono solitamente coinvolto e penso alla soluzione più logica.

Pensa di essere coinvolto a un livello maggiore rispetto a gran parte dei capi di aziende di queste dimensioni? Probabilmente sono più coinvolto della maggior parte di loro.

Quali considera essere i suoi punti di forza a livello personale? Coerenza e tenacia.

E quelli di debolezza? Ne ho molti. Non sopporto volentieri le persone sciocche, quelle che pongono domande stupide e fanno richieste altrettanto stupide. Penso che questo possa essere classificato come un punto di debolezza.

Che cosa cerca nei suoi dipendenti? Dipende dalla posizione. Se stiamo cercando un ingegnere addetto al design, allora cerchiamo qualcuno leggermente più stimolante creativamente parlando rispetto a qualcuno che lavora alla linea di assemblaggio. Se invece cerchiamo qualcuno per la linea di assemblaggio, ci rivolgeremo a persone costanti, abili e con un approccio coerente alle cose.

Ci racconti di Triumph in Thailandia. La fabbrica in Thailandia ha sviluppato una cultura simile a quella di Hinckley. In Thailandia lavorano sedici inglesi, persone che lavorano per Triumph da 15 o 20 anni. Ci occupiamo del nostro personale in Thailandia nello stesso identico modo in cui ci occupiamo dei nostri dipendenti qui. Visitando la fabbrica, non si nota alcuna differenza rispetto alla fabbrica britannica. I nostri concorrenti fanno produrre i loro componenti in ogni parte del mondo e alcuni non lo ammettono. Noi siamo sinceri e dichiariamo di avere un impianto di produzione in Thailandia, dato che se non avessimo una percentuale di prodotti realizzati in un Paese a basso costo non potremmo mantenere il nostro business qui, non saremmo competitivi.

Perché la Thailandia? I thailandesi sono costanti e coerenti. Sono bravi con le mani. E ci sono moltissimi stabilimenti giapponesi in Thailandia. I giapponesi hanno investito molto nell’insegnamento e nella formazione del personale e non fanno mai niente senza una ragione. Sono molto analitici.

In sostanza, cosa pensa quando guida e vede una Triumph in strada? Se ne vedo una posteggiata, probabilmente mi fermo a guardare in che modo resiste all’uso e come viene usata, poi me ne vado. Spero che chi la possiede ne sia soddisfatto. Il cliente è sempre il nostro pensiero principale. I nostri clienti vengono al primo posto, mentre al secondo posto o meglio a pari merito arrivano i nostri dipendenti. Senza clienti non potremmo assumere personale. Se analizziamo l’evoluzione del nostro business, i nostri clienti hanno svolto un ruolo fondamentale durante tutto il processo.

LORD DIGBY JONES

IL NUOVO PRESIDENTE DI TRIUMPH
È ANCHE UNO DEGLI PIÙ GRANDI
APPASSIONATI DELL'AZIENDA

Ci sono poche persone, nel mondo degli affari, che possano vantare connessioni migliori di Lord Digby Jones. Il nuovo presidente svolge un ruolo fondamentale nell'aiutare Triumph a proseguire sul cammino della crescita sulla scia degli ultimi 20 anni. Lord Digby Jones siede alla Camera dei Lord, come tecnico politicamente indipendente. Inoltre è a capo del consiglio consultivo internazionale di HSBC e del consiglio consultivo di JCB ed è ambasciatore dell'azienda Jaguar. Oh, e naturalmente è il presidente di Triumph Motorcycles Ltd.

Qual è il ruolo del presidente di Triumph?

Sono un non esecutivo, pertanto non partecipo alla gestione quotidiana dell'azienda. John Bloor è il proprietario e ha la facoltà di scegliere i collaboratori e ha messo me a capo delle riunioni mensili del consiglio. Durante queste riunioni valutiamo delle relazioni da tutto il mondo sull'andamento dell'azienda. Visioniamo relazioni sulle vendite e sulla produzione, nonché sullo stato finanziario dell'azienda. Inoltre, esaminiamo documenti circa il nostro comportamento ambientale, gli standard relativi a salute e sicurezza e la nostra gestione aziendale. Conduco le riunioni di modo che vengano trattati tutti i punti in agenda.

Una volta al mese analizziamo ciò che è accaduto il mese precedente e dove vogliamo arrivare tra un mese, un anno, cinque anni.

Il mio altro ruolo consiste nel fungere da collegamento con John Bloor, che ama gestire la sua azienda in maniera molto pratica, e con il Chief Executive Tue Mantoni e gli altri dirigenti. In qualità di presidente posso presentare l'azienda a diversi interlocutori in tutto il mondo. Sono stato Ministro del Commercio nel governo in carica nel 2007 e nel 2008 e sono stato direttore generale della CBI (Confederation of British Industry, Confederazione delle industrie britanniche) tra il 2000 e il 2006. Pertanto sono conosciuto nei mercati in cui opera anche Triumph.

Il terzo ruolo che ricopro consiste nell'aiutare a incrementare il profilo dell'azienda in alcune aree. Per diverse ragioni e sotto diversi punti di

vista, l'incredibile successo ottenuto da Triumph, che produce quasi 50.000 moto all'anno e le vende in così tanti mercati, arrivando persino ad essere votata moto dell'anno nella terra della Harley Davidson, non è stato totalmente riconosciuto. Dubito che gli inglesi si rendano del tutto conto di quale successo ha avuto origine entro i confini nazionali. Così a ogni cena cui prendo parte, durante ogni discorso che tengo e con ogni persona che incontro, ho la possibilità di diffondere il messaggio.

Perché Triumph prosegue sulla via del successo mentre alcuni dei più grandi nomi del mercato automobilistico stanno vivendo un momento di crisi? Per cinque ragioni, sostanzialmente. Innanzi tutto, c'è un impegno assoluto e genuino verso la qualità in tutto ciò che viene realizzato da Triumph, dal marketing al servizio post-vendita fino ai rapporti con le concessionarie e, soprattutto, nel processo di produzione.

In secondo luogo, il management intrattiene ottimi rapporti con le donne e gli uomini che lavorano in azienda. E penso sia tutto merito di John Bloor. È un imprenditore che si è fatto da sé ed è sempre attento alle richieste delle persone che lavorano per lui da ormai 50 anni, pertanto la gente è pronta a dare il massimo per lui. È un vero ispiratore.

La terza ragione è l'assoluta mancanza di compiacimento nell'azienda: poiché non sono mai stati ai vertici, hanno sempre dovuto lottare e impegnarsi più duramente di altri, così hanno potuto ottenere risultati migliori.

Inoltre, anche contando su ottime relazioni con la forza lavoro e su una qualità eccellente, se il pubblico non vuole comprare i prodotti, gli affari non vanno. Quindi ritengo che il "fascino" delle moto rappresenti un fattore fondamentale del nostro successo. Se si pensa che un'importante rivista giapponese considera la nostra Daytona

675 la moto sportiva per eccellenza, allora vuol dire che stiamo facendo qualcosa di buono.

Infine, penso che aiuti anche la fama intrinsecamente britannica di saper realizzare egregiamente dei prodotti di classe. Bentley, Rolls Royce, Airbus, Jaguar, Range Rover... il mondo ci considera in grado di creare molto bene dei prodotti di ingegneria dal valore aggiunto e l'associazione di Triumph con il marchio del Paese ha fruttato molto negli ultimi anni.

C'è qualcosa di Triumph che la sorprende?

Ciò che mi ha sorpreso e positivamente colpito è che il John Bloor che conosco personalmente da 20 anni è lo stesso John Bloor in azienda. Alcune persone abbandonano la propria personalità fuori dall'ufficio e diventano un po' carogne in azienda: non John. E benché sia l'unico proprietario di Triumph e l'azienda sia stata costruita con i suoi soldi, è capace di delegare. Non lo preoccupa affidare ad altri compiti o ruoli affinché tutto venga fatto al meglio. E io ne sono un esempio. Ha scelto di farsi affiancare da un presidente e da un Chief Executive. Pochissimi imprenditori l'avrebbero fatto.

Cosa vorrebbe cambiare di Triumph? Vorrei che migliorassero anche le vendite, e non soltanto la nostra reputazione, negli Stati Uniti. Non sarà certamente facile, ma la cosa positiva è che l'America rappresenta un mercato talmente vasto che c'è spazio per tutti.

Vorrei che Triumph si affacciasse su alcuni mercati che non sono molto grandi [da un punto di vista di moto di qualità], che espandesse questa nicchia e la sfruttasse. Mercati come il Brasile e l'India. Sono entrambi formati da una popolazione molto numerosa con una classe media emergente.

E spero di poter svolgere il mio ruolo nel garantire che l'essenza di Triumph venga mantenuta costante man mano che l'azienda crescerà e le vendite aumenteranno.



TESTO: GARY INMAN
FOTO: CHARLIE GRAY

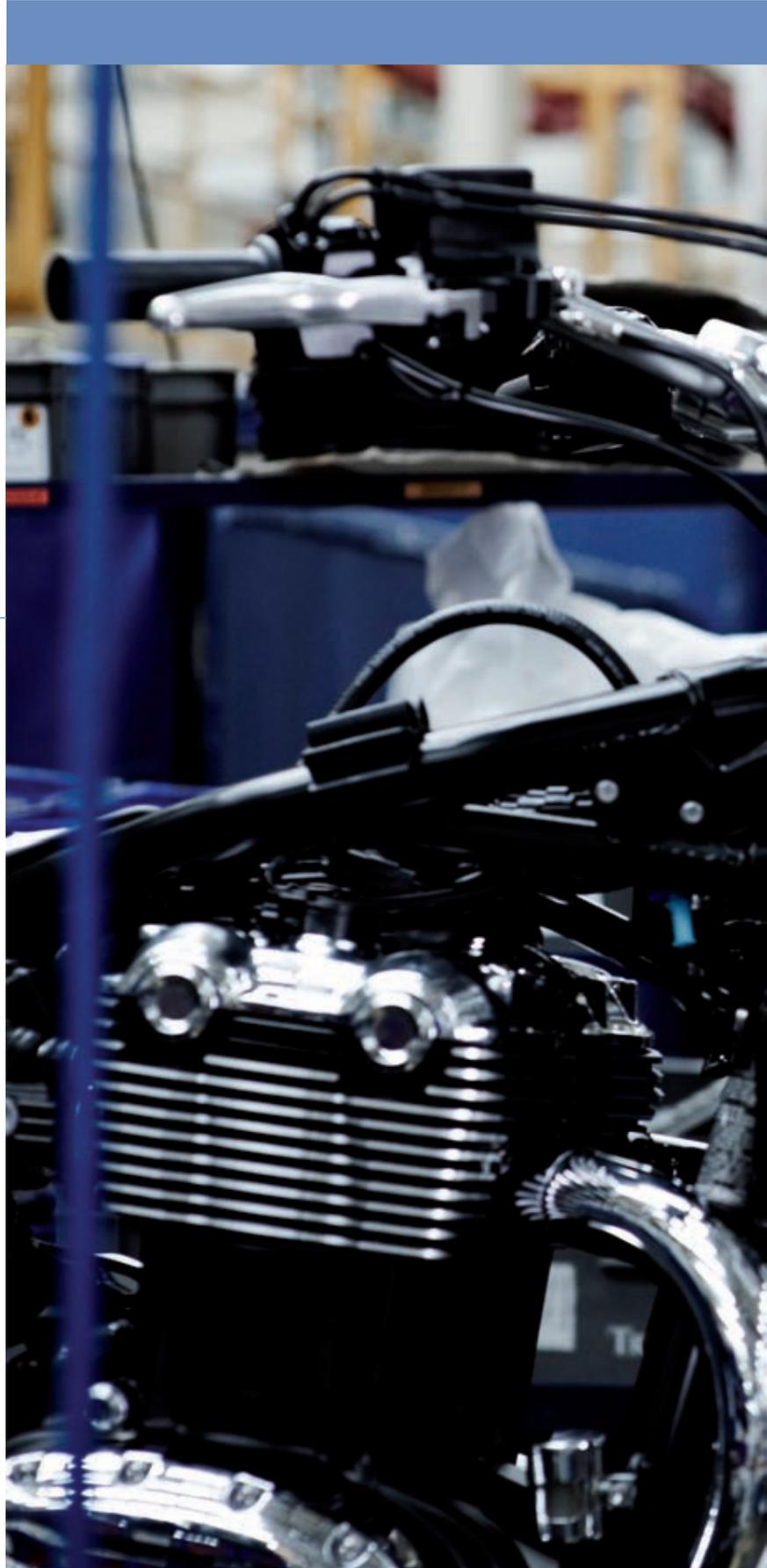
03

LA NOSTRA GENTE

IL PROPRIETARIO DI TRIUMPH JOHN BLOOR RIBADISCE CON FERMEZZA IL FATTO CHE IL PERSONALE SIA LA PIÙ IMPORTANTE RISORSA DELL'AZIENDA, COSÌ ABBIAMO DECISO DI ANDARE A TROVARE ALCUNI DEI DIPENDENTI

C'è un segnale a Hinckley che mi fa sempre sorridere. Credo sia lungo 400 mm e alto 200 mm. Dice "Motorcycle Factory" (fabbrica di motociclette). Gli occhi guardano il punto indicato dalla freccia e lì, improvvisamente, oltre il trafficato posteggio riservato al personale, circondata da un prato ben curato, si staglia un'enorme scatola grigia e azzurra con alcune finestre fumé e un grande logo Triumph sulla facciata.

Mi fa sorridere perché quando ho iniziato a guidare motociclette, nel 1987, i cartellonisti britannici non erano certo occupati a soddisfare molte richieste di segnali con la scritta "Motorcycle Factory". Erano state tutte chiuse. Decine, forse persino centinaia di fabbriche sono state aperte e chiuse negli anni, e nulla faceva pensare che la situazione stesse cambiando. Ciò che all'epoca solo pochi sapevano era che l'industria motociclistica britannica stava per tornare. Nel 1987 era solo un'idea. Dopo 12 mesi c'erano i dipendenti. Entro il 1991 c'era la produzione. Se nel 1987 aveste chiesto a gran parte degli inglesi se un'azienda di motociclette britannica potesse essere costruita dal nulla e, entro 20 anni, realizzare qualcosa come 50.000 moto all'anno ma soprattutto avere acquirenti impazienti ed entusiasti in attesa della consegna del loro sogno, vi avrebbero risposto "Assolutamente no". Ma questa è la realtà. Ed ecco alcuni di coloro che l'hanno resa possibile.





GUY CAMPTON – INGEGNERE DI PRODUZIONE

I dipendenti Triumph sono molto più che semplici numeri, ovviamente. Lo stile manageriale di John Bloor non manca mai di ribadirlo. Ma alcuni dipendenti sono orgogliosi di essere un numero... Come Guy Campton, ad esempio. "Sono il dipendente numero 16," ci spiega. Le due principali fabbriche di Triumph, enigmaticamente chiamate Fabbrica 1 e Fabbrica 2, attualmente contano circa 900 dipendenti. Quando Guy fu assunto, ce n'erano soltanto 16. E molti di loro sono ancora qui. Il fatto che dei dipendenti siano rimasti fino ad oggi nell'azienda la dice lunga. "Cosa mi spinge a venire qui giorno dopo giorno? Le moto. Possiedo moto da quando avevo dieci anni e ne ho un garage pieno. E poi ogni giorno è una novità."

In qualità di ingegnere di produzione, Guy lavora tra lo studio di design e il reparto produzione per assicurarsi che la produzione sia sempre il più lineare ed efficiente possibile quando un nuovo modello entra nella linea produttiva. "Sono coinvolto a partire dal concept fino alla produzione su larga scala. Aiuto a dare le indicazioni su come deve essere costruita la moto. Come un pezzo va fissato a un altro pezzo." Come tutti gli altri dipendenti di vecchia data, Guy ha partecipato alla storia dell'azienda. "La prima tappa importante fu la messa in opera della linea produttiva e vederne uscire le prime moto. Ma ricordo anche l'incendio che ha raso al suolo la fabbrica originaria. Restai a casa dal lavoro per un giorno, ma entro tre giorni la ricostruzione era già avviata."

Come molti altri dipendenti, Guy guida una Triumph. Al momento guida la sua terza 675. "Ho assistito alla costruzione del mio motore. Non perché non mi fidassi della linea produttiva, ma semplicemente perché potevo farlo. È stato un po' come assistere alla nascita di un figlio!"

KAREN TEBBS – OPERAIA VERNICIATURA

I dipendenti, come Guy, hanno il privilegio di poter personalizzare la verniciatura della propria motocicletta (Guy guida una Daytona 675 blu metallizzato). La sua e tutte le altre Triumph vengono verniciate secondo standard rigorosi e la quantità di finiture realizzate a mano presente in queste fabbriche altamente moderne è incredibile. Il reparto verniciatura della Fabbrica 1 ne è l'esempio più lampante. Serbatoi, pannelli e componenti delle selle viaggiano a zigzag sulla catena mentre ricevono prime mani e mani di fondo di vernice. I colori cambiano, le apparecchiature vengono pulite, una mano di trasparente protettivo viene applicata e la carrozzeria finisce nel forno a 75° per 23 minuti. Poi ritorna in mani esperte, e i verificatori controllano la presenza di eventuali imperfezioni e applicano le decalcomanie.

L'operaia del reparto verniciatura Karen Tebbs è una verificatrice. Karen, dipendente numero 34, ricevette la lettera di assunzione da Triumph nel 1991, il giorno del suo ventunesimo compleanno. "Sono di Hinckley e amo il mio lavoro. Quando sono stata assunta, costruivamo cinque-dieci moto al giorno." Karen e i suoi colleghi si occupano di ogni componente della carrozzeria, ispezionandola a fondo. Se qualcosa necessita di migliorie o correzioni, il difetto viene evidenziato e il componente torna indietro di due o tre fasi finché non è perfetto.





Pagina precedente: Guy Campton
Sopra: Gary Devine
Sinistra: Karen Tebbs

“PENSO SERVA UN INNATO SENSO ARTISTICO, NESSUNO POTRÀ MAI REALIZZARE DUE STRIATURE IDENTICHE. POSSO OSSERVARE UN SERBATOIO REALIZZATO NEGLI ULTIMI 15 ANNI E DIRE CON PRECISIONE CHI L’HA VERNICIATO.” GARY DEVINE





Sopra: Matt Woolridge
 Destra: John Startin



GARY DEVINE – CAPO REPARTO VERNICIATURA

Tra le fabbriche di moto, quelle di Triumph sono davvero all'avanguardia, ma ciò non significa che è tutto automatizzato. Una produzione di medio volume e alta qualità esige la presenza umana e poi ci vorrebbero troppi macchinari per eguagliare le capacità di Gary Devine.

Ex dipendente di Meriden e dipendente Triumph di quarta generazione, Gary lavora a Hinckley dal 1991. Rimango incantato a osservare il suo pennello in pelo di scoiattolo intinto nella vernice argento che accarezza dolcemente un serbatoio. "Penso serva un innato senso artistico, nessuno potrà mai realizzare due striature identiche. Posso osservare un serbatoio realizzato negli ultimi 15 anni e dire con precisione chi l'ha verniciato." Anche se non ne ha bisogno potrebbe barare, visto che ogni serbatoio con striature dipinte a mano riporta la firma dell'autore. Sollevate la sella e osservate il punto in cui il retro del serbatoio è fissato al telaio, se non mi credete.

MATT WOOLRIDGE – CONTROLLO QUALITÀ

Matt Woolridge ci fornisce la prova che la fabbrica di Triumph non è fatta solo da persone che ci lavorano da oltre 15 anni. Ciononostante, anche lui ha una storia alle spalle. "Mio nonno, mio padre e mio zio lavoravano tutti a Meriden. Sono qui da sette anni, da quando ne avevo 16. Lavoro al Controllo Qualità nel reparto motori, ma ho appena ottenuto un lavoro nel reparto di sviluppo." Il viso di Matt si illumina mentre ci spiega il suo nuovo impiego. Il reparto di sviluppo è una delle mansioni più ambite nella fabbrica. Il pilota part-time di una Daytona 675 lavorerà su modelli che il pubblico non potrà vedere prima di due o tre anni. "Non vedo l'ora."

JOHN STARTIN – OPERAIO MAGAZZINO

È un po' come passeggiare lungo una strada di Manhattan. Grattacieli marroni si arrampicano fino alle nuvole. Distese di torri ben ordinate affollano il magazzino. Da molti punti di vista, questo può essere considerato il cuore della fabbrica. Nel reparto gestione materiali, gli operatori di magazzino, come quelli addetti al prelievo, o picker, come John Startin, lavorano giorno e notte per fornire alla fabbrica tutto il materiale necessario per costruire una moto completa ogni tre minuti. Avete presente le api nell'alveare? La sensazione in questo reparto è proprio quella. È difficile capire cosa sta succedendo e come sia possibile che proceda tutto senza intoppi, ma l'insieme è controllato tramite i codici a barre sulle scatole di plastica. "Ho svolto ogni tipo di mansione in magazzino," spiega John, anche lui assunto in Triumph 18 anni fa. La fabbrica lavora quattro giorni a settimana in estate e cinque in inverno, creando i nuovi modelli per soddisfare l'incremento di domanda per la primavera successiva. Il passaggio da quattro a cinque giorni è vicino. "Non ne sono proprio entusiasta," ammette John. "Il venerdì era il giorno in cui guidavo la mia Thunderbird Sport."

Nessuno è in grado di predire il futuro, ma dopo un giorno trascorso nei due enormi stabilimenti di Triumph non ho dubbi: sorriderò ogni volta che passerò da Hinckley, nel momento stesso in cui vedrò la scritta "Motorcycle Factory".



GLI OPERATORI DI
MAGAZZINO, COME GLI
ADDETTI AL PRELIEVO,
O PICKER, COME JOHN
STARTIN, LAVORANO
GIORNO E NOTTE PER
FORNIRE ALLA FABBRICA
TUTTO IL MATERIALE
NECESSARIO PER
COSTRUIRE UNA MOTO
COMPLETA OGNI
TRE MINUTI



FOTO: CHARLIE TROMAN



LA FAMA DELLA QUALITÀ DI TRIUMPH CONSENTE ALL'AZIENDA DI COLLABORARE CON I PIÙ GRANDI MARCHI DEL SETTORE DI AFTERMARKET PER CREARE ACCESSORI SU MISURA COME LE ECCELLENTI, NUOVE UNITÀ DI SOSPENSIONE SPORTIVE ÖHLINS PER LA GAMMA URBAN SPORTS

04

QUALITÀ IMPAREGGIABILE

Non vi è sicuramente sfuggito l'impegno di Triumph nello sviluppo di solide collaborazioni con l'élite delle aziende di abbigliamento e componenti del settore motociclistico. Negli ultimi anni Triumph ha iniziato a offrire esclusivi componenti Arrow, tra cui sistemi di scarico e terminali slip-on, su alcune delle sue moto. Ultimamente le già famose gamme d'abbigliamento si sono arricchite di tute intere e divisibili in pelle, stivali e guanti Alpinestars a marchio Triumph.

L'ultima partnership vede Triumph collaborare con gli esperti svedesi di sospensioni, Öhlins, per creare ammortizzatori posteriori per la gamma Urban Sports. Il Coordinatore di International Accessories Sales di Triumph, Tom Scola, spiega il perché di tale collaborazione e quali vantaggi porterà ai Triumphisti. "Abbiamo deciso di lavorare con Öhlins perché sono i leader indiscussi del settore delle sospensioni motociclistiche. I loro prodotti sono apprezzati in tutto il mondo per le eccezionali prestazioni e la sorprendente qualità che li caratterizzano. Come Arrow, vantano un forte background sportivo, il che significa che i prodotti vengono sviluppati per dare il meglio nelle condizioni più estreme. I continui sviluppi e miglioramenti che tali aziende intraprendono sui circuiti di tutto il mondo vengono riproposti nei prodotti acquistati dai nostri clienti."

I prodotti Öhlins sono sinonimo di design, tecnologia, qualità e prestazioni. Nessun altro produttore di sospensioni può contare su una tale forza del marchio. I team leader della MotoGP e della World Superbike sono ben lieti di pagare per lavorare con Öhlins, che non manca mai di dimostrare l'eccellenza tecnica dei suoi prodotti. "Abbiamo iniziato le trattative con Öhlins nel 2008 e ci colpì molto il loro livello di conoscenza nei confronti delle

nostre moto. Fu subito ovvio che avevano osservato attentamente la forte crescita di Triumph come produttore motociclistico anno dopo anno." Gli ammortizzatori che Triumph sta includendo come accessori ufficiali sono stati sviluppati sia su pista e che su strada, per offrire un prodotto ottimale sotto tutti i punti di vista. Öhlins vanta un'enorme infrastruttura interna per i test che assicura durezza e prestazioni impareggiabili per le sospensioni.

Inoltre, Triumph sottopone tutti gli accessori a verifiche esaustive e complete, esattamente come avviene per i componenti originali. Il team preposto ai test è quindi costantemente impegnato a valutare e migliorare tutti i componenti. Non appena hanno scoperto le prestazioni delle unità di sospensione Öhlins, non vedevano l'ora di montarle sulle moto di prova. "Per noi qui in fabbrica era un esempio perfetto del fascino e del prestigio che accompagnano il marchio Öhlins," dice Scola.

"Tutte le nostre moto Urban Sports sono ampiamente apprezzate per il loro telaio leader di settore completo di eccezionali sospensioni e freni e siamo orgogliosi di tale riconoscimento. Ma ci saranno sempre clienti che cercheranno quel qualcosa in più ed è proprio a quel punto che la nostra offerta di prodotti Öhlins diventa importante," spiega Scola.

"Di sicuro ci sono marchi più a buon mercato ma nessuno offre tutto ciò che invece ci garantiscono le unità Öhlins. Riteniamo che questi ammortizzatori rappresentino un valore eccellente se confrontati ai prodotti concorrenti. Le unità di sospensione Öhlins si uniscono alle nostre moto Urban Sports (una gamma dal valore già ampiamente riconosciuto) e le rendono straordinarie. Offrono un pacchetto completo di vantaggi: qualità, regolazione, durezza, prestazioni e fiducia."

LE UNITÀ DI SOSPENSIONE POSTERIORE ÖHLINS PER LA GAMMA URBAN SPORTS SONO DISPONIBILI DA SUBITO. PER MAGGIORI DETTAGLI, VISITATE LA VOSTRA CONCESSIONARIA O IL SITO WWW.TRIUMPH.CO.UK

TROPPO NON È MAI ABBASTANZA

NOVITÀ PER IL 2010: SEMBRA IMPOSSIBILE, MA ORA HA ANCORA PIÙ CARATTERE. ECCO A VOI LA ROCKET III ROADSTER

Cinque anni dopo che la Rocket III ha fatto il suo ingresso per la prima volta negli showroom di tutto il mondo, l'eco dei sospiri di ammirazione e stupore si è un po' mitigata. Nel mondo delle moto, la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione non si fermano mai, eppure nessuno si è mai neppure lontanamente avvicinato all'impatto generato dall'ammiraglia di casa Triumph.

E chiunque abbia pensato che la Rocket non sarebbe potuta diventare nulla di più, ha sottovalutato gli ingegneri Triumph. Per il 2010, la gamma cruiser ha una presenza ancor più preponderante grazie all'introduzione della nuova Rocket III Roadster. E se avete qualche dubbio, date un'occhiata a questa foto. Non è stata ritoccata con Photoshop, distorta, copiata né contraffatta.

Il divoratore d'asfalto ufficiale di Triumph, Kevin Carmichael, non è stato certo delicato con l'acceleratore e ha imposto ai Metzeler Marathon posteriori con sezione di 240 una coppia di 221 N/m. Si tratta di un aumento del 14% rispetto alla Rocket III uscente, una moto divenuta leggenda per la quantità spropositata di coppia

cruiser pura a un qualcosa di maggiormente vicino a una potente streetfighter di grossa cilindrata.

La sensazione generale che offre la Roadster è quella di una vera muscle-bike. Per quanto concerne la carrozzeria, potete averla nel colore che preferite. Purché sia nero. Le opzioni sono il cupo Matt Black o il metallico Phantom Black. E benché rimangano pennellate cromate qua e là, molti più componenti, tra cui la forcella, le piastre triple, le molle degli ammortizzatori posteriori e i copriradiatore presentano ora un trattamento di verniciatura di colore nero. Anche il sistema di scarico con doppio catalizzatore è nuovo, per un cambiamento del setup dai tre attraenti silenziatori ai doppi silenziatori simmetrici.

Il punto cruciale, parlando di moto che sprigionano una coppia oltre i 200 N/m, è che la Roadster ha un telaio e dei componenti in grado di sopportare tutta la potenza liberata dal motore. Ecco perché la gamma Rocket III ora presenta un sistema frenante antibloccaggio evoluto come standard. Questo sistema esegue oltre 100 calcoli al



che è in grado di sprigionare. Ed è circa 3,5 volte il regime di coppia di quanto una supersport 600 cc giapponese sia in grado di sprigionare alla massima erogazione. La potenza non è da meno, con un aumento di 9 CV per raggiungere i 150 CV a 4.750 giri/min.

Ciò che non potete vedere nella foto è il fatto che la Roadster ha nuovi sistemi di gestione del motore con un ECU abilitato CAN, con il più recente software Triumph. Di conseguenza, le Rocket III 2010 offrono una guidabilità ottimizzata con un miglior controllo e un'accelerazione più lineare rispetto ai modelli precedenti.

Visivamente, ed ergonomicamente, la Roadster è diversa dalla Rocket originale sotto vari aspetti, alcuni dei quali sono più evidenti. Le pedane più arretrate e vicine al motore cambiano il carattere della moto da una

secondo per garantire che i motociclisti possano arrestarsi in totale sicurezza anche in condizioni estreme, senza bloccare le gomme.

Il successo della Rocket III ha lasciato di stucco molti dei cosiddetti esperti del settore. Circa 18.000 Rocket in tutto il mondo si sono felicemente accasate. La sua peculiarità è di attirare sia i tradizionali amanti delle cruiser che i motociclisti del genere sportsbike duro e crudo, che cercano velocità e potenza a meno di 12.500 giri/min.

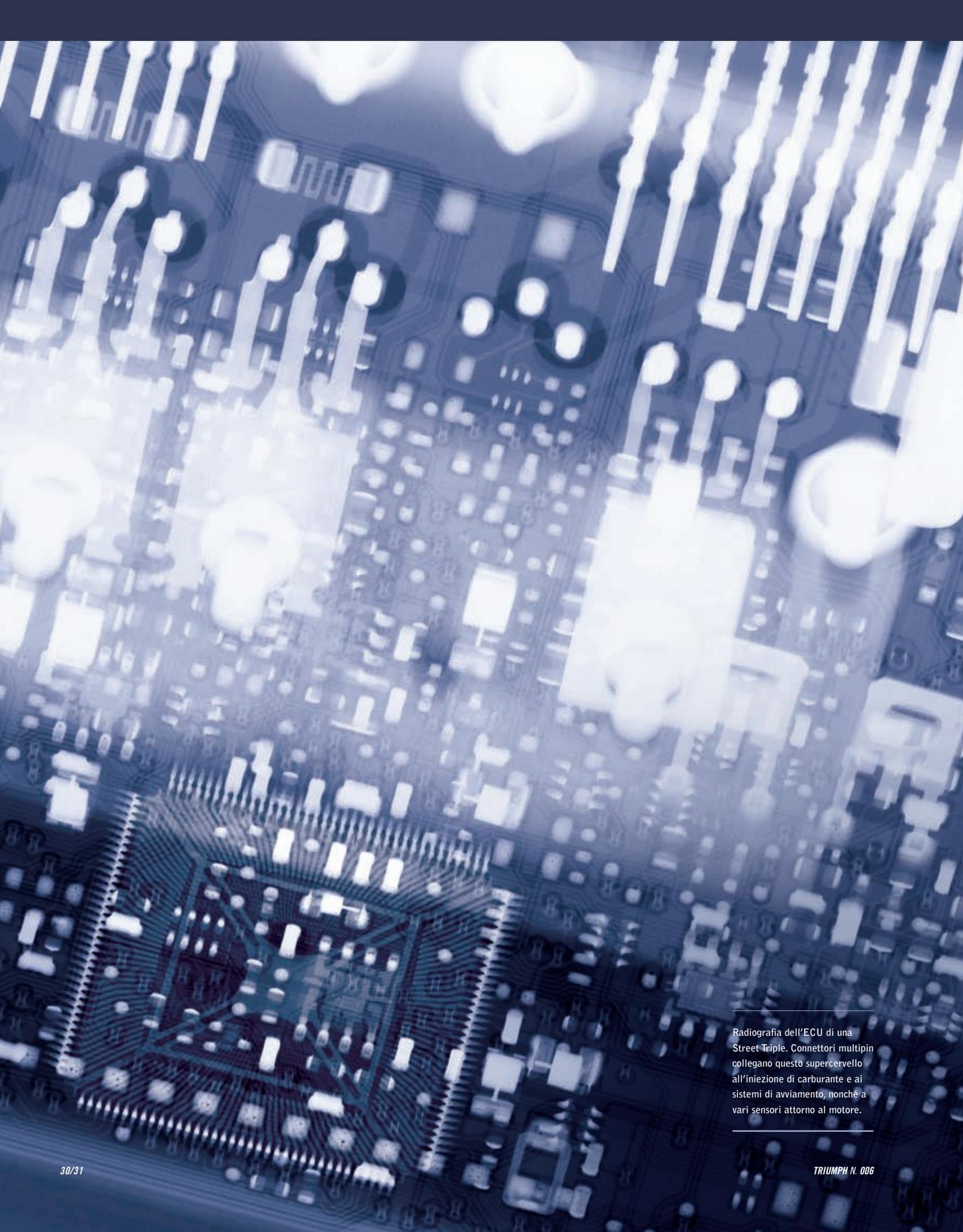
La Rocket III Roadster probabilmente convertirà una nuova generazione di motociclisti al suo fascino. Per scoprire tutto sulla Rocket III Roadster e vedere Kevin Carmichael in azione, visitate il nostro canale YouTube ufficiale: www.youtube.com/officialtriumph



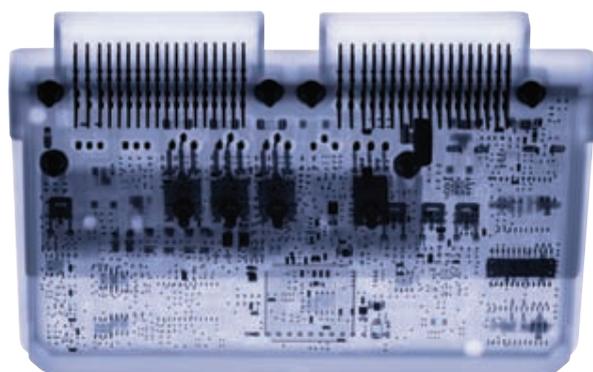
Naturalmente non dovete guidare una Rocket III Roadster come questa, ma è bello sapere di poterlo fare.

Il cupolino, gli specchietti e i copriradiatore opzionali donano alla Rocket III Roadster ancor più carattere.

FOTO: GARY FREEMAN/RED EYE



Radiografia dell'ECU di una Street Triple. Connettori multipin collegano questo supercervello all'iniezione di carburante e ai sistemi di avviamento, nonché a vari sensori attorno al motore.



SCATOLA *PENSANTE*

TUTTI SANNO CHE LA PROPRIA MOTO HA UN ECU, MA COSA FA ESATTAMENTE? NON HA LA DRAMMATICITÀ ESPLOSIVA DI UNA TESTA DI CILINDRO NÉ LA VIOLENZA CONTROLLATA DI UN ALBERO MOTORE NÉ LA COMPLESSA BELLEZZA DI UN ALBERO INGRANAGGI. UNA SEMPLICE, PICCOLA SCATOLETTA ELETTRONICA, L'ECU (O UNITÀ DI CONTROLLO MOTORE) È L'IH-OH ASINELLO TRA I COMPONENTI DI UNA MOTO. O ALMENO È QUELLO CHE POTRESTE PENSARE SE NON SAPESTE COSA È REALMENTE IN GRADO DI FARE

In effetti, l'ECU è ciò che la Street Triple ha di più simile a un cervello. Prende tutte le decisioni su scintille e carburate, ovvero le due cose che trasformato il motore da un inanimato pezzo di metallo a una centrale elettrica vivente, palpitante e impetuosa. Senza ECU la Street Triple è poco più che un bello yacht ormeggiato. Con l'ECU, diventa possibile ottenere il minimo stridulo, i medi regimi borbottanti e i massimi urlanti della moto.

Tanto tempo fa, le moto non avevano bisogno di ECU. Un semplice dispositivo di fasatura sul motore gli diceva quando innescare la scintilla e, grazie alle leggi della fisica, il volume della miscela carburante/aria aumentava grossomodo al ritmo in cui si apriva l'acceleratore. Era tutto molto analogico e tutto sommato si arrangiava da solo.

Ma carburatori e puntine del ruttore non andavano più molto bene per la precisione e le nuove opportunità offerte dall'era digitale. Un computer poteva, in teoria, garantire un innesco ottimale della scintilla e la giusta quantità di carburante per ogni posizione dell'acceleratore e per ogni giro. Tutto ciò di cui aveva bisogno era qualcuno che gli dicesse quali fossero questi parametri ottimali.

In Triumph quel qualcuno è Gary Oliver. Come team leader per calibrazione ed emissioni del sistema di gestione del motore, Gary ha l'incarico di prevedere qualsiasi situazione immaginabile in cui si troverà il motore e di studiare un piano per affrontarla.

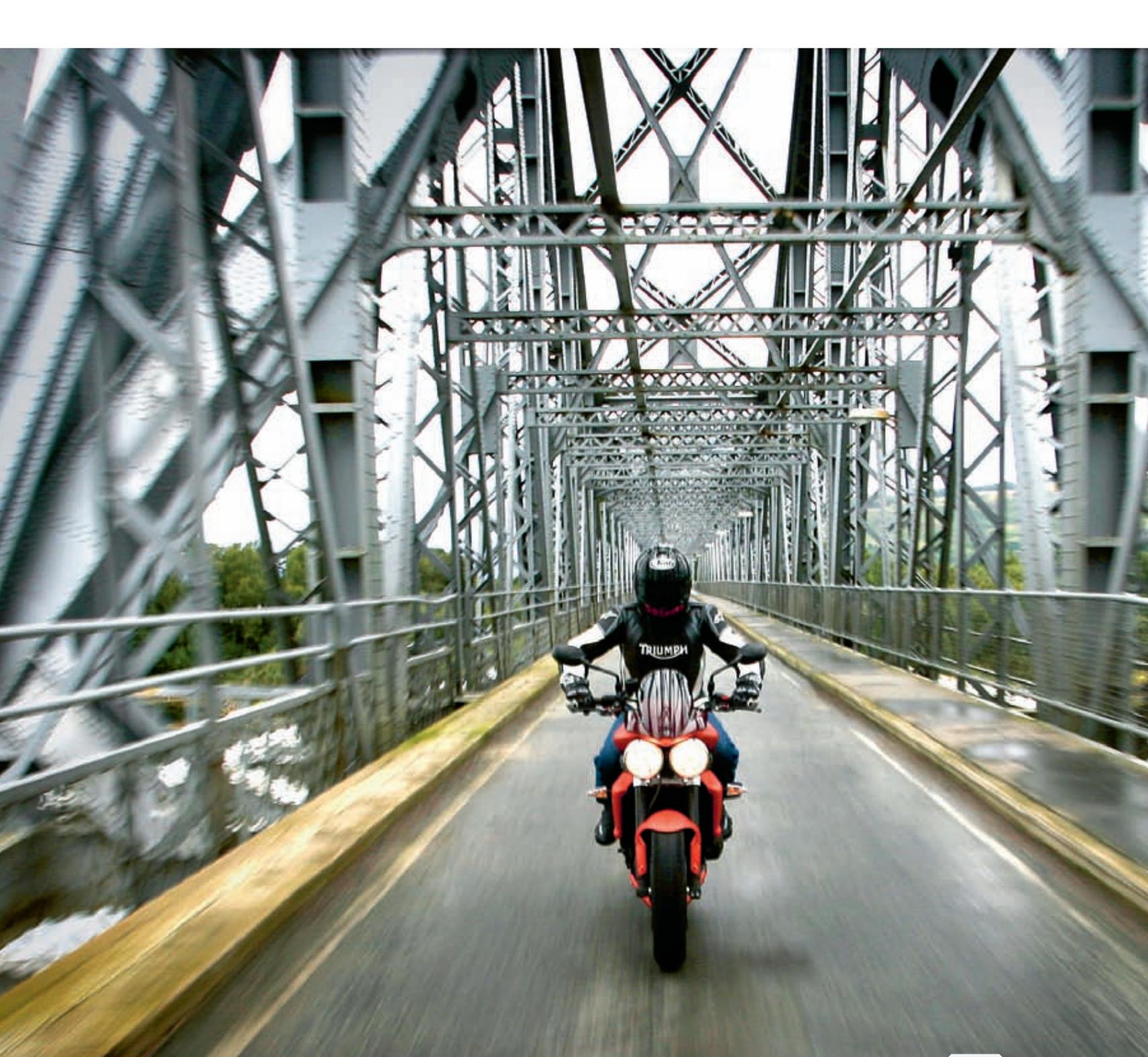
Il piano inizia con una ruota dentata sull'albero motore e un resistore sull'acceleratore. Grazie a questi semplici sensori, il computer sa i giri al

minuto del motore e cosa sta facendo il polso destro del guidatore. Ma è solo l'inizio. "In seguito accede a una tabella di riferimento per decidere quanto carburante iniettare, poi lo modifica per la pressione dell'aria, la temperatura dell'aria, la temperatura dell'acqua e il voltaggio della batteria," spiega Gary.

Detto così, sembra semplice: prima dell'introduzione delle calcolatrici tascabili, gli studenti facevano esattamente la stessa cosa, ovvero eseguivano calcoli complessi guardando i valori nelle tabelle dei logaritmi. Tuttavia, mentre uno studente riluttante potrebbe impiegarci un minuto per cercare un logaritmo in un libro, l'ECU della Street Triple sceglie tra qualcosa come 600.000 possibilità per emettere fino a 1400 istruzioni di iniezione e accensione al secondo.

E non è ancora tutto. "Ci sono 24 denti sul rotore dell'albero motore, distanziati di 15 gradi, e l'ECU prova a determinare il lato esatto di uno specifico dente per dire in che posizione si trova la manovella e se sta accelerando o decelerando," prosegue Gary. "Inoltre, potrebbero esserci picchi o differenze nei dati, così vogliamo che vengano letti diverse volte per ottenere una media come valore."

Il risultato è che mentre noi umani pensiamo che un albero motore che ruota a 14.000 giri/min sia una gran cosa, per un ECU che campiona il motore circa un milione di volte al secondo, quello stesso albero si sta muovendo più o meno alla velocità di una lumaca.



07

CAMPAGNA *E* CITTÀ

GLASGOW È UNA CITTÀ IN EVOLUZIONE,
UNA META TURISTICA VERA E PROPRIA
NONCHÉ LA PORTA DI ACCESSO DEI
MOTOCICLISTI ALLE **WEST HIGHLANDS**



TESTO: GARY INMAN
FOTO: GRAEME BROWN



Quando una moto mi passa accanto procedendo in direzione opposta alla mia, il collo mi si torce a destra come il carrello di una vecchia macchina da scrivere. Sto viaggiando a 110 km orari, loro ad almeno 80. Quindi significa che sto cercando di scorgere le loro targhe a 190 km orari in sella a una Triumph Street Triple R su una strada piena di curve. Devo darmi una controllata.

Vivo nelle Midlands inglesi, non molto lontano dalla sede di Triumph a Hinckley, e per arrivare a questo punto sto guidando da cinque ore, fermandomi solo per fare benzina. Cinque ore è un viaggio di sola andata accettabile in tutte le lingue. Durante l'ultima ora sono stato ossessionato dal Paese d'origine di ogni altro motociclista che incontro. Gran parte delle targhe sono le chiare lettere nere in grassetto su sfondo bianco della Germania o le leggermente più complicate lettere nere su sfondo giallo dell'Olanda, piuttosto simili a quelle inglesi. A 190 km orari, gli svedesi e gli italiani mi confondono totalmente. La nazionalità dei motociclisti che condividono con me la A82 mi interessa perché ritengo che si debba essere veramente motivati per venire qui dall'Europa continentale. Si tratta di una breve traversata del Canale e di un lunghissimo e spesso noioso tragitto oppure di uno spostamento notturno via nave e di un altro lungo, sebbene meno soporifero percorso.

Questi motociclisti arrivano qui in tanti perché la regione delle Highland scozzesi è una di quelle mete da "vedere prima di morire" per tutti i turisti su due ruote. Persino sotto un cielo livido che minaccia pioggia, questo posto è da togliere il fiato. Oltre 160 chilometri più a nord di quanto l'Impero Romano si sia mai spinto si trova Glasgow e l'inizio della A82. La Street Triple R esamina attentamente il traffico mattutino e si piazza con facilità alla testa di ogni coda. Un tocco a 4000 giri dell'acceleratore fa sì che i terminali Arrow opzionali sveglino con un suono non troppo educato qualunque automobilista poco attento. Le mani ritornano sul volante e le auto si spostano verso sinistra per lasciare spazio all'ampio manubrio Magura. Un impercettibile segno del capo dice "Grazie" e mi allontano, restando poco più che un vago ricordo e una pubblicità subliminale sui vantaggi di avere una moto nel traffico dell'ora di punta.

La città di Dumbarton, nettamente distinta dalla periferia tentacolare di Glasgow, termina all'improvviso ed è come se mi ritrovassi in un altro Paese. Dopo cinque minuti sono accanto al Loch Lomond e la conurbazione di Greater Glasgow è un ricordo talmente lontano che pare non essere mai esistita. In alcuni punti la strada è così vicina alla sponda del lago che non serve un'immaginazione particolarmente fervida per vedersi volare a pelo d'acqua, sfiorandola come un gabbiano.

Persino prima delle 10 di mattina la strada è piena di pullman e auto di turisti. Ed è anche umida per via dell'acqua che scende dalle colline, sopra l'asfalto butterato fino al lago. La strada segue il Loch per gran parte dei suoi circa 50 chilometri. Solo di rado si perde di vista la grande distesa d'acqua. Questa strada è speciale e per affrontarla poche moto tengono testa alla mia.

Ho già guidato attraverso due panorami molto differenti questa mattina e ora capisco perché "Bike", la più importante rivista inglese di moto, ha messo la Street Triple e la Street Triple R al numero uno e due della classifica delle 100 moto dell'anno.

Ha tutto quello che posso desiderare da una 675, con una posizione di guida ideale per un'intera giornata in sella. La posizione di guida confortevole è perfetta per me. Posso guardare oltre il lago grigio scuro su fino ai pendii sassosi, il tutto mentre la moto di media cilindrata perfettamente bilanciata segue la strada come se non avesse mai fatto altro.

LA POSIZIONE DI GUIDA CONFORTEVOLE È PERFETTA PER ME.
POSSO GUARDARE OLTRE IL LAGO GRIGIO SCURO SU FINO AI
PENDII SASSOSI, IL TUTTO MENTRE LA MOTO DI MEDIA
CILINDRATA PERFETTAMENTE BILANCIATA SEGUE LA STRADA
COME SE NON AVESSE MAI FATTO ALTRO

A Tyndrum la strada si divide: la A82 continua per Fort William e oltre verso nord, mentre la A85 ti porta a ovest verso Oban e il traghetto per l'Isola di Mull. Voglio tornare a Glasgow in serata, quindi vado a sinistra e mi dirigo verso il fondovalle. La strada è aperta e la visibilità è buona. E la si può percorrere velocemente. Ho visto indicazioni degli "Highland

Games" (un campionato sportivo di giochi scozzesi) per tutti gli ultimi 60 chilometri. Ho valutato velocemente i rischi, presupponendo che gran parte della polizia fosse impegnata altrove, così ho aperto l'acceleratore per alcuni chilometri. Il profondo gorgoglio dei terminali alti, che mi riempie il casco da Glasgow, viene lasciato indietro affinché altri possano assaporarlo. I gomiti si piegano e il busto si abbassa mentre il tachimetro sale. Il cupolino opzionale è ottimo per ripararsi dal vento. Presto la strada sembra librarsi sopra il Loch Awe.

Per diverso tempo, attraverso la visiera ammiro solamente i fianchi altissimi della vallata, poi a un tratto il paesaggio fa un passo indietro e la strada cambia colore. L'autorità locale ha gentilmente rivestito una serie di curvoni veloci con del Shellgrip. Questo tipo di asfalto ha il colore e la consistenza della carta vetrata e offre un grip superiore in ogni condizione rispetto al normale asfalto nero. Mi sono rannicchiato, non ho fatto marcia indietro (benché parte del mio cervello si stia ancora chiedendo perché) e ho affrontato a velocità sostenuta le continue curve a destra, sinistra, destra... "Visto, potevo andare più veloce," ho detto ai miei scettici lobi frontali.

Otto chilometri dopo l'incantevole città-trappola costiera e turistica di Oban, decido che non posso fare a meno della folla, lascio la A85 per dare un'occhiata più da vicino al Connel Bridge, poi inizio a ritracciare il mio percorso.

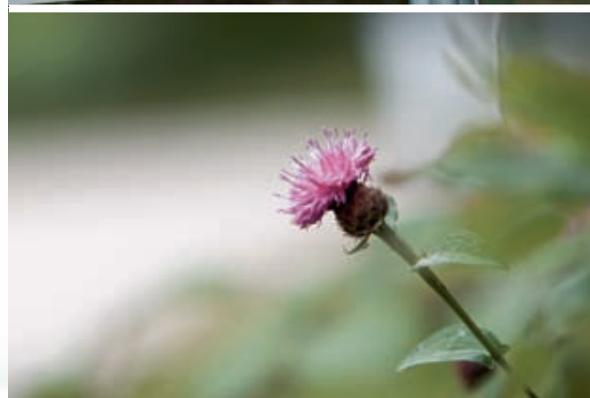
Non ho toccato la sospensione interamente regolabile, ma funziona egregiamente sull'asfalto ben curato della A85. Così tanto che la parola migliore per descriverla è "stabile". Non sobbalza, non tira e non si impone. E non è neppure troppo rigida nelle porzioni di strada sconnessa attorno al Loch Lomond. Nessuna sospensione di una moto nuova raggiunge un compromesso a tal punto eccellente.



Mi fermo in una piazzola per ammirare da vicino il Loch Awe. Un uomo scende dalla sua Mercedes nuova di zecca per parlare agli occupanti dell'auto dietro di lui. È vestito da perfetto scozzese: kilt, borsa ricoperta di pelo, tipiche calzature "Ghillie", insomma... scozzese. Sembra quasi sia stato messo lì dall'ente turistico affinché i visitatori si sentano giustificati e allegri in una mattinata nuvolosa, ma in realtà è perché oggi si tengono gli Highland Games. Così fanno i residenti. Non hanno bisogno di tante scuse per togliersi gli slip, avvolgersi 14 metri di pesante tartan attorno ai fianchi e infilarsi un coltello nelle calze. Entro la fine del giorno ho visto sei uomini in kilt. Praticamente è come aver guidato dentro una cartolina.

Gli scozzesi hanno da sempre accolto numerosi turisti e dal mio ultimo viaggio in queste terre noto che hanno introdotto i segnali stradali bilingue, ora con anche il Gaelico, nel tentativo di preservare questa lingua, presumo. In realtà mi sembra piuttosto una manovra di marketing che un impegno concertato.

Eppure, persino le versioni "inglesizzate" dei nomi sono esotiche: Ardlui, Crianlarich, Upper Kinchrackine, Bridge of Orchy. Per un inglese il tempo di oggi invece non è affatto esotico. È familiare proprio come la delusione ai Mondiali, le code e la BBC. E ciò rende il numero di motociclisti stranieri ancor più stupefacente. Il tempo è un terno al lotto. Potrebbe esserci un forte vento e un'aria di presagio quassù, persino in piena estate. Un altro indizio del fatto che una landa selvaggia si sta avvicinando (o di quanto io voglia avvicinarmi a una landa selvaggia su una Street Triple R) è che le pompe di benzina diventano poche e molto distanti l'una dall'altra, fino ad assumere un significato di importanza trascendentale. Mi sono fermato al Green Welly Stop e alla stazione di servizio a Tyndrum ogni volta che sono passato da Glasgow. C'è un apposito parcheggio per le moto, che vanno e vengono senza sosta da quest'oasi. È raro trovare il parcheggio senza una moto durante le ore del giorno e nei weekend non ti puoi muovere.



NON HO TOCCATO LA SOSPENSIONE INTERAMENTE REGOLABILE,
MA FUNZIONA EGREGIAMENTE SULL'ASFALTO BEN CURATO DELLA A85

La nostra Street Triple R aveva tutti gli accessori originali del caso: silenziatori slip-on Arrow, kit cupolino e parabrezza, coprisella, puntale sottocarena, serbatoio freno anteriore anodizzato, pedane arretrate Arrow e le nuovissime leve regolabili di freno e frizione. Gary indossa guanti AS1, giacca AS2 e stivali AS1 Triumph Engineered with Alpinestars.



MENTRE IL GIORNO VOLGE AL TERMINE, VOLGE AL TERMINE
ANCHE LA MIA FORTUNA. LA PIOGGIA CHE TUTTO IL GIORNO
È STATA UNA MERA MINACCIA ORA HA DECISO DI SCENDERE.
IN POCHI MINUTI SONO BAGNATO FRADICIO FINO AI BOXER.
ORA DOVRÒ TROVARE UN BEL KILT ASCIUTTO PER CAMBIARMI...

Mi serve un po' di benzina nel serbatoio e qualcosa di caldo nello stomaco. Una delle specialità locali è la cullen skink. Non l'ho mai assaggiata prima d'ora, ma un brodo di pesce affumicato e un panino imburrato ora come ora equivalgono a un pranzo di nozze. E i primi bocconi non mi fanno cambiare idea. Se dovesse mai arrivare un terzo bambino in casa mia, con molta probabilità potrebbe chiamarsi Cullen Skink Inman.

Sono stato qui e nei paraggi moltissime volte in moto. Guidare qui è come sentire il profumo dei tuoi cibi preferiti di quando eri piccolo: ricordi i sapori ma non ogni singolo ingrediente. Ci sono milioni di sfumature di verde, cascate bianco latte che si tuffano da centinaia di metri e c'è sempre qualcosa di nuovo che non avevo notato la volta precedente perché ero intento a superare un caravan o a guidare in colonna tenendo d'occhio la moto di fronte. Passerebbe un'eternità prima di stancarsi della A82 e della A85.

Sono partito da Glasgow all'ora di punta e ritorno di nuovo all'ora di punta. Guido tra le case baronali e parcheggio sulla sponda del Clyde per guardare l'architettura sontuosa che ogni città europea in piena fase di sviluppo ed espansione non si fa mai mancare. C'è la "conchiglia" IMAX, l'edificio della BBC, il Glasgow Science Centre e la Glasgow Tower sulle sponde meridionali e l'"armadillo" Scottish Exhibition Conference Centre a nord. Ma Glasgow è una città nel cielo. I piani edilizi hanno visto la demolizione dei malfamati edifici popolari. Questi condomini di media altezza erano angusti, antiquati e poco amati (almeno da coloro che dovevano sopportarli). Una serie implacabile di piani edilizi per la costruzione di edifici ha creato una foresta di altissimi palazzi finché all'epoca non arrivarono ad essercene di più a Glasgow che in qualsiasi altra città dell'Europa occidentale.

Glasgow si è giustamente guadagnata la reputazione di città dura, portuale. E benché molte delle industrie sulla riva del fiume siano fallite, l'eredità che hanno lasciato è quella di una città a griglia, come le città del Nord America.

Mentre il giorno volge al termine, volge al termine anche la mia fortuna. La pioggia che tutto il giorno è stata una mera minaccia ora ha deciso di scendere. Piove, piove ininterrottamente. In pochi minuti sono bagnato fradicio fino ai boxer. Ora dovrò trovare un bel kilt asciutto per cambiarmi...



CHRIS RYAN

SCRITTORE ED EX-SOLDATO DELLA SAS CHE AMA LA SUA ROCKET III E PENSA CHE FARSI SPARARE SIA "ESALTANTE"

Perché è voluto entrare nella SAS? Dal punto di vista di un soldato di fanteria, la SAS è l'apice della carriera. A quel tempo, negli anni Ottanta, gli unici militari [dell'esercito britannico] che svolgevano operazioni erano nella SAS. Tutto ciò che volevo era entrare nella SAS. Ero nel Mountain Troop e fui congedato per diventare una guida alpina, ma la formazione multidisciplinare mi ha permesso di imparare a guidare moto e auto fuoristrada e a lanciarmi col paracadute.

Come è entrato nella SAS alla fine? Ero nella Territorial SAS [riservisti] ma ogni volta che c'era una spedizione con il Territorial Army, mollavo il mio lavoro e mi univo. Ho lavorato come meccanico apprendista, in un reparto ricambi, nei cantieri... Mio padre mi disse: "Ragazzo, entra nell'esercito e piantala di perdere tempo". Sono entrato prima nel Parachute Regiment come unità vicina per poi entrare definitivamente nella SAS.

È difficile entrare nella SAS? Non esiste un processo di selezione più difficile al mondo. Dura sei mesi. Riuscii a entrare all'inizio degli anni Ottanta, a 23 anni, e i miei ultimi due anni nell'esercito li passai come istruttore. Vieni valutato come individuo, ma anche come parte di un gruppo. E c'è anche una parte di test psicologico. Ci sono due selezioni all'anno e 200 ragazzi si candidano a ciascuna. Storicamente, ne rimane il 5% entro la fine della selezione.

Quali sono i suoi ricordi più vivi del periodo passato nell'esercito? Be', ho ricordi sia belli che brutti. La settimana in cui sono stato di stanza in Iraq è impressa in maniera direi indelebile nella mia mente. Furono sette giorni interminabili [parte della disastrosa missione Bravo Two Zero durante la prima guerra del Golfo. Chris ne ha parlato nel suo libro "The One That Got Away"]. Niente cibo, poca acqua e 200 miglia da percorrere a temperature sotto lo zero di giorno e di notte. C'erano diversi fattori che mi hanno permesso di superare questa prova: addestramento, mentalità... La paura è sempre un'ottima motivazione. Due degli [otto] ragazzi sono morti per ipotermia. L'ipotermia è uno strano fattore. Il ragazzo con cui stavo si era rassegnato alla morte. E io pensai: "Cavoli, non voglio morire".

Un altro ricordo è un incidente di caduta libera in Francia. Si aprì male una delle funi sopra la calotta, che iniziò a ruotare. All'epoca avevamo un paracadute di riserva rotondo che non si poteva manovrare. Se l'avessi aperto sarei stato spinto su 30 elicotteri in attesa di decollare, così passai quattro buoni minuti consapevole del fatto che quando avrei toccato terra mi sarei ferito o forse sarei morto. In effetti caddi svenuto, ma fortunatamente mi ruppi soltanto una caviglia. I ragazzi che videro la scena pensarono che fossi morto.

Sembra divertente... Furono davvero i giorni più felici della mia vita.
Ancora adesso corre dei rischi, vero? Per la trasmissione televisiva "Elite World Cops" lavoravo con unità paramilitari, era come andare in vacanza. Siamo stati in Kazakistan, Israele, Polonia, Messico, Colombia, Brasile... Le trasferte sudamericane erano le mie preferite. Se fossi stato

ucciso, sarebbe stato in quei Paesi. In Brasile uscii dal blindato e ci ritrovammo sotto il fuoco per un'ora e mezza. Fu piuttosto esaltante.

Chris Ryan non è il suo vero nome, vero? È un pseudonimo scelto da altre persone. Quando lasciai il reggimento, decisi che avrei mostrato la mia faccia, ma non volevo usare il mio vero nome per via della precisa minaccia contro i membri del reggimento da parte di alcuni gruppi, dall'IRA ai narcotrafficienti colombiani. C'erano diverse persone che avevamo per così dire turbato negli anni. Il Generale de la Billière aveva fornito i dettagli della mia fuga nelle sue memorie e mi aveva chiamato Chris. Gli editori scelsero il nome Ryan. Ora è un problema, perché quando mi vede in TV la gente mi chiama con tre nomi: quello del mio personaggio, il mio pseudonimo e il mio vero nome.

È ultimamente ha usato anche un altro pseudonimo... Ahahah! Intende Molly? Mia mamma era in ospedale e durante le sue ultime settimane parlammo a lungo, per tenere sveglia e attiva la sua mente, e ci inventammo una storia su due famiglie in un villaggio di pescatori scozzesi. Quando morì avevamo terminato il racconto e ne parlai ai miei editori. Volevano stamparlo, ma non era un libro di Chris Ryan, così usai il nome della sorella di mia madre, Molly Jackson.

Ha scritto autobiografie, narrativa, resoconti, romanzi e libri per i lettori più giovani: quale genere le piace maggiormente? Ci sono tantissimi ragazzi che lasciano la scuola e non sanno leggere, ai giorni nostri, è scandaloso. Così vengo visto come un improbabile modello di riferimento per invogliare i ragazzi alla lettura con la serie di libri Code Red e Alpha Force. Il feedback che ricevo dai giovani è edificante. I miei libri per adulti non sono grandi opere letterarie, sono una lettura da ombrellone. Ma si ottiene un effetto sulla vita di qualcuno con i libri rivolti ai ragazzi tra gli 11 e i 14 anni.

Recita, scrive copioni per la TV, presenta trasmissioni televisive, gestisce una società di addestramento per guardie del corpo, tiene discorsi motivazionali e scrive due libri l'anno: dove si collocano le moto in tutto questo? Ho sempre avuto moto. Mio padre aveva una Triumph Tiger Cub con assetto fuoristrada. Iniziai con una Honda 50cc e continuai con moto giapponesi finché non entrai nell'esercito. Quando mi congedai, comprai una Triumph T595, ma la differenza di velocità e maneggevolezza fu notevole e per me era come imparare a guidare di nuovo una moto, così comprai una Tiger, poi una Rocket III che ho da tre anni. Quando vidi la Rocket ne fui subito colpito. È una moto colossale.

Che tipo di uso fa della sua Rocket? Vivo nelle Alpi e anche se spesso non supero la terza marcia, penso sia perfetta. Ha anche gli scarichi dritti. Quando vado in città, chiudo l'acceleratore per sentirla scoppiettare [quando si imballa]. È un gran bel suono. Quando guido in Francia, la polizia mi ferma e dice "Monsieur, la sua moto è troppo rumorosa". E io rispondo: "È legale in Inghilterra, quindi non mi importa."



La uso sempre. Mia figlia è venuta a trovarmi in estate. Siamo andati a Chamonix ed è stato grandioso. Ma lei è un po' pazza... Appena guardi nello specchietto te la vedi sopra la spalla che ti grida "Vai più veloce, più veloce".

Adoro questa moto a tal punto che ne voglio comprare una da tenere in America così posso guidarla anche quando sono oltreoceano per lavoro.

Cosa le piace di più di questa moto? Penso che il suo aspetto sia il suo punto di forza. Tutti guardano il motore. Poi ci sono anche le prestazioni. Se mi si affianca un ragazzino su una superbike e vuole fare

una partenza diciamo bruciante, se mi sento abbastanza immaturo do gas e allora ci sono ben poche cose che riescono a starmi dietro.

Pensa di sostituirla? Non me ne staccherò mai. Non posso farne a meno. La amo. Magari ne comprerei un'altra ma non venderei mai la mia. Mi piacciono le Rocket modificate e trasformate in street racer. Ne ho viste alcune su internet e sono stupende.

Cosa significano le due ruote per lei? Per me sono il senso di libertà, rischio, velocità, eccitazione. Le moto sono il mio svago.

A close-up, low-angle photograph of a Triumph motorcycle. The focus is on the headlight assembly, which features a chrome grille with the word 'TRIUMPH' in a stylized font. The headlight is mounted on a red and white fairing. The handlebars and various mechanical components are visible in the background, illuminated by dramatic lighting that creates strong highlights and deep shadows.

LA SOLA **E L'UNICA**

09

TESTO: BEN MILLER
FOTO: JAMES CHEADLE

BONNEVILLE, IL NOME PIÙ CELEBRE NELL'UNIVERSO DELLE DUE RUOTE, COMPIE UN ULTERIORE PASSO AVANTI PER IL 2009. ECCO LA STORIA DEI PRIMI 50 ANNI DELLA BICILINDRICA PIÙ AMATA DEL MONDO

Serbatoio bicolore, fregio Mouth Organ e motore con doppi carburatori a elevate prestazioni. Gli ingredienti che contribuirono alla nascita di un mito.



T120 1959

Genesi di ciò che divenne il nome più importante nell'universo delle due ruote, la Bonneville originale nasceva semplicemente dal desiderio di Triumph di dare alle persone ciò che volevano. Presentata nel 1959, la moto era una sorta di versione con carburatore doppio dell'acclamata Tiger T110, con un albero motore in un solo pezzo adeguatamente rinforzato.

Il risultato fu una racer in grado di infrangere la barriera delle 100 miglia orarie. Il nome stesso della nuova Triumph non lasciava spazio ai dubbi. Poche parole della lingua inglese evocano immagini di sconsideratezza, adrenalina, gas spalancato e fragilità della vita umana così chiaramente come Bonneville, le Salt Flats dello Utah che ospitano da circa 100 anni la nobile rincorsa ai record di velocità su terra.

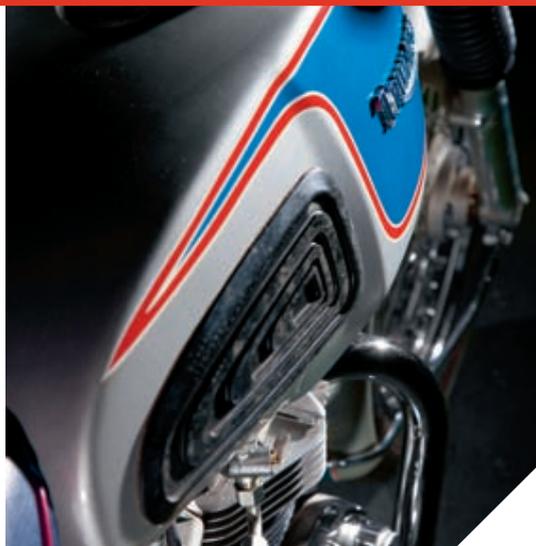
Benché la T120 del '59 fosse una vincente sulla carta, nella realtà non riscosse un grande successo inizialmente, in particolar modo in America. Questo fatto lasciò tutti costernati nella fabbrica di Meriden, che allora era attratta dal potenziale di vendite negli Stati Uniti esattamente come l'America era attratta dai prodotti della fabbrica britannica. Le bicilindriche Triumph erano altamente competitive in dirt track, corse su strada e fuoristrada sulla lunga distanza, il che aumentava le vendite delle moto stradali. Spesso, riesaminando il passato, si parla dell'aspetto della moto del '59 come una delle principali ragioni per cui un cambiamento di stile nel 1960 portò a un aumento di vendite, il che è assolutamente vero. Tuttavia, malgrado i tradizionali parafranghi con mantovana, la bizzarra forma dell'alloggiamento del faro e le classiche forcelle senza soffiotti, vedere una Bonneville originale ora equivale ad assistere a una lezione sul minimalismo all'apice del design motociclistico britannico.

La T120 del '59 è sostanzialmente una moto semplice, in grado di apparire contemporaneamente potente e leggera. Ed è anche bellissima nei dettagli, dalle incantevoli soluzioni di pressofusione del motore bicilindrico parallelo alla verniciatura perfettamente distribuita sul serbatoio bicolore. I collezionisti concordano sul fatto che una Bonneville originale intatta del '59 potrebbe valere ben 12.000 sterline (14.700 €), ovvero più di qualsiasi altra versione successiva del modello.

Ma per la moto ciò che conta non è tanto il valore quando come si guidano, e da questo punto di vista la Bonneville del '59 è un'avanguardia. Le versioni successive offrivano indubbiamente una maneggevolezza migliore grazie a una costruzione più solida e rigida, ai telai rinforzati e a forcelle di prim'ordine, ma una T120 originale ha un carattere deciso, sicuro di sé e affamato di velocità che ha resistito indenne negli anni.

Con i suoi doppi carburatori Amal completamente aperti, il motore 650 spinge terribilmente, travolgendo le quattro marce della moto in un glorioso rombo da motore da gara. E benché non sia propriamente il più preciso e accurato, anche il telaio è al pari del motore: consente al pilota appassionato e sensibile di strisciare la gomma delle pedane fino a creare larghi archi scuri su qualsiasi curva abbia il piacere di incontrare, chiedendo al contempo il massimo rispetto per la propria stabilità alle alte velocità.

È vero, la Bonneville originale vibra come un martello pneumatico, il freno a tamburo anteriore da 8 pollici esige una pianificazione anticipata della frenata e lascerete qualche goccia scura di lubrificante ovunque la posteggerete, ma se queste cose vi preoccupano allora siete sulla moto sbagliata; la chiave è nel nome.



T120 1966-67

Benché a Meriden l'evoluzione della Bonneville non si sia mai fermata dopo la sua introduzione, con modifiche annuali a telaio, motore e specifiche dei freni, il 1966 vide una netta escalation delle prestazioni della Bonneville. I nuovi pistoni aumentarono il rapporto di compressione a 9:1 e questo, unitamente a un volano alleggerito e a una frenata ottimizzata grazie ad alberi a camme di derivazione racing e carburatori più grandi, trasformò in breve tempo il carattere stesso della moto. Triumph sacrificò la raffinatezza per ottenere più potenza e prestazioni migliori. La Bonneville era sempre stata veloce ma la versione del '66/'67 fu una vera e propria rivelazione, aiutando Meriden a vivere il suo periodo d'oro con il maggior incremento di vendite di tutti i tempi.

L'ingegnere di gara Triumph, Doug Hele, svolse un ruolo fondamentale nel fornire alla rinnovata Bonneville un telaio in grado di sostenere la sua nuova velocità. Hele cambiò l'angolo della testa del telaio da 25° a 28°, una modifica significativa e sostanziale che comportò una serie di ulteriori vantaggi. La geometria variata modificò in meglio la distribuzione del peso della moto, garantendo inoltre una stabilità e una linearità dello sterzo superiori. E benché montare in sella alla moto del '66, con lo sterzo più pesante, fosse un'esperienza notevolmente più fisica di prima, sulle due ruote l'agilità e la stabilità si escludono a vicenda; gli ingegneri devono scegliere quale compromettere a seconda del tipo di moto che stanno progettando. Il risultato fu un telaio più affidabile e decisamente più veloce. Contribuivano all'esperienza un forcellone più grande, che consentì di montare pneumatici più ampi per un grip migliore, e piastre dello sterzo modificate, che offrivano un maggiore angolo massimo di sterzata.

Fortunatamente, dopo le modifiche apportate ad altri componenti, anche il freno anteriore venne migliorato. Rimase un freno a tamburo da 8 pollici con ganasce avvolgente singola ma un nuovo design fornì un'area di frenata notevolmente superiore, e di conseguenza una maggiore potenza d'arresto. La moto finale era una spanna sopra le precedenti T120.

La notizia fece il giro del mondo e fu calorosamente accolta, soprattutto perché la Bonneville si era fatta anche più bella. Mentre l'aspetto spartano della moto del '59 fu classificato pressoché immediatamente, la moto del '66 spianò la strada allo stile intramontabile della Bonneville, con un serbatoio più sottile e gradevole, un nuovo fregio più evoluto sul serbatoio ed eleganti parafranghi in acciaio inossidabile. Così come gli acquirenti, anche la stampa specializzata si innamorò all'istante della moto, dichiarando con sicurezza che nessun altro prodotto sul mercato era in grado di offrire un simile mix di prestazioni, stile e affidabilità. In sostanza, le riviste dell'epoca pullulavano di articoli entusiastici, esattamente come è accaduto quest'anno per la prima importante revisione della Daytona 675 ad alte prestazioni.



DAL 1959 AD OGGI, PASSANDO PER GLI ANNI '70. L'ULTIMA BONNEVILLE SE È UNA MOTO ALTAMENTE MODERNA A INIEZIONE CHE NON HA PERÒ DIMENTICATO LE SUE ORIGINI. I NUOVI CERCHI IN ALLUMINIO PRESSOFUSO TRAGGONO ISPIRAZIONE DALLA T140D DEL 1979. DIFFICILMENTE PERÒ HINCKLEY REALIZZERÀ MAI UNA BONNEVILLE ISPIRATA ALL'EDIZIONE SPECIALE SILVER JUBILEE DEL 1977...



T140 1973

Circa 15 anni dopo l'evoluzione del motore da 650 cc della T120, l'introduzione della T140 750 fu inevitabilmente un evento di grande importanza. La moto era già cambiata molto dal '59 e all'inizio degli anni '70 la 750 ad alte prestazioni si affacciò nel panorama delle due ruote. Triumph affrontò di petto la sfida ma ci furono alcuni problemi, non da ultimo il materiale insufficiente per le soluzioni di pressofusione della Bonneville e le preoccupazioni su come il motore avrebbe reagito alle maggiori vibrazioni e alle sollecitazioni superiori dei componenti, che sarebbero inevitabilmente derivate dall'aumento delle prestazioni. Tuttavia, la preoccupazione maggiore era il denaro: poiché l'industria motociclistica britannica aveva appena subito un brusco risveglio dai giorni di gloria, c'erano pochi soldi a disposizione.

La T140V 750 arrivò nel 1973, in due fasi: inizialmente con un motore da 724 cc e in seguito, quando furono disponibili soluzioni di pressofusione adeguatamente modificate, con il 744 cc. Ma la mancanza di fondi impose che la parte superiore della 750 fosse posizionata sulla parte inferiore della 650 cc. Solo riducendo le prestazioni del motore con alberi a camme più morbidi e un rapporto di compressione ridotto (7,9:1 sulle moto britanniche) fu possibile rendere la 750 più affidabile. Per questo motivo le sue prestazioni furono in realtà oscurate dalle migliori T120 650 cc, almeno in generale; nello specifico la 750 era superiore in termini di potenza ai medi e guidabilità.

Tuttavia, così come la Norton Commando 850 offrì un'alternativa dal passo più lungo e meno stressante rispetto alla più tesa e nervosa 750, così la T140 trovò un folto manipolo di appassionati. E benché in pochi potrebbero affermare che la T140 sia più bella di qualsiasi 650 che l'abbia preceduta, Triumph visse alcuni momenti di profonda ispirazione malgrado il periodo difficile, ad esempio con la TSX, una stupenda custom di serie, rivale indiscussa della Yamaha, con una colorazione accattivante, cerchi in magnesio e indicazioni assolutamente sensate per un motore ancora apprezzato seppur fuori moda. Anche le moto standard avevano spesso un aspetto affascinante, come Triumph ha tatticamente ammesso per la Bonneville 2009, che si ispira alla T140D del '79.

Dopo l'eliminazione della T120 dalla gamma Triumph nel 1976 (la 650 era riuscita a rimare 17 anni di fila in produzione), la Bonneville T140 riuscì a resistere alla decaduta dell'industria motociclistica britannica e agli anni più difficili delle due ruote, arricchendosi di particolari interessanti come i freni a disco anteriori e posteriori, la leva del cambio sulla destra e l'accensione elettrica. Quando John Bloor acquisì il marchio Triumph, la produzione della Bonneville fu data in licenza all'azienda britannica indipendente Racing Spares, che continuò a realizzare "Devon Bonneville" T140 fino al 1988. Ma la leggenda della Bonneville aveva in serbo nuove sorprese...

2009 BONNEVILLE SE

Lui guida una sportiva-turistica giapponese con motore da 1400cc raffreddato a liquido e più potenza di una portaerei. Io invece cavalco un bicilindrico parallelo retrò con motore raffreddato ad aria e strettissimi pneumatici. Lungo gli avvincenti 225 chilometri della spettacolare Route Napoleon da Grenoble a Grasse in Francia, non c'è gara. E infatti, sulla prima arrampicata vera e propria il mio amico supera un inquietante autobus turistico mentre a me tocca rimanergli dietro e assaporare i fumi del diesel. Ma un'ora più tardi gli sto incollato e lungo un tratto particolarmente ruvido fatto di tornanti "mangia freni", forse 15 uno dietro l'altro, la 2009 Hinckley Bonneville gli si fa sotto, mentre il posteriore della sua moto si trasforma da un'intermittente luce dei freni a un ostacolo vero e proprio. Dal momento della sua eclatante resurrezione nel 2001, a opera di una nuova Triumph ringiovanita, la Bonneville è stata sfrontatamente retrò, ma di certo ciò non implica che non abbia uno scatto in grado di far mangiare la polvere alla più spietata concorrenza.

La nuova moto è stata un successo di vendite fin dal primissimo giorno, prima come 790, ora con 865cc, e continua sulla stessa strada perché ha l'aspetto giusto e una guida brillante: leggera, agile e lineare nella sua maneggevolezza eppure incredibilmente stabile come solo le Triumph di Hinckley sanno essere.

Per il 2009 la Bonneville è stata rivisitata ispirandosi agli anni Settanta, con splendidi cerchi fusi a sette razze, ergonomia variata con una sella più bassa (ora soli 740mm) ed eleganti silenziatori a megafono. I nuovi tocchi stilistici si mostrano con dettagli quali le alette di raffreddamento accuratamente lavorate sul modernissimo motore da 865cc e i corpi farfallati dell'iniezione, per trasformare una moto già buona in una nuova moto eccezionale, soprattutto nella versione SE (tachimetro, fregio cromato sul serbatoio e coprimotore lucidati) con verniciatura bicolore Pacific Blue/Fusion White.

In un'epoca di complessità fine a se stessa e di progresso discutibile, un'epoca in cui le auto si guidano quasi da sole e persino le moto stanno "ottenendo" avviamento a scheda, traction control e computer di bordo per il cui possesso la NASA avrebbe ucciso quando la T120 regnava, la Triumph Bonneville emerge dal coro come una moto dall'intento onesto: un motore e un serbatoio compresi tra due ruote e poco altro; montate in sella e guidate per credere...

Con un motore bicilindrico stradale derivato dalla Thunderbird 650 cc, normalmente aspirato e alimentato a nitrometano, il record mondiale di velocità su moto nel 1956 fu fissato a 214,47 miglia orarie.



Immagini fornite da J.R. Nelson Archive

LA TEXAS *CEEGAR*

La Texas Ceegar è la capostipite di tutte le streamliner, meravigliosi missili su due ruote che incarnano in un solo veicolo la gloria di una spasmodica ricerca verso la conquista dei record di velocità su terra lungo l'indistinta curvatura terrestre. È anche la moto che diede a Bonneville il suo nome; l'importanza della sua eredità è inestimabile.

Negli anni '50, un gruppo di texani iniziò la costruzione di una macchina in grado di fissare un nuovo record di velocità su terra su due ruote. Si trattava dell'ingegnere Stormy Mangham, del pilota Johnny Allen e dell'esperto di messa a punto Jack Wilson. Ovviamente partirono da una delle più potenti moto di produzione allora disponibili, la bicilindrica Triumph da 650 cc, e la portarono a livelli inimmaginabili rispetto a quanto fosse mai stato creato a Meriden. Il motore della Ceegar fu mantenuto

normalmente aspirato ma adottarono il nitrometano come carburante e una messa a punto sostanziale per garantire alla streamliner la potenza necessaria per conquistare un nuovo record mondiale assoluto nel 1956: 214,47 miglia orarie, 345,156 km/h. Il motore utilizzava doppi carburatori, per un set-up che, sebbene più nervoso rispetto a un più tradizionale settaggio a carburatore singolo, contribuì a regalare al motore della Ceegar l'ampio respiro necessario per ottenere una potenza eccellente.

Due componenti chiave della storia della Ceegar, ovvero le Salt Flats di Bonneville (dove stabilì il record mondiale) e il settaggio a doppio carburatore, divennero parte integrante della tradizione della Bonneville e furono entrambi fondamentali per la popolarità della moto stradale.



IL TEMPO VOLA

TRIUMPH HA COLLABORATO CON IL CELEBRE PRODUTTORE SVIZZERO DI OROLOGI TAG HEUER PER REALIZZARE UN PROGETTO UNICO: LA CREAZIONE DI UN'EDIZIONE SPECIALE "BONNEVILLE HEUER"

Triumph collabora costantemente con i migliori fornitori di componenti nel settore motociclistico per creare i nuovi modelli. Collabora inoltre con aziende come Öhlins e Arrow per ampliare la gamma Triumph di accessori di elevata qualità. Ma a volte si presenta un'opportunità che non rientra in nessuna di queste categorie, un progetto una tantum di grande interesse. Dopo collaborazioni con aziende leader mondiali e personaggi famosi, come ad esempio Paul Smith e le moto Belstaff progettate da Ewan McGregor, Triumph ha siglato un accordo con uno dei marchi più celebri e lussuosi al mondo, TAG Heuer.

L'orologio TAG Heuer Bonneville presenta un'esclusiva cassa azzurra e arancione, ispirata Porsche 917 da corsa guidata dal personaggio interpretato da Steve McQueen nel film "Le Mans". La stella a quattro ruote ha ispirato inoltre l'edizione per il 40° anniversario del Monaco di TAG Heuer. La collaborazione tra Triumph e TAG Heuer è il risultato dei

loro valori comuni e dell'eredità di McQueen, il cui legame con entrambi i marchi è ormai celebre. "Siamo felici di poter svolgere un ruolo da protagonisti in questo progetto," ha dichiarato Neil Morley, responsabile Brand Communication per Triumph. "La Bonneville e il Monaco di TAG Heuer sono entrambi dei capolavori senza tempo, che festeggiano rispettivamente il proprio 50° e 40° anniversario quest'anno. Inoltre, vantiamo entrambi un legame naturale con Steve McQueen, che indossò un orologio Monaco nel film "Le Mans" e il cui amore per le moto Triumph rimase nella storia."

L'orologio Bonneville Heuer è stato recentemente presentato a Parigi da Lewis Hamilton, il campione del mondo di Formula Uno e ambasciatore del marchio per l'azienda di orologeria. Sarà inoltre in mostra presso diversi saloni specializzati e i rivenditori TAG Heuer di tutta Europa.



VINCI

UN'EDIZIONE LIMITATA DELL'OROLOGIO TAG HEUER MONACO GULF

POCHI ALTRI OROLOGI (O FORSE NESSUNO) SONO PIÙ FAMOSI. IL MONACO DI TAG HEUER, PROPRIO COME LA BONNEVILLE DI TRIUMPH, È UN'ICONA INCONFONDIBILE. ENTRAMBI QUESTI CLASSICI VANTANO DIVERSE IMITAZIONI, MA CIÒ NON HA INDEBOLITO IL LORO STATUS O LA LORO POPOLARITÀ DURATURA. E LA RIVISTA TRIUMPH MAGAZINE NON SI È LASCIATA SCAPPARE UNO DI QUESTI CRONOGRAFI IN EDIZIONE ASSOLUTAMENTE LIMITATA COME PREMIO IN PALIO PER QUESTO ESCLUSIVO CONCORSO.

Per partecipare all'estrazione, compilate il modulo qui accanto, rispondete alla semplice domanda riporta alla fine e inviatelo all'indirizzo sul retro.

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).

Condizioni del concorso. 1. Possono concorrere al premio tutti i lettori maggiori di 21 anni di Triumph Magazine, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd e FMS Publishing. 2. Il premio è un orologio TAG Heuer Monaco Gulf in edizione limitata. 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 19 febbraio 2010. 6. L'estrazione sarà effettuata il 24 febbraio 2010 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. 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. 10. Triumph Motorcycles Ltd e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsivoglia aspetto del premio. 11. 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 GUADAGNARVI L'OPPORTUNITÀ DI VINCERE QUESTO STREPITOSO PREMIO, DOVRETE SEMPLICEMENTE DIRCI QUALE ANNIVERSARIO FESTEGGIA LA BONNEVILLE NEL 2009.

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:

LIMITED EDITIONTAG HEUER MONACO GULF COMPETITION,

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

BUONA FORTUNA!!

Triumph INFORMAZIONI EDITORIALI

TRIUMPH N. 006

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

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

PUBBLICATO DA

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

LA REDAZIONE

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

Stampato da Stephens & George Print Group
Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd

AUTORI E COLLABORATORI

Triumph N. 006 è stato realizzato con il contributo di alcuni dei più esperti e apprezzati giornalisti e fotografi di motociclismo. Abbiamo chiesto loro quale fosse il loro libro preferito legato alle moto.



Graeme Brown si è occupato del servizio sulla Street Triple in Scozia e sul team World Supersport in Germania. "Sono sempre molto interessato ai libri fotografici. I miei preferiti sono le raccolte di immagini della MotoGP realizzate dal fotografo italiano Mirco Lazzari. Il suo lavoro offre sempre un punto di vista diverso ed è di grande ispirazione."



Charlie Gray ha fotografato la fabbrica di Hinckley e John Bloor: "Lavorando nel cinema, oltre che nel mondo della fotografia, solitamente leggo molti copioni e non mi rimane molto tempo per i libri, quindi direi il copione di 'Easy Rider'. È fantastico, avvincente, divertente, triste e impegnato."



Rupert Paul ha raccontato la vita segreta dell'ECU. "Hard Roads" di Stephen Davison, un libro fotografico sulle corse su strada in Irlanda, uno sport fatto di dolore e gloria. La sua scrittura è fantastica come le sue foto."



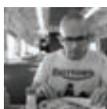
James Cheadle ha fotografato il viaggio della Thunderbird, Chris Ryan e le Bonneville. "Sicuramente 'Hell's Angels' di Hunter S Thompson: un racconto di velocità, alcol, droga e dissolutezza dalla penna di uno dei più originali scrittori al mondo..."



Gary Inman ha intervistato John Bloor e guidato la Street Triple in Scozia. "Ne avrei a dozzine, ma il preferito in assoluto è '40 Summers Ago' di Rin Tanaka e Sean Kelly; è la storia del team americano di ISDT del 1964, guidavano Triumph e c'era anche Steve McQueen. Veramente un bel libro."



Tim Prentice è lo sviluppatore della Thunderbird e ha guidato sulla Highway 1 per questo numero della rivista. "I viaggi di Jupiter" coglie l'essenza dell'avventura e quel tipo di esplorazione che ti fa venir voglia di prendere armi e bagagli e partire senza pensarci troppo, montare in sella e guidare solo per vedere cosa si nasconde dietro la prossima città o la prossima montagna."



Mark Gardiner ha guidato la Thunderbird sulla Highway 1. "Il mio preferito, naturalmente, è il mio libro 'Riding Man', perché se non piace a me non posso convincere gli altri ad apprezzarlo. Oltre al mio libro, posso dire che mi piace molto 'L'arte di correre in motocicletta' di Mike Hailwood."



Ben Miller ha raccontato la storia della Bonneville. "The Art and Science of Motorcycle Road Racing" di Peter Clifford. Preso un annetto fa e ormai tappa fissa nel bagno da allora. Un ottimo mix di informazioni tecniche, profili dei piloti e dettagli dei circuiti, completo di mappe aeree disegnate a mano. Un po' datato forse, ma questo che rende le moto ancor più belle."



Gordon Ritchie ha analizzato la stagione World Supersport di Triumph. "Motocourse 1984". Non sapevo che esistessero queste cose finché non lo vidi per caso in una libreria di Glasgow. Un po' bibbia delle corse e un po' splendido album fotografico, ha cambiato il corso della mia vita su due ruote."

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.

Steve McQueen™ concesso in licenza d'uso da Chadwick McQueen e la Terry McQueen Testamentary Trust. Rappresentato da Greenlight, LLC. Marlon Brando™ & © 2009 Brando Enterprises, LP.

FMS PUBLISHING

Irene Mateides: Direttore editoriale
Nigel Fulcher: Amministratore delegato
Mark Welby: Direttore creativo
Efty Mateides e il team di Gestione progetto
Lauren Robertson e il team di Design
Anne Carrington e il team di Produzione
Mark Lacey e il team di Ritocco

RICHIESTA INFORMAZIONI

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

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

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

fms.
www.fmspublishing.co.uk

PPA FMS fa parte della Periodical Publishers Association.

Triumph STEVE McQUEEN®

La STEVE McQUEEN® LEGENDS SERIES di TRIUMPH è stata prolungata per la stagione autunno/inverno 2009 con la giacca McQueen Special Edition Jacket oltre a una nuova edizione della ormai celebre collezione di t-shirt. Questi prodotti traggono ispirazione dalla partecipazione di McQueen® alla International Six Day Trials. McQueen® partecipò alla ISDT nel 1964 per il team statunitense di successo dietro la "Cortina di ferro" della Germania Est.

La giacca McQueen Jacket è un'interpretazione in chiave moderna dello stile che indossava nel 1964, con il colletto alto e gli inserti trapuntati all'altezza di spalle e gomiti per ricordare il look vintage. La tecnologia dei nostri giorni è presente nella membrana resistente all'acqua fissata al rivestimento esterno che offre alla giacca le prestazioni di un tessuto moderno unite al fascino e all'aspetto di un materiale vintage. La giacca include una toppa "S McQueen" sul petto e la targa della moto ricamata sul braccio sinistro, oltre al pannello commemorativo cucito nella fodera trapuntata estraibile della giacca.

Questi e altri prodotti della nuova collezione autunno/inverno 2009 Triumph sono disponibili sin d'ora presso i Concessionari Autorizzati Triumph. Richiedete la copia della rivista Triumph Clothing Magazine autunno/inverno 2009, ora disponibile presso i rivenditori.



La collezione Steve McQueen®, incluse t-shirt e giacca in edizione speciale.

LEGGENDE

Ispirate a Marlon

BRANDO®

Ispirati da Marlon Brando® nel film biker per eccellenza "Il selvaggio", abbiamo creato una replica "Special Edition" identica alla giacca indossata nel film. La giacca fa parte di una collezione, sotto licenza ufficiale di Brando® Estate, che include una t-shirt per uomo e donna oltre a una stampa in edizione limitata della tipica posa di Brando® nel film.

Nel film cult del 1953, il personaggio interpretato da Brando®, Johnny Strabler, era il capo del "Black Rebel Motorcycle Club" (BRMC) e guidava una Triumph Thunderbird 6T. Questa giacca di pelle resta fedele all'originale, con particolari come la scritta "Johnny" ricamata sul petto e la stampa BRMC in cuoio invecchiato sulla parte posteriore.

Questi e altri prodotti della nuova collezione autunno/inverno 2009 Triumph sono disponibili sin d'ora presso i Concessionari Autorizzati Triumph. Richiedete la copia della rivista Triumph Clothing Magazine autunno/inverno 2009, ora disponibile presso i rivenditori.

