

**LA NUOVA SPRINT GT: LA SPORT TOURER
CHE TUTTO IL MONDO ASPETTAVA**

STREET TRIPLE R, IL CLIMA SI FA TORRIDO IN PISTA
TROPHY E TRIDENT, DOVE TUTTO EBBE INIZIO
BONNEVILLE T100 E TIGER SE A SPASSO PER LA GRECIA
VINCI UN PACCHETTO VIP PER IL TRIUMPH LIVE

Triumph

007



THUNDERBIRD. MIGLIOR CRUISER*



GIUDICATE VOI STESSI.

FATE UN GIRO DI PROVA OGGI STESSO. Dimensioni possenti. Stile diretto.
La nuova Thunderbird sprigiona passione per le lunghe distanze. In cambio della sua ammirazione, ripaga il motociclista con una maneggevolezza impeccabile, prestazioni dinamiche e una capacità frenante garantita.
La Thunderbird rappresenta la più autentica esperienza cruiser interpretata con l'unicità di Triumph.

* MIGLIOR CRUISER 2009 PER LA RIVISTA CYCLE WORLD

PER SAPERNE DI PIÙ, CHIAMATE UN CONCESSIONARIO OPPURE PRENOTATE UN GIRO DI PROVA SU 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

CARI LETTORI,

Quando un modesto stand Triumph apparve al Salone di Colonia, in Germania, nel 1990, pochi avrebbero immaginato che vent'anni più tardi questa azienda britannica avrebbe potuto raccontare una delle storie di maggior successo del nostro settore.

Nel corso di quattro lustri, Triumph si è trasformata da un'azienda con pochi dipendenti e una produzione di qualche migliaio di moto all'anno in un'azienda di circa 1600 dipendenti dedicati e 50.000 moto vendute ogni anno in tutto il mondo. La trasformazione non è stata priva di difficoltà. Ma gli ostacoli e gli inconvenienti, come l'incendio della fabbrica nel 2002, non hanno fatto altro che rafforzare la nostra determinazione e dimostrare la nostra velocità e flessibilità, mentre la nostra proprietà privata e il nostro approccio metodico verso una crescita duratura, un miglioramento costante e un forte impegno nel fornire solamente prodotti della massima qualità ci hanno consentito di superare indenni una recessione più dura di quanto si potesse immaginare.

Moto come la Rocket III, la Speed Triple e la Daytona 675 sono divenute simboli della propria generazione e proprio per commemorarle abbiamo deciso di organizzare una festa in grande stile, alla quale siete naturalmente tutti invitati. Il 18 settembre, Triumph Live festeggerà 20 anni di produzione di motociclette strepitose a Hinckley. L'evento avrà luogo sul tracciato di Mallory Park nel Leicestershire, in Inghilterra, con un'ulteriore attività offerta nella nostra fabbrica di Hinckley. Conosco diversi clienti in tutto il mondo che stanno già pianificando il loro viaggio per partecipare alla nostra festa. Per maggiori informazioni, visitate www.triumphlive.com o leggete a pagina 46 di questo numero.

Triumph Live non intende solo celebrare il nostro glorioso passato, ma anche dare uno sguardo a ciò che ci riserva il futuro. Il segreto del nostro successo negli ultimi 20 anni è stato il nostro instancabile impegno nell'offrire nuove moto. E questo è senza ombra di dubbio il periodo più esaltante della nostra storia, pertanto sono certo che i nostri fedeli clienti saranno entusiasti per la gamma di nuovi modelli che offriremo nel prossimo futuro. Potete vederne alcuni su Triumph Live, dove sveleremo la gamma 2011.

In queste pagine troverete le più recenti novità Triumph. La Sprint GT è l'ultima nata e va ad affiancarsi alla ST allargando così la famiglia delle sport-tourer. I nostri ingegneri hanno sviluppato la moto ideale su cui attraversare interi continenti, con portapacchi più capienti, fari più forti e maggiore comfort per il passeggero, mantenendo immutati l'equilibrio, le prestazioni e lo stile che ci hanno fatto innamorare della Sprint ST. Siamo sicuri che ve ne innamorerete anche voi!

Ci auguriamo che apprezzerete questa edizione di Triumph Magazine e... vi aspettiamo il 18 settembre!

Guidate con la testa!

The Mark

TUE MANTONI
CEO, Triumph Motorcycles



SOMMARIO N. 007

- 01 LA NUOVA SPRINT GT** p2
Ecco a voi la nuova arrivata Triumph nel mercato delle sport-tourer, e qualche notizia di prima mano sulla Sprint ST 2010.
- 02 GORDON RAMSAY** p12
Lo chef di fama mondiale ci racconta la sua vita su due ruote.
- 03 OMAGGIO ALL'ELETTRONICA** p14
Abbiamo spiato il team Triumph ParkinGO BE1 del campionato mondiale Supersport per scoprire il ruolo dell'elettronica nelle corse.
- 04 SCINTILLE IN PISTA** p20
Dettagli sul nuovo campionato Triumph ParkinGO European Series: un trofeo monomarca per Street Triple R.
- 05 ORO NERO** p22
Dietro le quinte del reparto Ricerca e Sviluppo top secret del nuovo partner di Triumph, Castrol.
- 06 EDIZIONI SPECIALI** p26
Dettagli interessanti sulla famiglia sempre più numerosa di edizioni speciali Triumph.
- 07 L'ACROPOLI MODERNA** p28
Esplorando la Grecia su una Bonneville T100 e una Tiger SE.
- 08 SUMMER SELECTION** p36
Scoprite le novità della collezione estiva casual by Triumph.
- 09 LA STAR DEL SALONE DI MILANO** p38
La bellissima Triumph Speed Triple fa girare la testa al Salone di Milano.
- 10 NATE PER DURARE** p40
Le moto che hanno rilanciato il nome di Triumph e lasciato a bocca aperta il mondo del motociclismo.

CONCORSO PER I LETTORI p46

Per celebrare i 20 anni dello stabilimento Triumph a Hinckley, stiamo preparando un party al quale non potrete mancare! Leggete per scoprire come vincere un pacchetto VIP.

TRIUMPH



01

ECCO A VOI LA NUOVA *SPRINT GT*

Non riempiono i titoli come gli ultimi modelli di moto ultrasportive pensate per la pista o come le cruiser di grossa cilindrata, ma le sport-tourer sono vere e proprie campionesse di versatilità, e la Triumph Sprint GT potrebbe esserne l'esempio migliore di tutti i tempi. La nuova Sprint GT e la rivisitata Sprint GT rappresentano il culmine di 20 anni di tre cilindri Triumph evocative e "tritatchilometri". Sono un vero jolly in ogni occasione, il che significa che non dovrete più sognare di avere un box pieno di moto pronte a soddisfare ogni vostro stato d'animo. La Sprint GT si presta praticamente a tutto. Una rilassata gitarella domenicale in compagnia di un passeggero, un tour transcontinentale di due settimane o una giornata a grattare l'asfalto in pista... la Sprint GT vi segue ovunque ed è sempre a proprio agio.



LA SPRINT GT È DESTINATA A DOMINARE IL MERCATO DELLE SPORT-TOURER

Ci sono poche moto in grado di coprire lunghe distanze con il connubio di velocità, comfort e agilità tipico della Triumph Sprint GT. Chiunque l'abbia guidata sa che non smentisce la propria fama: una sportiva brillante e una tourer eccellente. La nostra amata Sprint GT è stata ora aggiornata per il 2010 e a lei si unisce un nuovo modello, la Sprint GT.

Stranamente, dato che si tratta di moto in grado di fornire l'equilibrio perfetto tra prestazioni e flessibilità, le sport-tourer nuove sono delle mosche bianche nel mondo motociclistico

segmentato dei nostri giorni. Le sportive pure sono diventate sempre più mirate e intransigenti, mentre le tourer tendono a diventare più pesanti o più alte, o entrambe le cose. Simon Warburton, Product Manager di Triumph, concorda con questa analisi: "La Sprint GT è una sport-tourer genuina, una tra le poche oggi come oggi. La sua versatilità consente di coprire lunghe distanze all'insegna del comfort, ma anche di godersi un po' di sana emozione da gas aperto." E di certo è un sogno per tantissimi motociclisti: viaggiare



comodamente, magari nei Pirenei, in Scozia, sull'Isola di Man o in qualsiasi altro posto che ci attira, e poi quando finalmente giungiamo a destinazione, poter ammirare il luogo che abbiamo raggiunto dopo così tante ore di guida. Non vale la pena visitare un posto di quelli che magari si vedono una sola volta nella vita, se poi il viaggio ci ha stancati a tal punto da non potercelo godere pienamente.

Il team di progettazione e sviluppo di Triumph è guidato dall'inestimabile feedback che riceve dagli attuali proprietari di moto Triumph. I commenti di migliaia di proprietari di Sprint hanno mostrato che è sempre amatissima, ma che c'è anche spazio nella gamma di Triumph per una nuova moto che riprenda lo spirito, le prestazioni e l'aspetto bellissimo e inconfondibile della ST, ma con l'aggiunta di un lato ancor più funzionale. Ed ecco il nocciolo del concept della GT: "migliorare gli aspetti funzionali della moto senza comprometterne lo spirito sportivo". La Sprint GT usa una versione da 130 cv del motore a tre cilindri da 1050 cc e 12 valvole famoso in tutto il mondo, una versione che sta alla base anche della Speed Triple e della Tiger. Ma la famiglia Sprint usa un esclusivo telaio a doppio trave in alluminio.

Uno sguardo alla scheda tecnica rivela una sospensione regolabile e leggeri cerchi da 17", per sfruttare al massimo la più ampia gamma di pneumatici disponibile. Malgrado le ovvie somiglianze con la ST, la GT viene considerata un modello completamente nuovo. E ora scoprirete il perché. Il sottotelaio posteriore, la sella e la parte posteriore della carrozzeria completamente nuovi le regalano una forza e un'indole diverse rispetto alla ST. L'ergonomia del guidatore è identica a quella della ST, con il manubrio a un'altezza tale da consentire la "sana emozione da gas aperto" di cui parlava Simon

La sella del passeggero è ribassata, così come le pedane del passeggero, che sono anche avanzate, per una posizione più rilassata delle gambe. Inoltre, non esiste passeggero al mondo che non vorrà afferrare le maniglie di appiglio dalla forma ergonomica, dato che, dopo tutto, questo motore sprigiona 108 Nm (11 kg/m) di coppia.

La sella della GT si rimuove facilmente con un giro di chiave e nasconde al suo interno spazio sufficiente per un lucchetto a U. È stato possibile integrare questi cambiamenti poiché lo scarico sottosella della ST è stato sostituito da un sistema tre-in-uno basso.



Le borse rigide vengono ora montate di serie. "Le borse sono state interamente rinnovate e ottimizzate", spiega Simon Warburton. "Ciascuna potrà contenere un casco XXL. Sono facili da usare e dimostrano tutta la loro alta qualità. La serratura è apribile con la chiave di accensione e le borse vengono fornite in tinta con la moto. Anche il sistema di montaggio è stato migliorato di modo che l'aspetto risulti più elegante e ordinato anche quando si toglie la borsa. Anziché guide esterne, ci sono semplicemente due punti di fissaggio discreti che sporgono dalla parte posteriore della carrozzeria. Le borse usano il nostro esclusivo sistema di montaggio, per cui ciascuna borsa ha un po' di gioco ed è unita all'altra borsa tramite una barra di collegamento. Questo sistema migliora notevolmente la stabilità della moto con pieno carico disaccoppiando la massa del carico dalla moto. Infatti, smorza le piccole oscillazioni prima che aumentino e provochino un dondolamento chiaramente percepibile dal guidatore".

Se poi aveste bisogno di maggiore capacità per stipare tutti i vostri bagagli, la gamma Triumph Accessories vi offre un bauletto rigido abbinato. Può contenere altri due caschi XXL. Ok, lo sappiamo che non vi portereste mai dietro quattro caschi integrali, ma provate a infilare un casco nello zaino: una faticaccia. Questo per darvi un'idea di quante cose potrete portare con voi nelle borse di serie e nel bauletto opzionale, chiaro no?

Questa moto è stata progettata da chi ama le lunghe distanze per chi ama le lunghe distanze. Simon Warburton, uno dei protagonisti del team che ha dato vita alla GT, possiede Sprint da tantissimo tempo, fin dalla 955i. Ha guidato per tutta Europa e ha preso parte a prove su pista in sella a diverse delle sue Sprint, pertanto ha un'idea molto chiara dei requisiti di una sport-tourer del 21o secolo. Ecco perché la GT e la ST presentano una presa di alimentazione da 12 V collocata in una posizione comoda, e il bauletto opzionale ne include un'altra per ricaricare portatili, fotocamere, cellulari e qualsiasi altro dispositivo elettronico mentre siete in viaggio.

Il cuore della Sprint GT, e di ogni Triumph, è il motore. Il tre cilindri da 1050 cc è considerato dai proprietari e dalla stampa come uno dei migliori

motori di tutti i tempi. Ha una potenza, un'affidabilità e un "X factor" che ben pochi riescono a integrare in un motore. E la GT fa circa 320 chilometri, velocemente, con un pieno.

Poiché non tutti i viaggi hanno la fortuna di essere accompagnati da un bel sole splendente, entrambe le Sprint presentano dei nuovi fari ottimizzati. La caratteristica forma delle lenti rimane immutata, ma il trio di fari proiettori è stato sostituito da fari riflettori.

"Testiamo continuamente i nostri modelli esistenti e abbiamo sviluppato un sistema di illuminazione ancora migliore", dice Simon. "Ne risultano prestazioni nettamente superiori, in particolare per l'anabbagliante".

Il monobraccio della GT è leggermente più lungo rispetto alla ST, con un nuovissimo ammortizzatore. La regolazione del precarico a distanza è facilmente accessibile e progettata per essere impostata con la punta delle dita in base al tipo di guida, in solitario oppure con passeggero o carico. La forcella, benché sia esternamente identica e anch'essa con regolazione del precarico, come quella della ST, è stata modificata internamente per offrire ancor più controllo in frenata. Anche i cerchi presentano un design innovativo, ma mantengono la stessa larghezza della ST: 3,5" l'anteriore e 5,5" il posteriore.

Infine, la carrozzeria attorno al cupolino è stata riprogettata con ciò che Simon descrive come "superfici più preziose". Non intende dire che sono scolpite nel marmo. "Se si parla con gli sviluppatori di forma e superfici, loro parleranno di aggiungere valore alle superfici. Sono forme e contorni difficili da spiegare, ma quando ci passi la mano e li vedi dal vivo, lo senti. La ST originale è bella, ma volevamo un ulteriore avanzamento per gli elementi del design".

La Triumph Sprint GT dimostra che, per chi vuole entrare o tornare nel mercato delle sport-tourer, c'è ancora molto da vivere, tanto divertimento, opportunità infinite e nuove esperienze. È una moto per chi vuole provare in prima persona tutto ciò che il mondo a due ruote del 21o secolo ha da offrire e, soprattutto, a un prezzo a cui ben pochi concorrenti di Triumph riescono ad avvicinarsi.

SPRINT GT DI TRIUMPH... È UNA MOTO PER CHI VUOLE
PROVARE IN PRIMA PERSONA TUTTO CIÒ CHE IL MONDO
A DUE RUOTE DEL 21° SECOLO HA DA OFFRIRE E,
SOPRATTUTTO, A UN PREZZO A CUI BEN POCHI
CONCORRENTI DI TRIUMPH RIESCONO AD AVVICINARSI



POSIZIONE DEL PASSEGGERO

Sella ribassata + maniglioni + pedane del passeggero riposizionate = passeggeri felici. Non si accorgeranno neppure che la Sprint GT fa circa 320 chilometri con un pieno.



BORSE

Montate di serie sulla Sprint GT. Sono in tinta, si possono togliere facilmente (e a vista rimangono soltanto punti di fissaggio discreti) e hanno una serratura apribile con la chiave di accensione. L'unicità delle borse abbinata Triumph sta nell'essere progettate per "oscillare" lievemente, così da non alterare la maneggevolezza della moto.



IMPIANTO DI SCARICO

Il sistema tre-in-uno basso ha reso possibile l'abbassamento della sella del passeggero e offre un utilissimo spazio sottosella.

CERCHI

Riprogettati per essere più leggeri e resistenti, riducono la massa non sospesa e migliorano la maneggevolezza.

AMMORTIZZATORE REGOLABILE

L'ammortizzatore a corsa lunga con regolazione del precarico a distanza è progettato per garantire il massimo comfort al passeggero.

ECU

L'ultimissima generazione del sistema di gestione del motore di Triumph garantisce alla Sprint GT una risposta estremamente lineare dell'acceleratore, aumentandone al contempo la potenza e la coppia rispetto alla ST dello scorso anno.

FARI RIFLETTORI

Rimane immutato il caratteristico faro triplo della famiglia Sprint, ma rivisitato e ottimizzato grazie ai nuovi fari riflettori.

ABS

Impianto antibloccaggio montato di serie per una fiducia totale in frenata.

MOTORE

Non ci sono molti aggettivi che non siano superlativi per descrivere il tre cilindri da 1050 cc di Triumph. Guidatene uno e scoprirete perché.



DAL CONCEPT ALLA PRODUZIONE

IL DIRETTORE DEL TEAM DI PROGETTAZIONE

TOM LLEWELLYN RIASUME DUE/QUATTRO ANNI

DI SVILUPPO IN CINQUE MINUTI

Per cominciare, Simon Warburton, il Product Manager, e Stuart Wood, il principale ingegnere nella fase di concept, concordano una specifica per il progetto prendendo in considerazione il feedback dei clienti. La specifica viene quindi assegnata al team di design, che viene informato anche dei dettagli del progetto. I progettisti lo suddividono nei vari componenti e sviluppano una specifica ingegneristica più dettagliata per ciascun componente. Indicheranno poi in quale materiale deve essere realizzato il pezzo e forniranno ulteriori dettagli sui target di costo e massa (peso).

In contemporanea, gli sviluppatori lavorano a un briefing da cui emergeranno le indicazioni di stile. Gli sviluppatori forniscono quindi un rendering 2D o 3D realizzato a computer. Non è soltanto una bozza per mostrare come sarebbe bella una moto fatta così. Rappresenta una moto totalmente fabbricabile. Gli sviluppatori lavorano sulle dimensioni da noi fornite, tra cui: interasse, angolo di inclinazione e avancorsa, dimensioni e posizione del motore. Sostanzialmente progettano ciò che verrà posizionato sulla struttura di base della moto.

Una volta approvate le indicazioni di stile, lavoriamo fianco a fianco con gli sviluppatori per realizzare un modello a grandezza naturale della moto. Vogliamo che la progettazione sia conclusa nel momento in cui il modello è ultimato, quindi il processo può risultare a volte difficile dato che ogni singolo componente viene lavorato nel mentre. Il modello appare come una moto guidabile vera e propria, non più un concept. Pertanto ha cablaggi, tubi, specchietti, frecce, tutto il necessario per vedere davvero come apparirà senza inutili congetture.

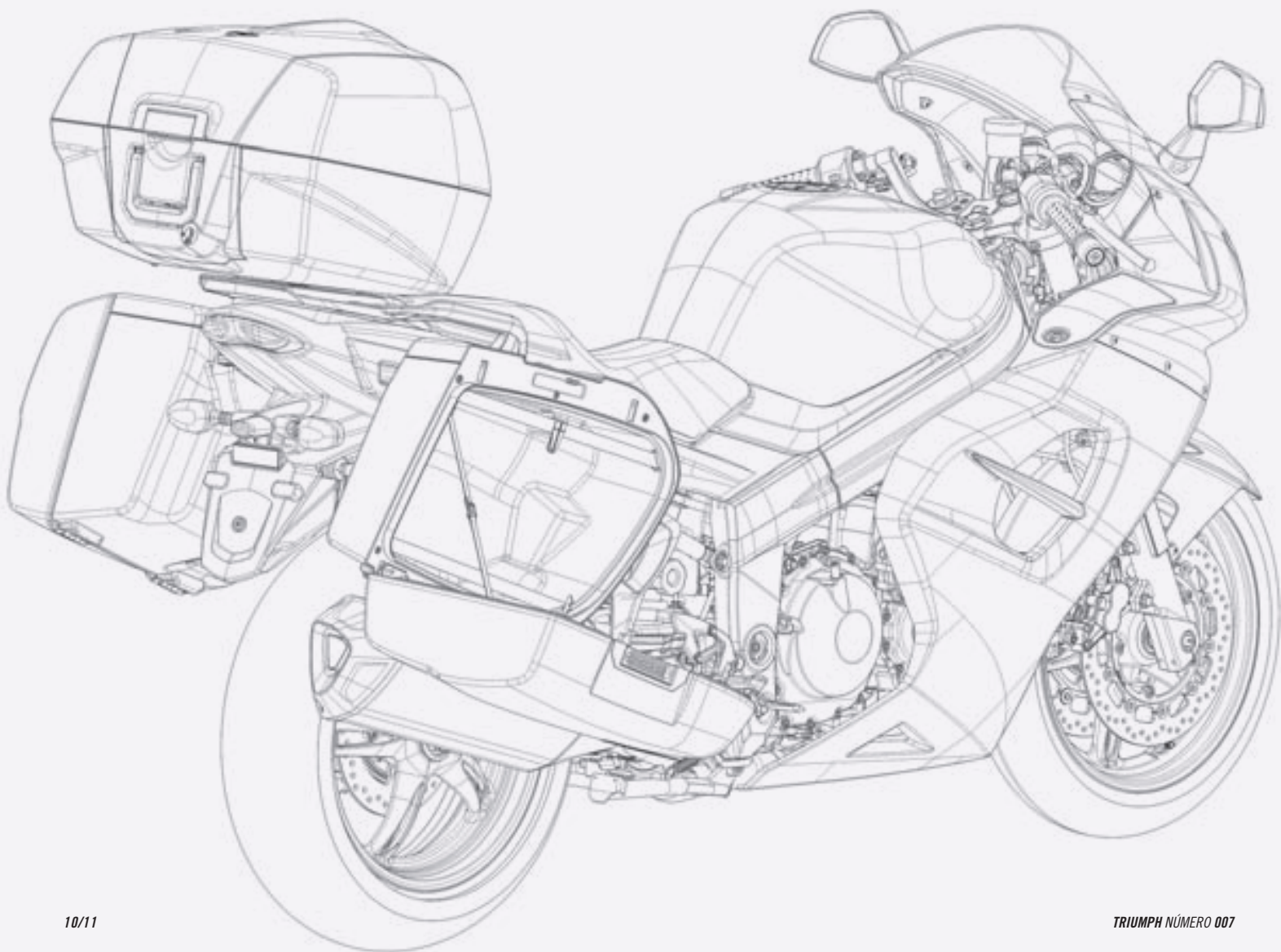
Il modello viene spesso iniziato usando dell'argilla ma di solito, quando ci si avvicina all'approvazione finale, abbiamo già iniziato a produrre componenti dall'aspetto del tutto simile a quelli che entreranno in produzione. Per progettare la moto usiamo il modellatore di solidi ProEngineer, un pacchetto CAD. Triumph conta 165 dipendenti nel reparto di progettazione e sviluppo.

Nelle fasi iniziali di un progetto continuiamo a eseguire calcoli manualmente per essere certi che i componenti siano sufficientemente resistenti, ma entro la fine del progetto sviluppiamo un'analisi degli elementi finiti (FEA, Finite Element Analysis) che ci consente di prevedere la durata a fatica dei principali componenti. Ci avvaliamo di programmi di fluidodinamica computazionale per ridurre il buffeting (o scuotimento laterale) di piloti e passeggeri. Verifichiamo inoltre il flusso di calore verso il guidatore.

Abbiamo tracciato la specifica della Sprint GT per la prima volta a ottobre 2007, abbiamo ricevuto l'approvazione di sviluppo a luglio 2008 e la moto era pronta a entrare in produzione a maggio 2010.

FULL-OPTIONAL

SENZA OMBRA DI DUBBIO, LA NUOVA SPRINT GT È NATA PER
SODDISFARE TUTTI ALL'ISTANTE, MA PER CHI HA IL PALLINO
DELL'ASSETTO CI SONO TANTISSIMI ACCESSORI REALIZZATI E
TESTATI A LUNGO DA TRIUMPH, IDEALI PER CREARE UNA MOTO
PERFETTAMENTE CALIBRATA SULLE VOSTRE ESIGENZE



BAULETTO CON ALIMENTAZIONE

Novità assoluta per Triumph, questo bauletto da 54 litri presenta al suo interno una presa accendisigari da 12v che vi consente di ricaricare i vostri dispositivi elettronici, come il cellulare o il portatile, e di collegare una lampada e tanti altri accessori. Si fissa a un portapacchi scorrevole high-tech con connettori integrati, per una facile rimozione e sostituzione, senza complessi cablaggi. Può contenere due caschi integrali, presenta una finitura in tinta e una serratura apribile con la chiave di accensione ed è perfettamente in linea con la vostra Sprint GT. (Riquadro superiore alternativo per la Sprint GT).

EXTRA PER IL BAULETTO

La strada può essere dura per i preziosi oggetti che riporrete nel bauletto, allora perché non investire in un tappetino antiscivolo e antivibrazione? Realizzato su misura in materiale soft touch per un'ottima adattabilità, è reso ancor più elegante dal logo Triumph. E che ne dite di regalare al vostro passeggero un poggiaschiena ergonomico? Il suo design avvolgente non soltanto offre un comfort superiore ma dà una sensazione di maggiore sicurezza e benessere, che di certo il vostro passeggero apprezzerà.

CUPOLINO TOURING

Aggiungete ancora più comfort e praticità con questo cupolino touring. Appositamente progettato e rigorosamente testato dagli ingegneri Triumph per lavorare in perfetta armonia con l'aerodinamica della GT, offre una protezione ottimale da vento e agenti atmosferici, ideale per i viaggi più lunghi e avventurosi, senza alcun compromesso in termini di stabilità o qualità di guida. Trasparente e leggermente più alto del cupolino standard, è stato creato con la più recente tecnologia di stampaggio a iniezione per offrirvi la massima qualità in ogni condizione.

SUPPORTO PER GPS

Ormai noi motociclisti ci affidiamo sempre più spesso ai navigatori satellitari, che ci hanno liberato dalle mappe disordinate e strappate che tenevamo nelle borse da serbatoio. Questo bellissimo sistema di montaggio è creato in lega di alluminio di elevata qualità con una resistente finitura anodizzata nera. Progettato pensando ai sistemi Garmin, si adatta a gran parte dei dispositivi di altre marche e, a differenza di molti supporti standard, è bello da vedere anche quando togliete il GPS.

SELLA COMFORT AL GEL

Per chi desidera un comfort aggiuntivo per i lunghi viaggi in moto, questa sella doppia imbottita di gel è ideale, poiché consente di concentrarsi sulla guida e non sulla posizione di guida. Rivestita in materiale vinilico di prima qualità con dettagli cuciti e etichetta Triumph, offre un design ergonomico, mentre l'imbottitura di sostegno al gel riduce la stanchezza quando si passano molte ore in sella e contribuisce a farvi giungere a destinazione sani e salvi e freschi come una rosa.

KIT DI PROTEZIONE DELLA VERNICE

Già disponibile come opzione per la gamma Urban Sports per la protezione del serbatoio, questo trattamento altamente efficace viene ora offerto anche per la nuova Sprint GT, per salvaguardare la vernice da graffi e ghiaia. Sviluppata in collaborazione con i leader di mercato VentureShield, la solida e pressoché invisibile pellicola di uretano è estremamente resistente all'ingiallimento, ma lascia penetrare i raggi UV così che zone protette e non sbiadiscano omogeneamente. Il modo migliore per proteggere la rinomata verniciatura Triumph e il vostro investimento.

PER INFORMAZIONI SU FORNITORI E PREZZI, VISITATE WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM, DOVE POTRETE ANCHE CONFIGURARE LA VOSTRA SPRINT GT IDEALE GRAZIE ALL'ESCLUSIVO STRUMENTO ONLINE DI TRIUMPH, "CREATE MY TRIUMPH".



NUOVA SPRINT ST

La Sprint è uno dei modelli chiave della gamma Triumph sin dal momento in cui la prima moto con questo nome fu introdotta nel 1992. Da allora, la Sprint GT si è affermata con successo sui principali mercati. Le varie ottimizzazioni apportate alla ST 2010 le consentiranno ancora una volta di essere una delle sport-tourer preferite al mondo. Gli aggiornamenti apportati includono nuovi fari riflettori tripli, carrozzeria riprogettata attorno al cupolino, lo stesso eccezionale motore a tre cilindri in linea da 1050 cc ma con un ECU di ultimissima generazione per una risposta ultralinea dell'acceleratore. Più sportiva della GT, la Sprint GT è destinata ad attrarre un numero ancor più elevato di appassionati grazie al suo nuovo prezzo, decisamente competitivo.

LA SPRINT GT 2011 NON È DISPONIBILE IN TUTTI I PAESI. PER MAGGIORI DETTAGLI, RIVOLGETEVI AL VOSTRO CONCESSIONARIO O VISITATE IL SITO WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM





GORDON RAMSAY

02

LO CHEF PIÙ FAMOSO DEL MONDO CI RACCONTA LA SUA VITA SU DUE RUOTE

Ho incontrato Gordon Ramsay per la prima volta verso la fine degli anni Novanta: avevo appuntamento per intervistarlo e mi sono ritrovato nella cucina del suo ristorante a Londra entrando da un ingresso secondario dopo aver trovato la porta principale chiusa a chiave. A quel tempo, solamente il personale temprato dalla quotidiana battaglia al suo fianco sapeva che il suo carattere e il suo linguaggio potevano incenerirti a metri di distanza, quindi col senno di poi mi sento fortunato a essere sopravvissuto malgrado avessi invaso il suo territorio.

Alcuni mesi più tardi, stavamo martoriando delle supersport attraverso la tortuosa, ondulata e straordinariamente bella campagna del Cotswold, in Inghilterra, alla ricerca del miglior locale sulla strada della regione, concentrandoci su quelle pietre miliari della cucina inglese che sono il sandwich al bacon e il breakfast servito 24 ore su 24. Gordon aveva un entusiasmo e un'energia contagiosi non soltanto nel giudicare e valutare il cibo che provavamo a ogni sosta ma anche nel guidare su strade che aveva attraversato per la prima volta quando viveva da giovane in quella zona. Mi mostrò anche il muro di una casetta che aveva attraversato su una delle sue prime auto, ma questa è un'altra storia. A tutt'oggi, l'appetito di Gordon per le moto non si è affatto placato e al momento si sta concentrando su una gustosa Triumph Thunderbird.

Raccontaci della tua vita su due ruote. Che moto hai avuto?

Ho passato l'esame per la patente a 19 anni e ho preso la mia prima moto a 21, una Yamaha Genesis. Amavo quella moto. Da allora ho avuto Ducati e Harley, e ora ho una Triumph.

Cosa ti attrae del motociclismo? C'è qualcosa di incredibile nel guidare una potente macchina a due ruote. Ed è un modo per fuggire, immagino. Una scarica di adrenalina, un modo per estraniarsi dalla vita di tutti i giorni. Ogni venerdì sera ci incontravamo con 2-300 motociclisti sul Battersea Bridge di Londra e attraversavamo la città in sella alle nostre moto. Non serviva correre come degli idioti, le strade erano libere e aperte, potevamo farla girare e vedere di che pasta era fatta la moto.

Cosa ti piace della Thunderbird? È una moto straordinaria: sospensioni strepitose, cambio intuitivo... Ti offre la giusta sensazione di una cruiser e ha una finitura incredibile. È in grado di reggere ogni situazione cui la sottoponi. Per il momento non l'ho ancora potuto fare, ma non vedo l'ora di portarla in Scozia.

Sei un cuoco impegnato, hai un ristorante e sei anche un personaggio televisivo: quando riesci a salire in sella? Non tanto quanto vorrei. Durante la settimana è raro che riesca a concedermi un giro in moto, ma la domenica provo a ritagliarmi qualche ora libera per guidare. Lavoro come un matto, la mia settimana dal lunedì al sabato è un vero casino. Guidare la mia moto in campagna mi rilassa molto. Ma non è il mio unico mezzo di trasporto, non la uso quando piove a dirotto o quando nevic.

Qual è la tua giornata ideale in moto? Il percorso perfetto sarebbe tra Los Angeles e San Francisco sulla Pacific Coast Highway. Non è il tragitto più breve tra le due città, ma in compenso si ammirano 500 miglia di panorami mozzafiato. Stare sulla moto mi rilassa e mi fa un gran bene: non c'è nessuno che mi disturba, niente musica, niente fastidi, mi concentro e ascolto solamente i giri del motore. Ma quando andavamo al British Grand Prix era completamente diverso. C'era un gran casino e un gran divertimento.

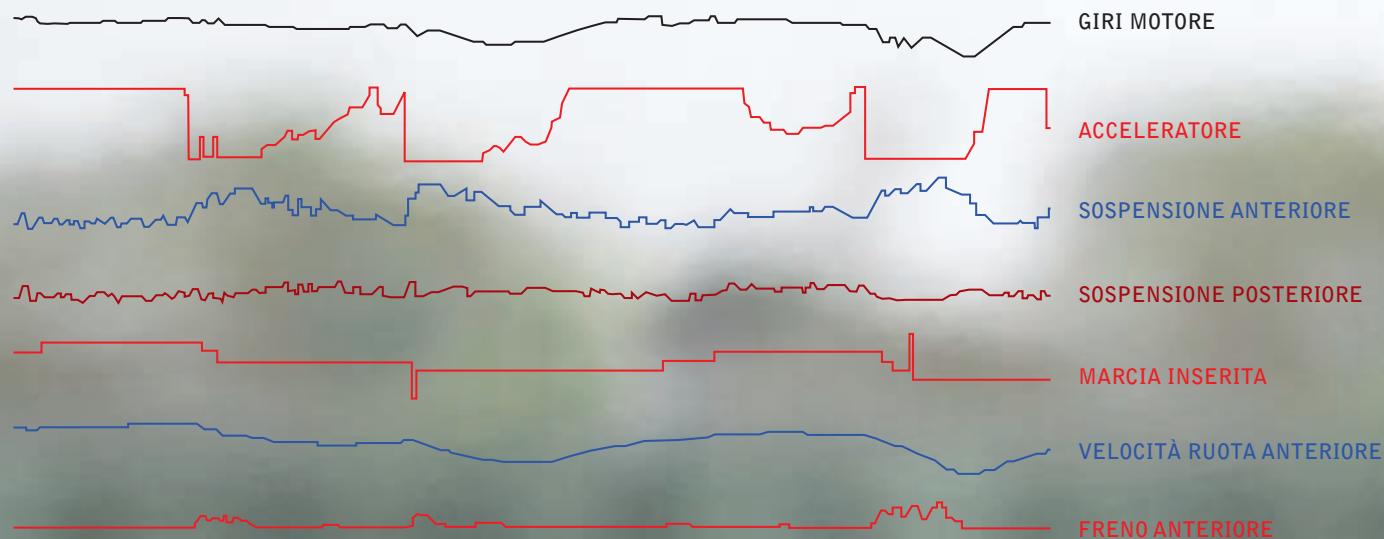
Hai guidato Ducati e Harley in passato: cosa pensi della Triumph?

Ho avuto una strepitosa Ducati Desmosedici, ma devo dire che portare quella moto sulla strada non è facile. Almeno non per me. Una volta ho stupidamente deciso di guidarla attraverso Londra per raggiungere uno dei ristoranti e... mio Dio, era come avere un missile al posto della sella. Terribile. La Triumph è una cruiser fantastica ed è anche bella da vedere.

Le moto sono un'attività rilassante per uomini benestanti di mezza età o qualcosa di adatto a tutti? Ho comprato a mio figlio Jack il suo primo scrambler quando aveva sei anni. Ne ha ricevuto un altro per Natale l'anno scorso e ne è innamorato. C'è un campo, dove finisce il nostro giardino, e lo porto a girare lì. Penso che le moto oggi abbiano prestazioni troppo elevate per gli il target di piloti che c'è oggi in circolazione. Ora sono cose serie. Conosco alcuni calciatori professionisti che hanno delle moto serie e serve una buona dose di ragionevolezza e intelligenza quando si sale su quei mezzi. Ma se le si maneggia con cautela, penso che le moto siano qualcosa di adatto a tutti.

Sei famoso per le tue sfuriate in cucina, ma cosa ti fa arrabbiare quando guidi la tua moto? Gli automobilisti che non usano gli specchietti e quindi non vedono le moto che li stanno sorpassando. I londinesi, soprattutto, non hanno alcuna attenzione per le moto. Mi hanno fatto cadere tre o quattro volte, e ogni volta la stessa storia: "Andavi troppo veloce". Arrivano i poliziotti, tu te ne stai sdraiato a terra con la testa fra le mani, disperato nel guardare in che stato ti hanno ridotto la moto, perché dopo che la carena è volata via è davvero un disastro, e quella "signora" sui 45 sta lì seduta a giurare alla polizia che tu andavi troppo veloce. E non hai scampo. Vedono una moto sotto la macchina e ti danno subito la colpa. In verità non hanno guardato attentamente, vanno di fretta, o parlano al cellulare... ecco, questo mi fa davvero imbufalire.

Qual era il tuo giocattolo preferito da bambino? Uno scrambler che avevo in condivisione con un compagno. Avevo 13 o 14 anni e ricordo che ci impazzivo, su quella moto. Non vedevamo l'ora di montarci in sella dopo la scuola, era fantastico.



OMAGGIO ALL'ELETTRONICA

ABBIAMO SEGUITO IL TEAM PARKINGO BE1 TRIUMPH DEL CAMPIONATO MONDIALE SUPERSPORT IN UN IMPORTANTE TEST PER SCOPRIRE IN CHE MODO LA DAYTONA 675 È IN GRADO DI SEGNARE TEMPI SUL GIRO SIMILI A QUELLI DI UNA MOTOGP

03

TESTO: GORDON RITCHIE
FOTO: GRAEME BROWN



Nell'altra pagina: alcuni dei grafici rilevati dalla telemetria mostrano il comportamento della Daytona 675 di Chaz Davies a Phillip Island



Sinistra: Stefano Guidi, telemetrista/ingegnere, controlla gli ultimi dati raccolti sullo schermo del suo computer. Queste informazioni sono fondamentali per trovare il giusto set-up per il delicato equilibrio della moto. I dati rilevati non soltanto aiutano a regolare le sospensioni, ma anche l'altezza del posteriore, la mappatura del motore, il cambio marce e più in generale il bilanciamento della moto.

A fianco: il feedback del pilota viene unito ai dati raccolti per migliorare la Daytona tra una qualifica e l'altra. Un decimo di secondo al giro può fare un'enorme differenza. E il team è alla costante ricerca di decimi. (Sinistra) Jason DiSalvo riceve qualche modifica all'elettronica sulla griglia di partenza. (Centro) I pulsanti sul manubrio di sinistra consentono al pilota di verificare e modificare le impostazioni dell'elettronica in pista, aumentando o diminuendo parametri quali il traction control o la mappatura del motore. (Destra) Chaz Davies interpreta i dati con il capo tecnico del team, Lucio Nicastro.

Come ormai tutti sappiamo, l'elettronica sta conquistando il mondo. Il cellulare che avete in tasca, la TV a casa e la moto Triumph nel box contano più chip e processori di quelli che aveva la NASA quando decisero di partire alla conquista della Luna.

Nel mondo delle gare motociclistiche, l'elettronica è diventata un'ossessione nelle ultime stagioni e oggi come oggi rappresenta l'aiuto più importante su cui contare per ottenere il massimo da una moto. E questo vale anche per la Daytona 675 in gara nel campionato mondiale Supersport.

Il datalogging, o raccolta dei dati, è diventato così importante perché consente di misurare effettivamente la reazione di una moto in condizioni estreme, per vedere come reagisce a diversi set-up, cambiamenti di condizioni e nuovi componenti.

In passato, gli ingegneri dovevano affidarsi solamente a un mix di esperienza, sensazione e feedback del pilota.

Ci sono centinaia di parametri che entrano prepotentemente in gioco quando si tratta di ottenere il tempo più veloce possibile con una moto da corsa, ma con introduzione del datalogging e dei computer, è più facile trovare una logica all'insieme di tutti questi dati; se il tuo team ha l'esperienza necessaria per usarli, naturalmente. Ed è proprio il caso del team ParkinGO BE1, la scuderia ufficiale Triumph nel campionato mondiale Supersport.

È del tutto naturale che una moto come la Daytona 675, che deve così tanto del suo sviluppo ai test su pista e alla pura e semplice soddisfazione sportiva, trovi facilmente la strada per tornare sul tracciato di gara, e al livello più alto possibile.

Di certo è una moto con le gare nel sangue, come ci spiega Lucio Nicastro, il Direttore Sportivo del team.

A proposito del suo progetto in costante evoluzione, ci ha detto: "per Triumph, questa è forse la prima motocicletta realmente costruita per le gare. Hanno fatto un ottimo lavoro dato che abbiamo iniziato a correre nel campionato mondiale nel 2008 e giravamo piuttosto veloci. E all'epoca non avevamo un database per confrontare le prestazioni delle altre moto. Quando abbiamo gareggiato con questa moto nel campionato italiano, qualche tempo prima di quello mondiale, siamo saliti sul podio entro due o

tre gare. Il motore è veloce ma anche molto lineare. Inoltre, è più facile da guidare rispetto a un quattro cilindri, quindi anche se non hai messo la marcia ottimale puoi comunque uscire alla grande da una curva."

Il team italiano BE1, ammirato per la sua serietà e capacità di conquistare podi, è ora un protagonista del campionato mondiale Supersport. Proprio per questo naviga nel mare della raccolta dati e del controllo elettronico come nessun altro nel paddock.

Abbiamo seguito i loro progressi durante i test pre-stagionali a Phillip Island, in Australia, poco prima dell'inizio vero e proprio delle gare, per scoprire come usano datalogging ed elettronica per sviluppare il set-up ideale del weekend.

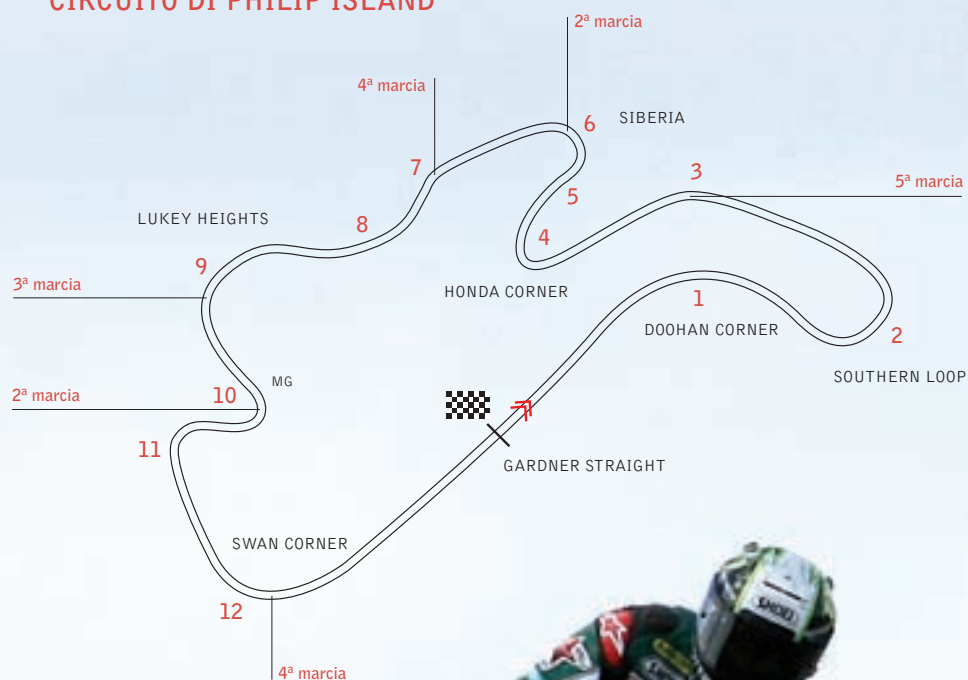
Il sistema elettronico utilizzato in gara sulle moto di Chaz Davies è la centralina Magneti Marelli Marvel 4, costituita da un insieme di sensori che misurano tutto, dalla quantità di ossigeno presente nei gas di scarico (il modo più affidabile di misurare la qualità della combustione, usato anche sulle moto stradali di Triumph) a quanto viene compressa la forcella durante la frenata. Qualunque cosa accada, la centralina della moto è in grado di misurare tutto e consente così al team di interpretare correttamente la situazione studiando le informazioni a video.

La prima cosa che si evince dai tabulati è che le gare sono davvero estreme. Rispetto anche alla più spinta e forsennata guida su strada, le gare sono gare, tutto il resto è un'altra storia. Chiedetelo ad esempio a Chaz Davies, in passato vincitore della Daytona 200. "Non c'è confronto tra guidare a gas spalancato una moto da strada e correre in gara", ci spiega dopo la prima sessione di test in Australia. "Non saprei dirvi con precisione quanto sia diverso, ma diciamo che sono come il giorno e la notte. Non puoi lavorare su freni, gomme o set-up lontano dal circuito." Chaz e i suoi compagni di squadra sono in piena accelerazione, secondo quanto ci mostrano i dati, per circa il 55% della gara. Un pilota apre il gas ogni volta che ne ha l'opportunità e l'occasione. Provate a pensare quanto spesso potete guidare voi a gas spalancato...

Un'altra cosa che ci mostrano i dati è l'alta velocità raggiunta dalla moto da corsa a tre cilindri da 675cc, persino se confrontata a moto dei mondiali MotoGP o Superbike. E a una moto Supersport sono consentite



CIRCUITO DI PHILIP ISLAND



LA PRIMA COSA CHE SI EVINCE DAI TABULATI È CHE LE GARE SONO DAVVERO ESTREME. RISPETTO ANCHE ALLA PIÙ SPINTA E FORSENNATA GUIDA SU STRADA, LE GARE SONO GARE, TUTTO IL RESTO È UN'ALTRA STORIA

Le moto del campionato mondiale Supersport possono avere il traction control, l'antisaltellamento e l'anti-impennata; tuttavia, con meno potenza totale da controllare rispetto alle moto di Superbike o MotoGP, le connessioni tra cervello, polso del pilota e posteriore sono ancora cruciali.

soltanto poche modifiche importanti al design di base anche nel campionato mondiale Supersport. Chiediamolo ancora una volta al Direttore Sportivo del team, Lucio. "Una moto Supersport è molto simile a una moto di serie, ma è possibile farla girare molto velocemente", ha detto a Phillip Island. "Se controlliamo i tempi sul giro delle moto di Moto2, che usano un telaio simile a quello delle moto di MotoGP, sono attualmente più lente di una moto Supersport. Non è facile fare di meglio rispetto a ciò che può fare un produttore. Per circa €10.000 puoi comprare una moto che ti regali emozioni da pista. Puoi comprare una moto stradale Daytona 675 e aggiungere i principali componenti che montiamo, senza spendere poi molto. Puoi provare la sensazione di guidare la moto di Chaz Davies spendendo soltanto €2000 per la sospensione."

Ma di certo non la spingeremmo all'estremo come fa abitualmente un pilota professionista. Dopo tutto, il suo lavoro è proprio di spingerla al massimo curva dopo curva.

Il regolamento del campionato mondiale Supersport impone che l'esterno della forcella, il forcellone posteriore, il telaio, i principali componenti del motore, i cerchi e le pinze dei freni debbano rimanere quelli di serie. Ovvero quelli montati sulla moto che potete acquistare presso la vostra concessionaria, completa di garanzia, e con un design sufficientemente solido da poter gestire le buche sulla strada così come una pole position e da poter sostenere i passeggeri così come i piloti in gara nel campionato.



Eppure, se si confrontano i tempi sul giro dei migliori prototipi di MotoGP da 800cc a quelli della moto da corsa Triumph Daytona da 675cc, c'è solo un misero 5% di differenza su alcuni tracciati. Quindi, se avete una Daytona 675, congratulazioni! Avete comprato una moto la cui velocità è inferiore di soli 4,5 secondi sul giro in un tracciato lungo e veloce come quello di Phillip Island rispetto ai prototipi di MotoGP di Valentino e compagnia bella. E pensare che la vostra moto ha persino un cilindro e 125cc in meno...

Proprio perché la Supersport è una classe molto importante dove i produttori possono dimostrare le capacità delle proprie moto sportive, la competizione è spietata. E con poche modifiche ammesse dal regolamento, tutte quelle apportate contano il doppio rispetto agli aspetti tecnici che non si possono cambiare. Si può quindi affermare che un quadro accurato dei dati sulle capacità generali della moto sia più importante in questa classe che in gran parte delle altre. Forse è persino più importante qui che in MotoGP.

Dal punto di vista degli ingegneri, regolare la sospensione potrebbe anche essere la singola modifica più importante da apportare per rendere veloce la moto nel campionato mondiale Supersport, ma è necessario saper leggere cosa sta facendo a livello tecnico e unire i dati al feedback del pilota per ottenere un quadro completo e accurato della situazione.

Quasi tutti i dati concordano con l'opinione del pilota, ma non è sempre così. Nelle fasi iniziali dei test, Chaz ha richiesto una maggiore sensibilità dalla forcella rispetto al set-up ideale proposto dal computer. C'è poco da essere "ideali" se il pilota spinge di brutto e spacca. In fondo le gare, per quanto scientificamente analizzate e influenzate, restano uno sforzo prettamente umano. Dopo una lunga meditazione da entrambe le parti e ulteriori riunioni attorno al computer, sia il pilota che il team hanno apportato dei miglioramenti che sono stati misurati sia dal rilevamento dati che dal cronometro. Dopo tutto, è proprio questo lo scopo.

I freni racing, gli ammortizzatori posteriori da gara e l'interno della forcella, oltre all'ECU Magneti Marelli e alle centraline dati, sono fondamentali per garantire la massima competitività al pilota.

Uno degli aspetti positivi delle competizioni è che il costruttore può sfruttare l'esperienza maturata in pista per integrare i miglioramenti ottenuti nella progettazione e lo sviluppo della prossima generazione di moto. Questo succede quando un team rileva che alcuni aspetti del design di una moto di serie non sono adatti al tracciato rispetto al resto della componentistica, "Forniamo il nostro feedback dopo ogni gara e parliamo con gli ingegneri Triumph, che possono usare i nostri dati per migliorare alcuni dettagli quando realizzano una nuova moto", spiega Lucio Nicastro.

Ma come fanno a dimostrare che le loro richieste potrebbero davvero tradursi in sostanziali miglioramenti? Non soltanto con i risultati o con i pareri, ma presentando i dati raccolti durante i test più estremi cui è stata sottoposta la moto. E correndo per vincere in un campionato mondiale!

PROTEZIONI IN PELLE

Il pilota Chaz Davies del team Triumph ParkinGO BE1 scende in battaglia protetto da Alpinestars, partner di Triumph.

TUTA IN PELLE

Leggere e realizzate in pelle di canguro, nota per la maggiore resistenza, queste tute intere da gara realizzate su misura hanno meno imbottiture in alcune zone rispetto alle tute da strada, per ridurne il peso. Il kevlar è unito a materiali flessibili dietro i punti di giuntura, per consentire al pilota di muoversi più agevolmente, garantendo al contempo una protezione ottimale. Inserti gommati nella parte inferiore delle gambe ne impediscono la rotazione "infilandosi" all'interno degli stivali. Gli slider sui gomiti, come gli inserti in plastica per spalle e ginocchia, servono a rallentare progressivamente il pilota in caso di caduta (e non per proteggere i gomiti quando li appoggiate sull'asfalto in curva). Se il cuoio tocca il terreno può far rotolare il pilota pertanto è meglio che la tuta tenda a scivolare. E' evidente che sia meglio che il pilota scivoli lentamente fino a fermarsi piuttosto che rotolare e rimbalzare sottosopra col rischio di riportare delle lesioni.



GUANTI

È relativamente facile per un pilota pinzarsi il mignolo o stirarselo durante un incidente. Proprio per ridurre questo rischio, i guanti Alpinestars GP Pro hanno il mignolo unito all'anulare tramite una rete. I polsini in plastica seguono la filosofia per cui è meglio scivolare anziché conficcarsi nel terreno e rotolare.



STIVALI

Stivali GP Tech: costituiti da due sezioni, una parte interna con lacci per il massimo comfort e una parte esterna ampiamente imbottita e dotata di protezioni, sono progettati per offrire il massimo riparo e una sensazione ottimale per il pilota. La parte interna presenta sezioni articolate volte a impedire lo stiramento del piede di lato. La parte esterna include dei pannelli di plastica sagomati e slider di titanio per consentire la massima capacità di scivolata possibile.

PER SCOPRIRE L'INTERA GAMMA DI ESCLUSIVI CAPI D'ABBIGLIAMENTO RACING ALPINESTARS DI TRIUMPH, VISITATE LA VOSTRA CONCESSIONARIA O IL SITO WWW.TRIUMPH.CO.UK

SI PREVEDONO **DISORDINI**

LA PLURIPREMIATA TRIUMPH STREET TRIPLE R
FARÀ PALPITARE I CUORI DEGLI APPASSIONATI
SUI CIRCUITI DELLA SBK DI TUTTA EUROPA

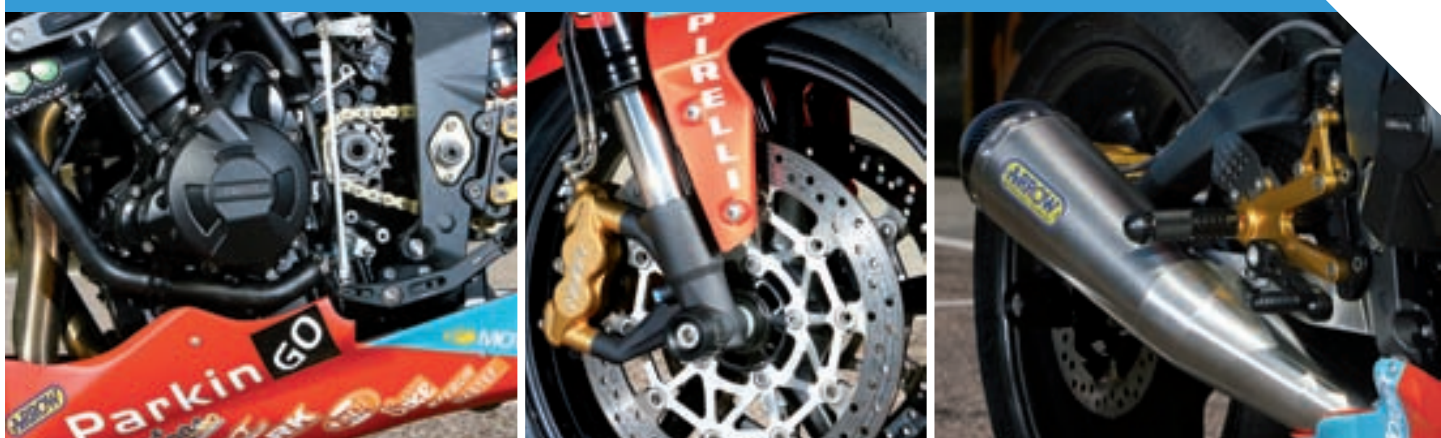


TESTO: MAT OXLEY
FOTO: GRAEME BROWN

Non è difficile creare delle gare che tengano gli appassionati col fiato sospeso dal primo all'ultimo giro. Il segreto è uno soltanto: dare a tutti le stesse moto e gli stessi pneumatici. In questo modo, le gare sarebbero per forza di cose freneticamente ravvicinate, con ginocchiate, sportellate, scintille... insomma, quel genere di azione che tutti i fan desiderano. Inoltre, in questo modo, l'unico vantaggio dei piloti sarebbe il puro talento di guida, e alla fine della gara sapreste che a vincere è stato davvero il pilota migliore.

Ecco perché vi consigliamo di non farvi scappare l'ultimo campionato monomarca su pista, il Triumph ParkinGO European Series, che sarà presente con gare di contorno a sette eventi del campionato mondiale Superbike da aprile a ottobre 2010.

Il campionato internazionale sarà terreno di battaglia per un massimo di 24 piloti, in sella a Street Triple R identiche per preparazione, con pochissime modifiche rispetto al modello di serie. Il concetto delle specifiche standard immutate non soltanto garantisce gare mozzafiato, promuovendo al contempo nuovi talenti, ma rappresenta inoltre un'eccellente opportunità per i proprietari di Street Triple R di vedere come si comporta la propria moto nell'occhio del ciclone agonistico su alcuni dei più favolosi tracciati del mondo, da Monza a Silverstone, da Assen al Nürburgring.



MOTORE E TELAIO SONO GLI STESSI DELLE MOTOCICLETTE DI SERIE, LE GOMME SONO PIRELLI DIABLO SUPERCORSA PRO, LE SOSPENSIONI SONO MODIFICATE PER LA GUIDA IN PISTA, LO SCARICO BASSO E CATTIVO È ARROW, LE LEVE AL MANUBRIO, PEDANE E LE PROTEZIONI MOTORE SONO IN LINEA CON LO SPIRITO RACING DELLA MOTO

Il vincitore del campionato European Series si porterà a casa la motocicletta con cui ha corso e potrà partecipare a un test in sella alla Daytona 675 del mondiale Supersport, un'opportunità preziosa per impressionare il team e magari conquistare un contratto full time nel campionato mondiale Supersport 2011. In altre parole, sette gare su una Street Triple R potrebbero trasformare qualcuno in un pilota professionista in lizza per il titolo in uno dei campionati mondiali più importanti del motociclismo. E questa incognita aggiunge ancora più emozione a quelle che ci regaleranno le scintille in pista.

Triumph ha voluto fortemente la creazione di questo campionato monomarca, nella speranza di ripetere il successo ottenuto dal famosissimo trofeo Speed Triple Challenge, che ha appassionato i fan britannici verso la metà degli anni Novanta, confermandosi un ottimo investimento. I piloti pagano una tariffa fissa di € 30.000 per l'intero campionato, il che rende il trofeo un modo eccezionale di poter gareggiare a livello internazionale con un budget prestabilito e di certo il modo più facile per entrare di diritto in un importante campionato europeo. A fronte del loro investimento, i piloti ricevono moto e pneumatici, nonché trasporto una serie di servizi hospitality in pista per un test pre-stagionale e sette gare. In questo modo, ai piloti non resta che presentarsi con tuta e casco e concentrarsi esclusivamente su ciò che sanno fare meglio: correre!

Triumph sta lavorando alacremente per coinvolgere quante più consociate e concessionarie europee nel campionato. Posizionare sulla griglia delle concessionarie locali appassionerebbe ancora di più i proprietari di motociclette Triumph: immaginate di recarvi dal vostro concessionario e venire coinvolti in un'impresa come questa!

Il campionato attrae già piloti di ogni genere. Ci sono giovani promesse in cerca di un modo per farsi notare dai team boss nei mondiali Supersport e Superbike. Ci sono consumati piloti internazionali, in cerca di un modo per gareggiare a livello internazionale senza dover spendere centinaia di migliaia di euro. Poi ci sono i cosiddetti piloti-gentiluomini, piloti di talento che gareggiano per il puro piacere di farlo e vogliono correre su circuiti leggendari che da oltre mezzo secolo si fanno calpestare dai più grandi nomi del motociclismo. E infine ci dovrebbero essere alcuni piloti wild card a ogni evento, per contribuire a rendere ancor più interessante lo spettacolo.

I piloti delle Street Triple R potranno contare sui suggerimenti e sui consigli di alcuni dei piloti del team BE1 che gareggiano nel campionato mondiale Supersport, compatibilmente con i rispettivi impegni.

Ogni moto del campionato verrà preparata e curata dal gruppo BE1 Racing di Milano, che si occupa anche delle Daytona 675 che gareggiano per il team ufficiale nel mondiale Supersport. Benché motore e telaio di tutte le Street Triple R resteranno standard, ogni moto monterà pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa Pro, sospensioni racing, scarichi Arrow, e leve, pedane e paramotore da gara. I meccanici del gruppo BE1 parteciperanno inoltre a tutte e sette le gare, dove si occuperanno della manutenzione e sovrintenderanno alle modifiche apportate in pit-lane, al fine di garantire che nessun pilota possa ottenere slealmente alcun tipo di vantaggio tecnico.

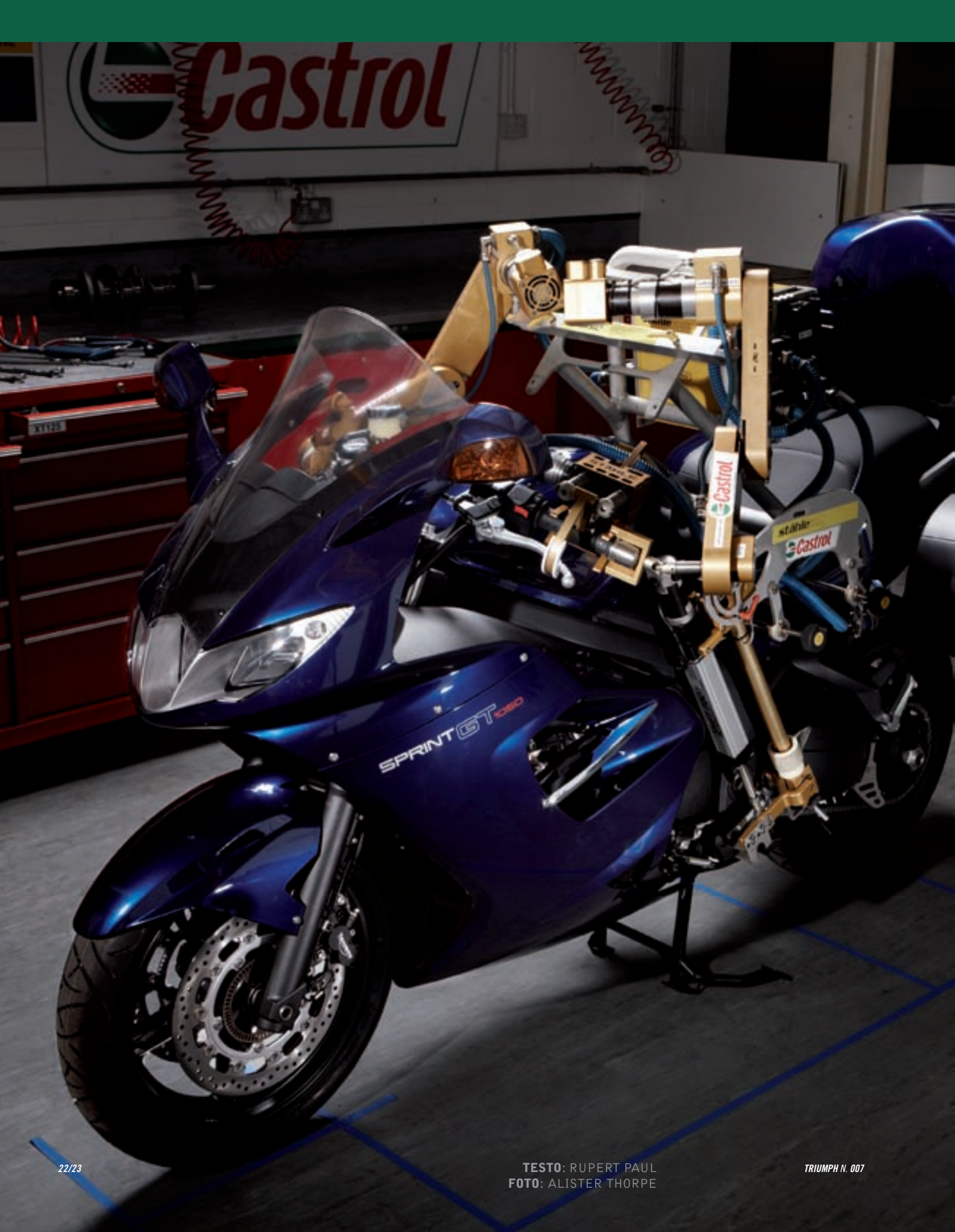
Il campionato Triumph ParkinGO European Series otterrà un'eccellente visibilità durante gli eventi del mondiale Superbike, poiché le gare prenderanno il via appena un'ora prima di Gara 2, ovvero quando la tensione dell'intero weekend raggiunge l'apice. La copertura televisiva è già stata predisposta per l'Italia e gli organizzatori sperano di diffondere la trasmissione delle gare a tutta l'Europa.

La gara inaugurale del campionato Triumph ParkinGO European Series si è tenuta a Valencia, in Spagna, lo scorso 11 aprile.

CAMPIONATO PARKINGO STREET TRIPLE R EUROPEAN SERIES

» Valencia, Spagna	11 aprile
» Assen, Olanda	25 aprile
» Monza, Italia	9 maggio
» Misano, Italia	27 giugno
» Silverstone, Gran Bretagna	1 agosto
» Nürburgring, Germania	5 settembre
» Magny-Cours, Francia	3 ottobre

Per scoprire tutto sul Triumph ParkinGO European Series, visitate www.parkingoseries.com o la sezione dedicata alle gare del sito www.triumphmotorcycles.com





05

ORONERO

L'IMPEGNO DI TRIUMPH NELLO SVILUPPARE MOTORI SEMPRE PIÙ PERFORMANTI E AFFIDABILI HA PORTATO ALLA SCELTA DEL MIGLIOR PARTNER FORNITORE DI LUBRIFICANTI: CASTROL

Se credete nella reincarnazione, pregate di non rinascere mai molecola di olio!

Riscaldato a centinaia di gradi nel cilindro, contaminato dal blow-by di combustione, spalmato come una zanzara nella frizione, nebulizzato tra gli ingranaggi del cambio... la vita all'interno di un motore è tutt'altro che facile. E il peggio è che al tizio che spalanca l'acceleratore... non gliene importa proprio niente.

Ed è questa la cosa migliore della tecnologia moderna: la violenza è nascosta. Ma la violenza c'è, eccome. Ciò che avviene all'interno di un motore, ad esempio quello di una Daytona 675, è più estremo, complesso e spietato di quanto accade in qualsiasi altro motore di un'auto o di un camion. Non solo i motori delle moto girano come pazzi per generare quanti più cavalli possibili partendo da cilindrata più piccole, ma usano persino lo stesso olio nel motore, nella frizione e nel cambio. Il risultato è un insieme di così tante esigenze contrastanti che è davvero incredibile quanto a lungo possa durare l'olio tra un tagliando e l'altro.

E ancor più incredibile è da dove arriva. Nel mondo anglofono l'olio viene generalmente chiamato "succo di dinosauro", e questa definizione non è poi così lontana dalla realtà. Infatti, le riserve di olio e gas del mondo si formarono in oltre centinaia di milioni di anni, periodo durante il quale i dinosauri arrivarono e sparirono dal pianeta. A quel tempo come ora, la materia prima era la più fruttuosa forma di vita: un brodo di plancton ricco di microscopiche piante marine, alghe e batteri, che vivevano in laghi e mari poco profondi. In uno sbalorditivo lasso di tempo, queste piccole creature assorbirono l'energia del sole, svilupparono dei corpi, morirono e sprofondarono sui fondali.

Laggiù, impossibilitati a decomporsi normalmente e pressati dagli ulteriori strati che si aggiungevano sopra di loro, iniziarono la trasformazione che, dopo forse 150 milioni di anni di calore, pressione e assenza di ossigeno, portò all'olio greggio. La prossima volta che ne rovesciate qualche litro nel serbatoio o che rabboccate l'olio motore, ricordate che il liquido nelle vostre mani è fossile quanto le ossa di dinosauro che vedete al museo.

Be', quasi. In realtà, un normale olio semi-sintetico potrebbe essere fossile solo per tre quarti. Ciò che è contenuto nella porzione rimanente dipende dall'intelligenza, dall'esperienza e dalla determinazione del produttore. Non si può capirne la qualità semplicemente guardandolo, non più di quanto si possa dire quanto terrà un pneumatico nuovo. Ma proprio come la gomma può essere trattata per ottenere un certo tipo di resa, lo stesso vale per l'olio. E Triumph ritiene che gli oltre 100 anni di esperienza di Castrol nella fabbricazione di lubrificanti e la sua struttura di Ricerca e Sviluppo leader mondiale situata a Pangbourne, nel Berkshire (Inghilterra) lo rendano il partner ideale da cui ottenere il miglior olio possibile per le moto di Hinckley.

Ovviamente un motociclista medio non ha di solito modo di scoprirne il perché. Ma Matt Symonds, Motorcycle Product Development Team Leader di Castrol, è pronto a fornirci una spiegazione. E non certo in maniera stringata. Alla sua spiegazione infatti è dedicato il resto dell'articolo, partendo da ciò che l'olio fa fisicamente all'interno del motore di una moto.

"L'olio svolge in realtà cinque compiti", dice Matt. "Raffreddare, pulire, proteggere, sigillare e ridurre l'attrito (riducendo così calore, rumore e usura). Partiamo dal raffreddamento: l'olio raccoglie il calore e lo trasporta lontano dall'area della camera di combustione. In questo modo viene sollecitato termicamente, e deve quindi resistere alla tentazione di addensarsi tramite l'ossidazione. Per la pulizia, invece, l'olio deve ridurre la formazione di depositi che vanno a minare le prestazioni o, nel caso in cui siano già formati, tenerli in sospensione finché non vengono filtrati. Per il compito di protezione, l'olio contiene agenti tensioattivi in

movimento all'interno del motore, che prevengono un eccessivo contatto metallo-metallo in zone con carichi elevati. Sigillare significa assicurarsi che l'olio sigilli la fascia elastica del pistone contro il cilindro, per ottenere il massimo nella fase di combustione e per espellere quanto più gas possibile durante la fase di scarico."

Ma il compito più ovvio dell'olio è ridurre l'attrito. "Le perdite maggiori si hanno a livello del pistone, dove ci sono superfici scorrevoli. Anche se cilindro e pistone sembrano lisci, presentano una ruvidezza intrinseca, e la superficie presenta diverse asperità. La funzione dell'olio consiste nel separare le due superfici di modo che non ci sia contatto tra le asperità. E ciò avviene grazie alla sostanziale resistenza della pellicola dell'olio base."

Gli altri principali colpevoli dell'attrito sono i cuscinetti di manovella e di banco, seguiti dalle valvole motore. "Camma e rullo di punteria tendono a funzionare senza una pellicola fluida in quanto tale. E qui intervengono i modificatori di attrito e gli additivi antiusura, che svolgono egregiamente il compito."

Ciò che spesso si tende a ignorare è la quantità di attrito generato dal motore. Alcuni dei dinamometri di Castrol sono in grado di ribaltare la situazione, ovvero di guidare il motore anziché farsi guidare da lui. In un test condotto di recente su un motore da 116 cv, sono stati necessari 41 cv per far girare il motore 15.000 giri. "Le perdite per attrito sono grosso modo proporzionali al quadrato della velocità del motore", spiega Matt. "Pertanto, in alcune aree, l'effetto dell'olio diventa sempre più importante man mano che i giri aumentano."

Una volta dunque definiti i cinque criteri fondamentali, il compito di Matt consiste nello stare al passo con lo sviluppo dei motori delle moto. Il lavoro del suo team è reso ancor più delicato dal design tre-in-uno dei motori moderni. I tensoattivi si attaccano servizievoli alle pareti del cilindro per formare uno strato scivoloso. Ma aderiscono anche ai dischi della frizione, dove invece è necessario un attrito elevato. E i polimeri che

contribuiscono al corretto deflusso dell'olio raffreddato (e gli impediscono di fluidificarsi troppo quando riscaldato) tendono in particolare a rimanere incastrati tra i denti degli ingranaggi. Oltre a tutto questo, l'olio deve mantenere prestazioni immutate tra l'inizio e la fine di un intervallo di manutenzione, malgrado la graduale contaminazione di carburante incombusto, i sottoprodotti della combustione e gli effetti delle alte temperature.

Non stupisce dunque che lo sviluppo di un nuovo olio richieda una grande esperienza mista a tante piccole fasi graduali. "Possiamo arrivare a provare anche 20 nuove opzioni", prosegue Matt. "Magari si tratta di nuovi ingredienti o di una modifica al profilo di viscosità."

"Per risparmiare tempo e denaro, partiamo dalle prove al banco, strofinando due superfici ed esaminando i risultati. Questa fase può richiedere due o tre mesi. Quindi prendiamo i migliori cinque e li sottoponiamo a un'ampia gamma di test nel motore, che possono durare fino a 100 ore. Poiché analizziamo anche i più piccoli cambiamenti, controlliamo con grande attenzione umidità, temperatura, pressione e così via. In tal modo siamo certi di osservare le differenze reali."

"In seguito, testiamo i migliori sul nostro banco a rulli con il robot Flossie (vedi riquadro), per valutarne le prestazioni rispetto al nostro standard interno. I risultati ci danno indicazioni su come procedere alla prova su strada, che può essere costituita da 50.000 chilometri in Asia."

Se va tutto bene, il risultato è una latta di liquido dorato ricca di molecole più desiderose che mai di compiere il proprio dovere all'interno del motore.

Ma non finisce qui. "Conduciamo questi test anche con i nostri concorrenti", spiega Matt. "Sottoponiamo addirittura i nostri dati a un centro di statistica indipendente affinché verifichi che i risultati siano rilevanti. Ecco perché siamo certi che il nostro olio otterrà il meglio da un motore rispetto a qualsiasi altro prodotto. Rispetto a un riferimento generico sul mercato, possiamo ottenere vantaggi considerevoli in termini di potenza."

CASTROL, DA PIÙ DI 100 ANNI MARCHIO LEADER MONDIALE NEL MERCATO DEGLI OLII, È IL PARTNER IDEALE DI TRIUMPH, NON SOLO PERCHÉ SONO ENTRAMBE MARCHI INGLESI...MA PERCHÉ CON UN REPARTO R&D TRA I PIÙ AVANZATI AL MONDO, È IN GRADO DI REALIZZARE I MIGLIORI PRODOTTI PER LE MOTOCICLETTE MADE IN HINCKLEY





Flossie, il tester di Castrol, è un osso duro che mette alla frusta tutte le componenti dei motori Triumph grazie alle sue instancabili doti di...robot! Ecco perché Castrol può affermare di realizzare i migliori prodotti al mondo per motociclette.

COSA ACCADE NEL CENTRO TECNOLOGICO DI CASTROL?

Nascosto in fondo a una stradina di campagna, accoccolato nel verde immacolato del Berkshire, la struttura di Ricerca e Sviluppo di Castrol accanto a Pangbourne è inglese quanto il cricket. Il luogo emana un'energia calma e ovattata, vagamente bizzarra, come se Q di James Bond fosse appena passato di lì a chiedere un nuovo sistema di lubrificazione per un'arma segreta. Ma i circa 300 chimici e ingegneri che lavorano qui e sviluppano l'intera gamma di lubrificanti Castrol sono tremendamente seri.

Ci sono i semplici banchi di prova, che prendono piccole porzioni del cilindro e della fascia del pistone e li strofinano l'uno contro l'altra centinaia di migliaia di volte. Poi c'è la camera di test, che aziona 18 dinamometri 24 ore su 24 in atmosfera controllata, esaminando l'usura del motore, confrontando i risultati degli olii dei concorrenti o conducendo una serie accurata di test per evidenziare determinati aspetti delle prestazioni dell'olio.

A coadiuvare tali strutture, ci sono un laboratorio analisi in grado di indicare l'esatta condizione di una goccia d'olio (e da lì, la condizione del motore) e un laboratorio di metrologia in grado di digitalizzare le esatte dimensioni dell'albero a camme antecedenti e successive al test e di misurare qualsiasi componente con una precisione inferiore al micron.

C'è un'enorme camera ad atmosfera controllata capace di un'escursione da +25 a -25° C, che usa un dinamometro collegato all'intera moto per esaminare cicli di azionamento, accelerazione, potenza ed emissioni. Il pilota solitamente è il robot tedesco chiamato Flossie. "È più costante di un essere umano, e poi non patisce il freddo", spiega Matt.

C'è poi un impianto medio di miscelazione che consente la produzione di olii a formulazione completa come un impianto di miscelazione su ampia scala. Ma la cosa forse più sorprendente è che l'intera struttura è guidata da ricerche di mercato in Asia, Europa e Americhe. "Lavoriamo con i colleghi del marketing, che stabiliscono le priorità delle richieste dei clienti più esperti. Il nostro lavoro consiste poi nello sviluppo di olii che rispondano ai risultati di queste ricerche."

PENSATE CHE GLI OLII SIANO TUTTI UGUALI? RIPENSATECI!

Quasi tutti noi siamo abituati a comprare olii con valutazione API, come per le auto, ma per gli olii motore delle moto, lo standard riconosciuto a livello internazionale è la specifica giapponese JASO MA2.

"Gran parte delle aziende del settore possono produrre facilmente dei lubrificanti conformi a tali requisiti", dice Matt. "Sono la baseline, la licenza minima, possiamo dire, stabiliscono un livello minimo di prestazioni per le moto."

"Inoltre, tutti i nostri olii sono formulati con la nostra esclusiva tecnologia Trizone, che garantisce prestazioni superiori in tutte le aree interessanti: motore, frizione e cambio. E in più, ci sono degli specifici vantaggi per ogni applicazione. Può essere una maggiore accelerazione per l'olio racing, una protezione superiore o un maggiore risparmio di carburante. Gli unici banchi di prova per specifiche come queste sono i nostri test."

2010

SPEED TRIPLE SE

Questa Speed Triple rossa con una striscia bianca in puro stile hot-rod arriva appena dopo la 15th Anniversary SE nero su nero. Questo modello in edizione limitata è la primissima Speed Triple bicolore e debutta con nuovi interni della forcella e un ammortizzatore posteriore rinnovato, che verranno usati sulla Speed Triple 2011. Questo diavoleto monta di serie anche cupolino e coprisella.



SPECIAL EDITIONS

06

SOLITAMENTE L'ESCLUSIVITÀ COSTA UN PATRIMONIO, MA NON SE SCEGLIETE UNA SPECIAL EDITION TRIUMPH

Un'opera d'arte originale, olio su tela, costa sempre più di una riproduzione a stampa. Oggi come oggi, "edizione limitata" è diventato sinonimo di "molto costoso". Per Triumph vale l'esatto contrario. Da quando ha iniziato a proporre delle edizioni speciali, l'azienda offre moto accessoriate a un prezzo che difficilmente si potrebbe ottenere provando a modificare da soli una moto nuova di concessionario. In queste pagine vi presentiamo le nostre preferite, e ce ne sono altre in serbo per il futuro.

RICORDATE, POTETE REALIZZARE LA VOSTRA TRIUMPH, SIA PER ORDINARLA SIA PER PURO DIVERTIMENTO, USANDO LO STRUMENTO ONLINE "CREATE MY TRIUMPH" ALL'INDIRIZZO WWW.TRIUMPH.CO.UK



50TH ANNIVERSARY

BONNEVILLE T100

Per celebrare i 50 anni del nome più celebre nell'universo delle due ruote, Triumph ha realizzato 650 (la cilindrata della moto originale) T100 bicolore Meriden Blue e Exotic Orange. Ciascuna delle Bonnie "50th Anniversary" avrà una targhetta numerata, esclusive decalcomanie su sella e fianchetti, un copricamme cromato e un certificato di autenticità firmato dal proprietario di Triumph, John Bloor. Una vera e propria attrazione fatale per i collezionisti.

2010

THRUXTON SE

La café racer per eccellenza esce dal lato oscuro per tuffarsi nella luce di una finitura in vernice metallizzata Crystal White, completa di striscia rossa in perfetto stile racing. Il telaio, verniciato a polvere, riprende a sua volta l'attraente tonalità rossa. Il motore è nero lucido, al posto dell'alluminio con verniciatura trasparente di serie, e il cupolino in tinta completa l'opera.



2010

THUNDERBIRD SE

Parabrezza roadster smontabile con deflettori d'aria inferiori, borse in pelle, schienalino passeggero con portapacchi smontabile, pedane per guidatore e passeggero e una sontuosa sella touring perfetta per le lunghe distanze. Cos'altro potreste desiderare da questa cruiser? ABS e una colorazione Carnival Red mai vista prima? Eccovi accontentati.



2010

DAYTONA 675SE

Guardate e ammirate: l'ultima Daytona Special Edition alza la posta per le sportive di media cilindrata. Come l'edizione speciale del 2009, anche la 675SE presenta la carrozzeria in Pearl White e il telaio in Sparkle Blue. La 675 è famosa per la sua verniciatura monocolor, ma questa SE rompe gli schemi con una colorazione blu e grigia. E sui cerchi non mancano le strisce applicate in tinta. Quando il gioco si fa duro, questa Daytona si presenta con le ultimissime leve freno e frizione in lega lavorate e multiregolabili, oltre a paracalore, finale della marmitta, interno del cockpit e codone posteriore in fibra di carbonio. Ora non vi resta che conquistare la pole!





07

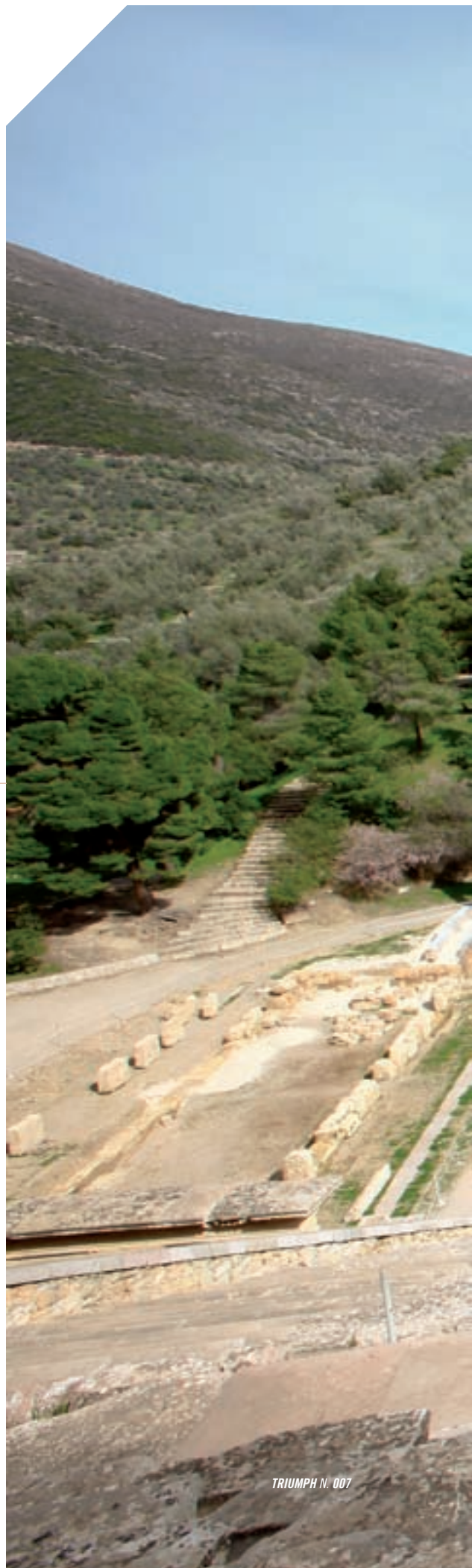
L'ACROPOLI MODERNA

LA GRECIA, COSÌ VICINA A NOI, PUÒ ESSERE LA META IDEALE PER UNA BELLA VACANZA IN MOTO, FOSSE ANCHE PER WEEKEND LUNGO.

BASTA PRENDERE UNA BONNEVILLE T100 E UN TIGER SE PER "PERDERSI" TRA LE STRADE DEL PELOPONNESO, SENZA UNA META FISSA, PER UN VIAGGIO INDIMENTICABILE

Pianificare. È il mio lavoro. Pianifico le cose. E benché io sia piuttosto bravo a farlo, è un lavoro sopravvalutato. Pianificare tutto alla perfezione significa avere poco spazio per le sorprese. Creare un itinerario a prova di bomba per un viaggio in moto ti consente di conoscere con precisione le strade, i chilometri da percorrere, i posti migliori dove scattare delle foto e l'indirizzo, le stelle e la connettività Wi-Fi di tutti gli hotel dove alloggerai prima ancora di mettere piede fuori di casa. Sarebbe sbagliato dire che pianificare rende tutto noioso, ma di certo ti garantisce che sia tutto prevedibile. Dopo tutto, la pianificazione stessa l'aveva previsto. E sinceramente nei miei sogni non rientra una vita prevedibile.

Pertanto questo mio viaggio in Grecia avrà la minima pianificazione indispensabile. Viaggio con il mio caro amico e fotografo Andy, che ha accettato con entusiasmo l'aspetto imprevedibile del nostro soggiorno. Naturalmente, ci deve essere un minimo di pianificazione. Non possiamo presentarci davanti alla sede greca di Triumph e aspettarci che ci siano due moto pronte per noi: questo aspetto va pianificato con anticipo. Tutto il resto invece è lasciato all'immaginazione e al caso.





TESTO: GARY INMAN
FOTO: ANDREW TIPPING



La strada da Sparta a Calamata attraverso il monte Taigeto si è rivelata una piacevolissima sorpresa. E pressoché deserta, benché la primavera fosse da poco sbocciata.

Sotto, da sinistra a destra: L'autore in un fast food in stile greco; Non esiste nessun altro Paese al mondo con così tanti benzinai come la Grecia; La T100 è stata strepitosa sulle strade di montagna.





Quando io e Andy, il fotografo, abbiamo ricevuto le chiavi di una Bonneville T100 e di una Tiger 1050 SE e abbiamo confessato a Nassos di Triumph che non avevamo la minima idea di dove andare.

“Andate verso sud”, è stato il suo consiglio. Ho preso la mappa, l’ho aperta sul tavolo della sala riunioni, ho trovato Atene e ho indicato ciò che ho poi scoperto essere la penisola del Peloponneso. Ho guardato Nassos. E lui ha annuito. L’ho scelta perché gran parte delle strade in questa ampia fetta di Grecia sono evidenziate con una linea verde. E questo, come ben sanno gli appassionati di mappe, indica che sono considerate strade panoramiche. E il Peloponneso sembra esserne davvero ricco.

Nassos ci ha condotti fino all’autostrada che porta ad Atene, dove ci ha salutato mentre il nostro viaggio aveva finalmente inizio. Non appena siamo entrati in autostrada e il sole primaverile mi ha investito in pieno viso, il mio sorriso è diventato abbagliante. Sono in vacanza. Gran parte dell’Europa batte i denti per il freddo e io invece indosso un casco aperto, occhiali da sole e guanti estivi.

L’ISTMO DI CORINTO

Dall’autostrada sopraelevata vediamo delle enormi navi container e petroliere nel mar Egeo in attesa di attraccare ad Atene. Altre si stanno preparando per attraversare il golfo di Corinto e prendere la scorciatoia verso l’Albania e l’Italia. Dritto davanti a noi c’è l’istmo di Corinto. L’istmo (dal greco isthmós) è una sottile lingua di terra che collega la Grecia continentale al Peloponneso. Nel 1893 questa lingua di terra fu tagliata per dar vita a uno stretto canale, lungo 6,3 km. I greci avevano provato a realizzare questo canale sin dal VII secolo AC. Durante tutto quel tempo diversi monarchi avevano tentato di costruire il canale, per poi doversi inchinare alla potenza geologica di quella terra. Ma le antiche civiltà non si diedero per vinte. Fecero ricorso alla forza bruta e piegarono il problema con i muscoli. Quando l’Impero Romano conquistò questa regione, le navi furono spinte sulla terraferma e spostate da un mare all’altro con degli enormi rulli. Insomma, bastava un po’ di buona volontà (e un imponente esercito di schiavi).

Un cartello bilingue ci indica che Corinto è proprio davanti a noi. La città natale della colonna scanalata e ornata visibile all’ingresso dei principali edifici di tutto il mondo. Ma non ci fermiamo. Siamo in strada da troppo poco tempo. Se ci fossimo fermati, avremmo potuto visitare il Tempio di Apollo. Ci sono così tante cose da vedere e in un viaggio breve è necessario fare delle scelte.

EPIDAURO

Usciamo dall’autostrada e ci dirigiamo verso Epidauro. Sulla mappa la strada è sottolineata in verde. Un cartello ci avvisa della presenza di “pendenze pericolose”. La strada è praticamente deserta. La Bonneville T100 non è la sola Triumph in grado di affrontare questo viaggio, ma di sicuro si sente perfettamente a suo agio. La Tiger 1050 SE di Andy è fantastica, con un treppiedi fissato alla sella del passeggero, adagiato sopra le borse rigide. In passato ho percorso molti chilometri sulla Tiger, ma posso garantire che la T100 non fa per nulla fatica a restarle al passo su queste strade. È leggera e agile, in grado di uscire dalle curve ripide e sinuose in terza e quarta. La posizione di guida e il peso contenuto della Bonneville sono perfetti per queste strade. Sotto di noi, il bellissimo Egeo azzurro rispecchia appieno le nostre aspettative. Isole verdi che costellano il mare, sfumando in un grigio pallido mentre si allungano verso l’orizzonte.

Dopo 140 chilometri di strada ci fermiamo a Epidauro per ammirare il grande teatro e il sito patrimonio dell’umanità dell’UNESCO. Fu costruito 200 anni prima della nascita di Cristo. È incredibile confrontare il livello di civiltà in questa parte del mondo al resto del pianeta in quei lontani millenni. I britannici vivevano in capanne di fango mentre i greci si godevano una serata a teatro.

SPARTA

Durante la sosta per il rifornimento dopo Epidauro ci rendiamo conto di essere a buon punto sulla tabella di marcia e decidiamo quindi di fermarci a Sparta per la notte. Attraversiamo le città di Nauplia, Argo e Tripoli. Quasi tutte le strade che percorriamo si sono guadagnate di diritto la linea verde sulla mappa. Il motore della T100 è talmente flessibile che metto una marcia alta e me ne dimentico. Attraversiamo panorami che mi ricordano le Dolomiti italiane e le zone desertiche e rocciose di California e Nevada. Siamo a fine febbraio e mentre saliamo si sente una brezza più fresca, ma per nulla sgradevole. Un rapido sguardo ai campi e alla vegetazione attorno a noi ci fa capire come dev’essere questa zona in piena estate.



SIAMO PARTITI PRIMA DELL'ALBA. ORA SONO LE 9 E CI TROVIAMO IN UN CAFFÈ
IN CIMA A UNA MONTAGNA A PARLARE CON UN PAPPAGALLO CENERINO.
LA COLAZIONE NON È ANCORA ARRIVATA, MA È GIÀ INIZIATO UNO DI
QUEI GIORNI INDIMENTICABILI SU DUE RUOTE

Da sinistra a destra: L'autore
e il fotografo rendono omaggio
allo spartano Leonida, eroe della
battaglia delle Termopili; Patrasso
è una città portuale. Da qui
partono i traghetti per l'Italia;
Abbiamo deciso di volta in volta
il nostro itinerario.

Sotto: La foschia mattutina e
un altro spettacolare panorama
offerta dalla strada statale 82
sul Taigeto.

Il sole sta ormai scendendo quando arriviamo a Sparta, culla degli spartani, l'armata leggendaria descritta da Omero nell'Iliade e riproposta recentemente in chiave hollywoodiana nel film 300. Sono argomenti di grande fascino per tutti, dagli alunni più giovani agli accademici più eruditi fino agli amanti dei film d'azione. Eppure Sparta cela la sua storia. Se fossimo in America, ci sarebbero dei parchi a tema spartani nella periferia della città. Tutto ciò che la città che combatté la Guerra di Troia ha per promuovere la sua storia è un cartello arrugginito che indica l'Antica Sparta e una modesta statua di Leonida, l'eroe della battaglia delle Termopili riproposta in 300, fuori dal campo di calcio locale.

Avremmo potuto attraversare Sparta e farci un'impressione sbagliata. La periferia è polverosa e cadente, e ricorda più il Nord Africa che l'Europa.

E come apparentemente in molti altri posti della Grecia, il percorso indicato dai cartelli attraverso la città conduce i viaggiatori verso strette vie residenziali.

Da un certo punto di vista è piacevole che alcune cose non vengano commercializzate, ma sarei stato felice di comprare un sacco di ciarpame spartano, tipo un elmo spartano di plastica, un'action figure, una maglietta "Io ero uno dei 300" ... Ma non c'era niente.

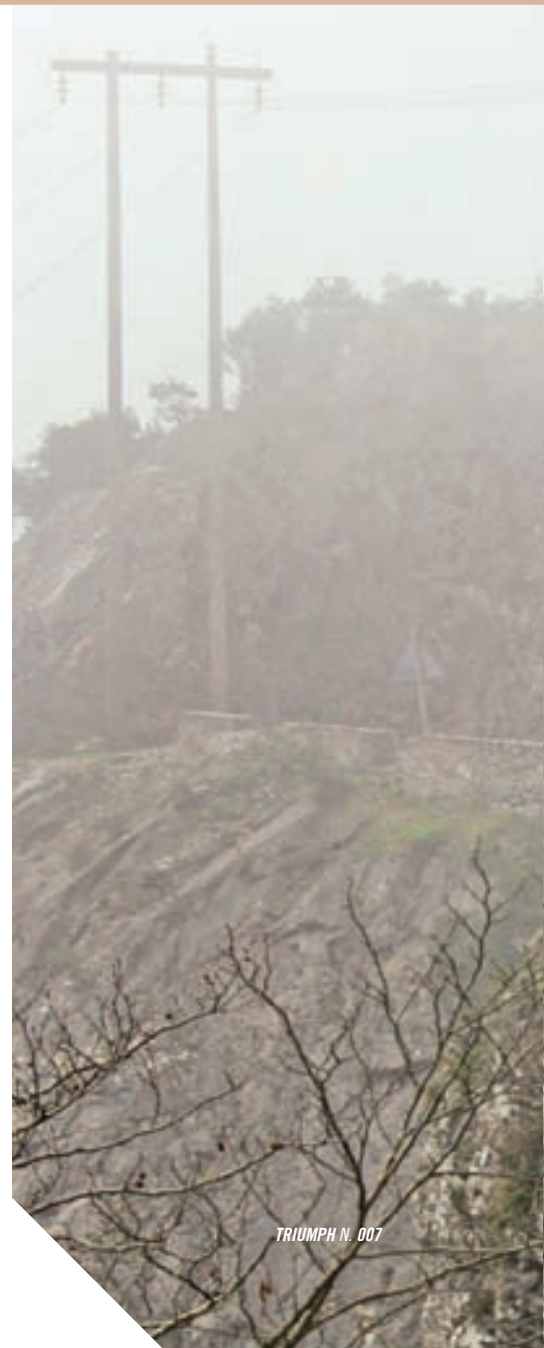
Invece abbiamo trovato un hotel da €50 a notte e abbiamo parcheggiato le moto esattamente di fronte alle porte. Ho tutto ciò che mi serve nello zaino, quindi per fortuna non dobbiamo trascinarci pesantemente verso un strettissimo ascensore.

Lanciando la mia roba sul letto, mi rendo conto che abbiamo guidato per sette ore e sento che potrei guidare per altre sette. Alcuni potrebbero stupirsi nel leggere che l'ergonomia della T100 è ideale per lunghi viaggi e tante ore in sella, fintanto che non si voglia correre a gas spalancato su un'autostrada per tutto il tempo.

Dopo esserci rinfrescati, chiediamo indicazioni per raggiungere un ristorante. Il locale appare essenziale. Ci sono tovaglie di carta e una TV con una soap opera a tutto volume sopra il bancone. Tutto ciò che Andy tenta di ordinare è finito. "Prova le melanzane", dice la vecchia cameriera. "Posso avere la taramosalata?" "No. Prova le melanzane." "Ok. Prenderò le melanzane."

Arrivano queste famigerate melanzane. Sarà perché non mangiamo nulla da 12 ore a parte una barretta di cioccolato, ma le melanzane hanno un aspetto orribile e un gusto sublime. Iniziamo a divorare il cibo esibendoci in grandi declamazioni sulla bontà del piatto che ci è stato appena servito. Nel frattempo beviamo una birra chiara locale. Non male. Se avessimo cercato un hotel e un ristorante prima di partire avremmo sicuramente trovato qualcosa di meglio, ma dubito che saremmo finiti in questo locale e dubito che il loro antipasto ci avrebbe resi altrettanto felici.

Più avanti lungo la strada ci sono un paio di bar eleganti, pienissimi anche di lunedì sera, ma oggi è stata una giornata impegnativa. E domani lo sarà ancor di più. Andiamo a nanna presto e mettiamo la sveglia alla sei.





Da sinistra a destra: Amuleto portafortuna comprato in un caffè e indossato per tutto il resto del viaggio; Una deviazione ci regala una strada costiera a pochi metri dal mare calmo; Il Partenone ammira dall'alto Atene da quasi 2500 anni.

LE INDICAZIONI DI STRADA A SENSO UNICO NON SEMBRANO VALERE PER I CENTAURI, COSÌ, SENZA UNA MAPPA E SENZA LA POSSIBILITÀ DI CAPIRE I CARTELLI STRADALI, CI LIMITIAMO A GUIDARE NELLA DIREZIONE CHE RITENIAMO GIUSTA

IL MONTE TAIGETO

Siamo partiti prima dell'alba. Ora sono le 9 e ci troviamo in un caffè in cima a una montagna a parlare con un pappagallo cenerino. Ci stiamo scaldando davanti al fuoco e condividiamo i tavoli con tre sacerdoti vestiti di nero con lunghe barbe, arrivati su una 4x4 con i finestrini fumé. La colazione non è ancora arrivata, ma in compenso è già iniziato uno di quei giorni indimenticabili su due ruote. Quelle strade evidenziate in verde sulla mappa non ci hanno mai deluso. La strada statale 82 che va da Sparta alla città costiera di Calamata passando per il monte Taigeto ti regala la stessa fantastica esperienza che puoi vivere sulle Alpi. Sulla mappa ti colpisce subito, ma si è dimostrata ancor meglio del previsto perché offre un flusso di guida lineare. Ci sono tornanti da prima e seconda, ma non così tanti da spezzare il ritmo di un indimenticabile viaggio a due ruote. Ci siamo fermati circa sei volte per scattare delle foto: Andy parcheggiava e io guidavo avanti e indietro, facendo inversioni a U sulle strade strette. Non ho certo gambe lunghissime, ma la T100 ti offre quell'insieme di fattori che rendono queste manovre facili come bere un bicchier d'acqua. In realtà, ha reso davvero divertente qualcosa che solitamente è piuttosto noioso.

La statale 82 ha delle gallerie scavate nella roccia porosa. A ogni curva incontri la bellezza e il pericolo. La Grecia è europea senza alcuni dei troppi svantaggi del resto del continente, che è ormai farcito di cartelli, segnali, avvisi e istruzioni. Vari governi benintenzionati hanno tentato di rendere tutto più sicuro e ordinato. Il risultato di tale opera sono popolazioni che scelgono di non pensare con la propria testa, affidandosi invece alla rete di sicurezza costruita dallo Stato. Non qui. Se non ti concentri sulla strada, meglio portarti dietro un paracadute. A un certo punto, della fanghiglia semiliquida di una recente frana occupa metà della strada. Più in alto sulla montagna un intero lato del manto stradale si è aperto in due dove la frana lo ha indebolito. Ma la strada non è chiusa, c'è soltanto qualche cono stradale per evitare che veicoli pesanti possano peggiorarne ulteriormente le condizioni. Le autorità fanno affidamento sul buon senso dei guidatori.

Per sicurezza, al caffè, compro un talismano, ovvero un bracciale di perline con l'occhio portafortuna greco. Scendiamo lungo l'altro versante della montagna. Le nuvole basse si sono diradate e il versante di Calamata del monte Taigeto si presta ancora meglio alla guida su due ruote. E la Bonneville scende con la stessa innata abilità di quando è salita.

ATENE

Dalla sosta per fare colazione in cima alla montagna fino al tardo pomeriggio non facciamo altro che risalire verso est nel Peloponneso passando per Pyrgos, costeggiando Patrasso e lungo la bellissima costa settentrionale della penisola ritornando verso Atene. Dobbiamo restituire le moto in mattinata e abbiamo a malapena intravisto la capitale della Grecia. Facciamo dunque il nostro ingresso nell'ora di punta. La T100 mi rivela chiaramente perché viene considerata una delle migliori moto da città sul mercato. Ha uno stile ammirato in tutto il mondo, ma anche il vigore, l'atteggiamento e il bilanciamento ideali per superare facilmente gli ostacoli. Parte con un ottimo spunto ai semafori ed è talmente ben bilanciata che può muoversi sinuosamente, e con facilità, attraverso gli spazi più piccoli, aspettando paziente il successivo tratto di strada aperta per dar libero sfogo alla sua brillante accelerazione.

Qui gran parte dei cartelli stradali sono scritti unicamente in alfabeto greco. Resto dietro a Andy perché lui ha un navigatore satellitare integrato su cui abbiamo fatto affidamento anche in precedenza e perché le borse rigide laterali e capienti della Tiger gli impedirebbero di seguirmi in ogni stretto anfratto dove invece posso infilarmi con la mia T100.

Il Partenone si staglia maestoso sopra l'Acropoli da circa 2500 anni, e noi possiamo ammirarlo brevemente a chilometri di distanza. Ora ci rendiamo conto che le moto si possono muovere in totale libertà nella città. Le indicazioni di strada a senso unico non sembrano valere per i centauri, così, senza una mappa e senza la possibilità di capire i cartelli stradali, ci limitiamo a guidare nella direzione che riteniamo giusta.

La seconda volta che vediamo l'Acropoli (letteralmente "città alta" in greco antico) ci troviamo ai piedi della collina sui cui è stata costruita. Guardiamo la gente del posto su moto e scooter ignorare i cartelli di senso unico e i divieti d'accesso mentre si stringono e puntano alle strette viuzze raffazzonate per dare un'occhiata più da vicino.

Il Partenone è davvero impressionante, ma questo viaggio mi ha ricordato, se mai ne avessi bisogno, che ci sono siti antichi sparsi per tutta la Grecia. È un Paese fantastico da attraversare in sella a una Triumph!

Ma c'è anche un risvolto negativo imputabile alla sostanziale mancanza di pianificazione per questa avventura. È già buio da oltre due ore quando riusciamo finalmente a trovare un hotel vicino alla sede greca di Triumph. Il primo era troppo caro. E ce n'è soltanto un altro in tutta la zona. Per fortuna è bellissimo e ha una camera libera! La prendiamo. C'è un solo letto matrimoniale...





GRECIA: I NUMERI

- » **UNO** La Grecia ha una popolazione di 11 milioni di abitanti e un territorio di 132.000 km². Impressionante se confrontiamo i dati ai 52 milioni dell'Inghilterra su una superficie leggermente inferiore.
- » **DUE** C'è una distanza notevole tra qui e praticamente tutte le principali capitali europee, tranne quella dell'Albania, Tirana.
- » **TRE** La buona notizia è che ci sono molti traghetti tra Italia e Grecia. Per informazioni, potete visitare www.greekferries.gr.
- » **QUATTRO** Una volta arrivati in Grecia, scoprirete che gran parte della popolazione parla inglese come seconda lingua.
- » **CINQUE** Atene è un'importante capitale ed è anche cara. Nel Peloponneso i prezzi sono decisamente più ragionevoli, €50 per una camera doppia, €30 per un pasto rustico di due portate più birra.
- » **SEI** Non abbiamo mai visto così tante stazioni di benzina come in Grecia, ma il carburante è un po' più caro che in molti altri Paesi europei.
- » **SETTE** Ci sono 14 concessionarie Triumph in tutta Grecia, isole comprese. Quattro si trovano ad Atene e altre due nel Peloponneso.

SUMMER SELECTION

SVEGLIA PRESTO, PADDOCK O MILLE CURVE, IL SOLE CHE
BRUCIA COME LE SALAMELLE SUI BARBECUES, GOMME
"APPICCICOSE", MOSCERINI APPICCATI DAPPERTUTTO...
PER LA MAGGIOR PARTE DI NOI, EMISFERO AUSTRALE
ESCLUSO, QUESTO E' IL BELLO DELL'ESTATE E LO
E' ANCHE PER IL NOSTRO ABBIGLIAMENTO!

08





SUMMER CASUALS

COLLEZIONE CASUAL TRIUMPH COMPRENDE UN'AMPIA GAMMA DI PRODOTTI CHE BEN SI ABBINANO AI CAPI PIU' TECNICI, DAI GILET ALLE CAMICIE, DALLE FELPE CON CAPPUCCIO ALLE T-SHIRTS.



(1)_T-shirt nera US 675 con grande stampa Daytona 675. (2)_T-shirt Union Flag con stampa invecchiata, disponibile anche per lei con scollo a V. (3)_T-shirt da uomo Daytona 200, celebra la storica vittoria di Buddy Elmore nel 1966. (4)_Felpe con cappuccio Lamoreaux. Disponibile per uomo e donna. (5)_T-shirt Lamoreaux, disponibile per uomo e donna. (6)_T-shirt GB Rebels, con classico disegno con teschio e ali in colorazione argento opaco, stampati su una T-shirt nera vintage. (7)_T-shirt Sixty8 Stripe, stile vintage con patches applicata. (8)_Camicia in misto cotone/lino con cuciture a contrasto. (9)_Canotta "racer" con logo sul petto. (10)_Canottierina da donna Urban strap realizzata in 100% cotone mercerizzato con cuciture a contrasto e logo stampato riflettente.

BE1 RACING RANGE

QUESTA LINEA SI ISPIRA AI CAPI INDOSSATI DAL NOSTRO TEAM BE1, PROTAGONISTA DEL MONDIALE SUPERSPORT.



(11)_Cappellino BE1 Racing Team. (12)_T-Shirt BE1 Racing Team. (13)_Felpe con zip BE1 Racing Team.

TUTTI I PRODOTTI SONO DISPONIBILI PRESSO LE CONCESSIONARIE TRIUMPH, SCOPRI L'INDIRIZZO DELLO SHOWROOM PIU' VICINO A CASA TUA SU WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

LA STAR DEL SALONE DI MILANO

PER COLORO CHE NON HANNO POTUTO PARTECIPARE AL SALONE DI MILANO,
ECCO LA SPECIALISSIMA STAR PRESENTATA DA TRIUMPH



Un sogno... Ti è stato chiesto di realizzare una special sulla base di una nuovissima Speed Triple, che debutterà al Salone EICMA di Milano. Subito prendi carta e penna, scrivi un elenco di parti e componenti e prendi in mano il telefono. Quando chiami dalla sede di Triumph i migliori produttori di aftermarket del mondo questi ti dicono: "Ci piacerebbe prendere parte al progetto".

L'unico problema, come ha scoperto Adam Foley, Assistant Accessories Manager di Triumph, è che non appena la moto è pronta, sparisce per un tour mondiale, dove tutti la immortalano scattandole un numero infinito di fotografie. Ma non si può avere proprio tutto dalla vita.

"Ogni anno realizziamo una moto per il Salone di Milano, che presenta un gran numero di moto modificate e un livello di interesse notevole nei loro confronti, e noi vogliamo aumentare l'interesse nei confronti del nostro marchio," spiega Adam. "Volevamo inoltre annunciare la nostra partnership con Öhlins, così abbiamo deciso di costruire qualcosa di speciale per raggiungere lo scopo."

Adam ha costruito la moto con l'aiuto di un paio di colleghi del reparto Ricerca e Sviluppo di Triumph. Hanno montato sulla Speed Triple un ammortizzatore posteriore e forcella anteriore Öhlins interamente regolabili, molto simili a quelli che potrete trovare per l'intera gamma Urban Sports presso la vostra concessionaria Triumph locale.

I cerchi standard della Speed Triple sono tra i più belli e unici mai visti su una moto di serie, ma per distinguere questo modello per il Salone di Milano, Adam ha scelto di montare cerchi a sei razze PVM,

realizzati appositamente per questa moto, oltre a dischi e pinze PVM.

Lo scarico Arrow è molto simile a quello basso tre-in-uno che potete acquistare presso le concessionarie Triumph, ma è stato dotato di un rivestimento in ceramica nera e finale in carbonio. Sono inoltre stati montati tutti gli accessori ufficiali come leve regolabili lavorate, serbatoi del liquido freno in alluminio, puntale sottocarena, fianchetti del radiatore, cupolino, coprisella e parafango in carbonio.

Poter contare su un reparto verniciatura interno è utile se si vuole ricoprire l'intera carrozzeria del proprio gioiello con un esotico materiale composito, il texalium.

"Il texalium è in pratica come la fibra di carbonio, ma contiene dell'alluminio."

Questa insolita finitura ha richiesto l'impegnativa applicazione di 12 strati di trasparente e altri 4 strati di vernice colorata per ottenere la massima uniformità. Per fortuna, al mondo esistono ben pochi verniciatori di moto in grado di superare in capacità e bravura quelli che lavorano nel reparto di verniciatura interno di Triumph.

Adam ha già in mente cosa gli piacerebbe realizzare per il Salone di Milano del prossimo anno, ma Triumph vorrebbe conoscere le vostre idee su come dovrebbe essere la nuova star. Comunicate le vostre opinioni tramite [Facebook.com/Official Triumph](https://www.facebook.com/OfficialTriumph).

GRAZIE

La moto per il Salone di Milano non sarebbe stata mai realizzata senza il supporto delle seguenti aziende: Öhlins; Arrow; Neken; Translogic; PVM; LSL; C2I; FG Gubellini; Oberon; Goodridge; AFAM; SFS; Bridgestone; Pro-Bolt; Probike.







TESTO: BEN MILLER
FOTO: JASON CRITCHELL

10

NATE *PER* DURARE

VERSO LA FINE DEGLI ANNI NOVANTA, LE TRIUMPH COSTRUITE A MERIDEN SI ERANO GUADAGNARE LA PESSIMA REPUTAZIONE DI PERDERE OLIO E DI ESSERE COSTRUITE CON UNA QUALITÀ MOLTO POCO COSTANTE. QUANDO LE PRIME, NUOVE TRIUMPH USCIRONO DALLE LINEE DI PRODUZIONE DI HINCKLEY NEL 1991, SAPEVANO DI DOVERCELA FARE AL PRIMO COLPO. E COSÌ FU





Dall'alto al basso: La leggendaria tre cilindri da 900cc rappresenta il fondamento dell'era Hinckley di Triumph; Nick Adams ha abbandonato per un po' la sua Trident, troppo impegnato com'era con la sua fattoria. Malgrado gli anni di inattività, la Triumph è ripartita al primo colpo; la Trophy 1200 era ed è ancora la preferita di chi ama percorrere lunghe distanze, come il nostro lettore John Young.

Non è sul libro paga dell'azienda, ma John Young è il miglior ambasciatore che Triumph potesse desiderare. Appassionato di Triumph da tutta una vita, questo pacato ragioniere ha un box stracolmo di Trident classiche, una moto che considera il punto più alto di Triumph ai tempi di Meriden. E quando Triumph ricominciò a costruire moto a Hinckley negli anni Novanta, John comprò una Trophy 1200 su cui appagare l'altra sua grande passione, percorrere lunghe distanze su due ruote. E infatti, in soli dodici mesi raggiunse ben 48.000 chilometri in sella alla moto senza avere mai un problema. Inutile dire che ne rimase piacevolmente colpito.

"La prima Trophy era ed è ancora una moto ideale per le lunghe distanze", spiega John, che possiede ora un'altra Trophy 1200 del 1991, un esempio da 17.000 chilometri con il suo scarico Motad originale. "Il motore è fantastico, ha così tanta coppia e flessibilità che non importa in che marcia sei. Con la carenatura protettiva puoi davvero farci un sacco di chilometri. E benché la moto non sia più pesante o lenta nel cambiare direzione rispetto alle Triumph di oggi, ricordo che la mia prima Trophy fu un enorme salto in avanti rispetto alle mie vecchie Trident. A livello temporale, la distanza con le mie Trident classiche è più o meno la stessa che c'è tra la Trophy del 1991 e la Daytona del 2005, ma la Trophy è molto più simile alla Daytona."

Competitiva fin da subito, la Trophy originale dimostrò a tutti che l'azienda era tornata per restare. Le implicazioni negative del nome Triumph (le magiche perdite d'olio e i folletti dell'impianto elettrico) dovevano essere cancellate una volta per tutte, e così fu. Se le allora nuove Triumph costruite a Hinckley non avessero avuto un'integrità ingegneristica o una qualità di produzione ottimali, John lo avrebbe scoperto, probabilmente per via di un guasto in un angolo sperduto d'Europa. Invece poté contare su quel tipo di affidabilità totale che genera la fedeltà.

"Non si rompe niente, non perse niente e non mi lasciò mai a piedi", ricorda John. Impressionato dalla sua prima Trophy, decise di acquistare nel tempo diverse Daytona. La sua attuale 955i vanta già ben 120.000 chilometri. "È stata a nord fino al circolo polare artico, a sud fino al deserto del Sahara, a est fino alla Russia e a ovest fino al Galles", sorride. "In cinque anni ho dovuto sostituire soltanto una lampadina e un relè. Poi solo la normale manutenzione."

Che il nome Triumph fosse tornato con un'ingegneria tanto accurata e una produzione tanto buona era davvero sorprendente all'epoca in cui la Trophy di John era ancora nuova. La stampa specializzata si entusiasmò, positivamente impressionata sia dalle moto stesse sia dall'azienda, che evidentemente si era presa molto sul serio. L'intelligente concetto di design modulare, che usava parti comuni per creare moto differenti, garantì prezzi competitivi e una gamma completa sin dal primo giorno. L'azienda era efficiente come un laboratorio. Da un giorno all'altro spuntò un'intera rete di concessionarie. I componenti acquistati da terzi erano di primissimo livello: freni Nissin, sospensioni Kayaba e strumentazione Nippon Seiki.

Stuart Wood entrò in Triumph nel 1987 e lavorò sia ai motori che ai telai delle prime moto di Hinckley: la Trophy, la Daytona e la Trident. "Il punto è che non stavamo riprendendo dal punto in cui si era fermata la vecchia Triumph", spiega Stuart. "Sin dall'inizio gli standard furono molto alti, e ciò riguardava anche le persone che assumevamo per progettare e sviluppare le moto. Non avevano necessariamente maturato esperienza in campo motociclistico ma erano ingegneri altamente qualificati, pratici e intuitivi."

"Dovevamo poter offrire da subito una gamma di moto; da qui nacque l'esigenza della piattaforma modulare, benché sia impressionante come le moto in realtà fossero diverse", prosegue Stuart. "C'erano tre tipi di telaio e quattro motori: tre cilindri da 750 e 900 e quattro da 1000 e 1200, tutti con alesaggio da 76 mm. Eppure la Trident 900, ad esempio, dava un'impressione del tutto diversa dalla Trophy 1200."

Ed è così ancora oggi. Da un lato la Trophy 1200 è un gigante buono, che si muove dinoccolata sulle strade bagnate del Derbyshire senza bisogno di troppi giri né troppo affanno, dall'altro la Trident 900 ha un carattere totalmente diverso, tutto gomitate, aggressività nuda e cruda e la tipica cacofonia del tre cilindri.

CHE IL NOME TRIUMPH FOSSE TORNATO CON UN LIVELLO TECNICO TANTO ALTO E UNA PRODUZIONE TANTO ACCURATA ERA DAVVERO SORPRENDENTE ALL'EPOCA IN CUI LA TROPHY ERA ANCORA NUOVA. LA STAMPA SPECIALIZZATA SI ENTUSIASMÒ, POSITIVAMENTE IMPRESSIONATA SIA DALLE MOTO STESSE SIA DALL'AZIENDA, CHE EVIDENTEMENTE SI ERA PRESA MOLTO SUL SERIO





IL QUATTRO CILINDRI 1200CC DELLA TROPHY E IL TRE CILINDRI 900CC DELLA TRIDENT FURONO ELOGIATI NON SOLTANTO PER LA LORO POTENZA E AFFIDABILITÀ, MA ANCHE PER IL LORO CARATTERE UNICO. REGALARONO ALLE MOTO DI HINCKLEY SIA LE PRESTAZIONI PER FAR MANGIARE UN PO' DI POLVERE ALLA CONCORRENZA SIA UNA CARATTERISTICA SENSAZIONE E UN'INDOLE ESCLUSIVA CHE LA AIUTARONO A EMERGERE TRA LE RIVALI PIÙ ACCANITE NEGLI SHOWROOM, ASPETTI CHE VALGONO ANCORA OGGI

I motori erano ancora in fase di prototipo quando Stuart entrò in azienda, quattro anni buoni prima che le prime moto fossero consegnate ai clienti. Dovevano essere a prova di bomba e, senza il lusso di decenni di esperienza né gli avanzati software di simulazione che esistono oggi, fu esattamente ciò che si rivelarono: estremamente solidi, "lisci" (per forza di cose, dato che Hinckley, sin dal primo giorno, li usa come elementi stressati del telaio) e potenti.

"Un presupposto fondamentale era che le moto fossero affidabili", spiega Stuart. "La percezione comune era che le vecchie Triumph perdessero olio, benché gran parte di quelle voci fossero semplici dicerie, e dovevamo affrontare la cosa. La questione fu subito affrontata e nella fase iniziale ci assicurammo di aver compreso a fondo tutti i fattori che determinavano se un motore fosse o meno a tenuta: i giunti stessi, le guarnizioni, gli spazi tra i bulloni, la rigidità delle flange, tutto. Si pensa sempre al peggio quando si sta avviando qualcosa di completamente nuovo e sono sicuro che alcuni nostri componenti fossero leggermente più pesanti rispetto alla concorrenza, ma dovevamo essere certi di tutto. Da allora abbiamo maturato molta esperienza, che ci ha permesso di levigare i componenti per ridurre il peso mantenendo sempre la stessa, totale affidabilità."

Il duro lavoro paga sempre. Quando furono annunciati, motori come il quattro cilindri da 1200cc della Trophy e il tre cilindri da 900cc della Trident furono elogiati non soltanto per la loro potenza e affidabilità, ma anche per il loro carattere unico. Regalarono alle moto di



L'intelligente "concetto modulare" di Hinckley appare evidente osservando la Trident e la Trophy. Lo schema prevedeva che i principali componenti fossero condivisi dall'intera gamma. Tra di essi ci sono telai, forcelloni, cerchi, freni e sospensioni. Per un'azienda giovane, consentiva di contenere gli investimenti.

Hinckley sia le prestazioni per far mangiare un po' di polvere alla concorrenza sia una caratteristica sensazione e un'indole esclusiva che le aiutarono a emergere tra le rivali più anodine negli showroom, aspetti che valgono ancora oggi. E duravano a lungo, così come durava il resto della moto. "I telai erano trattati con un'immersione elettroforetica e verniciati a polvere", spiega Stuart. "Uno o l'altro trattamento avrebbe raggiunto lo scopo. Non potevamo correre rischi. E poiché siamo un'azienda britannica, le prove su strada si svolgevano anche durante gli inverni inglesi. Siamo uno dei Paesi peggiori al mondo per quanto riguarda il sale stradale e le nostre moto erano e sono tuttora sottoposte a test approfonditi su strada nel bel mezzo dell'inverno britannico oltre a ulteriori verifiche in camere a nebbia salina, che possiamo ripetere con precisione. Volevamo costruire moto eccezionali che i nostri clienti potessero usare tutto l'anno."

La Trident 900 del 1993 dell'agricoltore Nick Adams non compie gli stessi viaggi avventurosi delle moto di John ma la qualità con cui è costruita è

ugualmente palese, così come l'amore di Nick per la sua Triumph. "È l'unica moto che io abbia mai avuto", dice Nick. "Ero un po' preoccupato all'idea di comprare una moto così grande poco dopo aver preso la patente, ma non appena ho visto la Trident ne ho voluta una. È quella che io chiamo una moto come si deve, da uomini, con un gran motore e senza carenatura. E adoro guidarla. È confortevole fino ai 140 km/h, il che non è affatto male per una naked, e poi ha un suono inconfondibile e anche se va per i vent'anni, è ancora sufficientemente veloce da raggiungere in scioltezza i 220. Ed è anche affidabile. Ero troppo impegnato per guidarla qualche anno fa e l'ho lasciata ferma in una stalla aperta in compagnia di qualche mucca e di un vecchio trattore. L'ho tirata fuori settimana scorsa, ho cambiato la batteria ed è partita al primo colpo."

"Triumph è una storia di successo", conclude Nick. "Non sono un materialista ma è bello avere qualcosa che è stato costruito in questo Paese e con così tanta cura."



SARETE I NOSTRI **OSPITI VIP!**

Le 18 septembre 2010 est la date que tous les amateurs de Triumph doivent cocher dans leur agenda. En effet, ce jour-là, le constructeur de motos britannique organisera une fête pour célébrer les 20 ans du retour réussi de l'émblématique marque.

Triumph Live, un nuovo festival dedicato al motociclismo, si terrà presso il circuito di Mallory Park nel Leicestershire, in Inghilterra, con tour della fabbrica presso il vicino quartier generale di Triumph a Hinckley.

Il programma offerto sarà ricco di attività in pista e fuori pista, con divertimento garantito per tutta la famiglia per l'intera durata dell'evento. Non serve avere una Triumph quindi portate tutti i vostri amici motociclisti!

Sul tracciato si terranno gare speciali su invito in sella alla moto Triumph leader di settore, la Daytona 675, oltre a spettacoli mozzafiato offerti dallo stuntman Kevin Carmichael. Una griglia di partenza occupata da Daytona

675 darà luogo a un round della Triumph Triple Challenge inglese e possiamo aspettarci una sferzata di emozioni quando le Street Triple R dal Triumph ParkinGO European Series si sfideranno sul circuito di Mallory Park per un evento unico nel suo genere ed esclusivamente su invito. Gli appassionati potranno incontrare i loro piloti Triumph preferiti dai campionati britannico e mondiale, tra cui il team ufficiale ParkinGO Triumph BE1 Racing.

Fuori pista, invece, i visitatori potranno ammirare alcune delle moto che hanno contribuito all'illustre passato di Triumph e divertirsi inoltre con dei giri di prova sugli strepitosi modelli più attuali. Triumph Live offrirà l'esclusiva opportunità di vedere in anteprima molti dei nuovi modelli 2011 e ci sarà anche un'esposizione di custom con alcune delle moto Triumph più creative mai viste! Inoltre, si terranno dimostrazioni tecniche da parte degli esperti dell'azienda, che vi aiuteranno a ottenere sempre il massimo dalla vostra moto. Il Triumph Megastore proporrà offerte fantastiche e irripetibili, ma anche l'opportunità di ammirare in anteprima assoluta alcuni capi d'abbigliamento e accessori della collezione autunno/inverno 2010.

La musica dal vivo accompagnerà l'intero evento, fino a culminare con la serata nell'arena principale, dove a esibirsi saranno i membri della leggendaria rock band inglese The Stranglers.

I vicini stabilimenti di Hinckley sono ampiamente riconosciuti come gli impianti di produzione di moto tra i più evoluti al mondo e i visitatori potranno scoprirne il motivo. Avranno l'opportunità di incontrare alcuni membri del personale altamente qualificato di Triumph e scoprire in che modo la loro dedizione e abilità rendono ogni Triumph così speciale. I posti per i tour della fabbrica sono limitati e sono riservati esclusivamente ai visitatori che prenoteranno in anticipo i biglietti per Triumph Live. Non perdetevi tempo allora, vi aspettiamo!

I biglietti per Triumph Live sono in vendita sin d'ora e sono disponibili online sul sito www.triumph-live.com, con un prezzo di prevendita pari a £24, gratis per i ragazzi sotto i 16 anni se accompagnati. Se intendete pernottare, potete consultare sul sito web gli hotel partner oppure optare per le strutture per campeggi presso Mallory Park, disponibili tramite prenotazione anticipata.

I BIGLIETTI POSSONO ESSERE ACQUISTATI ANCHE TRAMITE MALLORY PARK AL NUMERO: +44 (0)1455 842 931



ANTEPRIMA DEI PRINCIPALI MODELLI 2011 # GIRI DI PROVA SULLA GAMMA TRIUMPH # TRIUMPH MEGASTORE # GARE SUL CIRCUITO DI MALLORY PARK # GRANDI GRUPPI # ESIBIZIONI DI STUNT # DIMOSTRAZIONI TECNICHE # ESPOSIZIONI DI MOTO CUSTOM E D'EPOCA # TOUR DELLA FABBRICA *

* Disponibilità limitata; si raccomanda di prenotare con anticipo; per maggiori dettagli, visitate il sito web www.triumph-live.com

POTETE VINCERE I BIGLIETTI PER TRIUMPH LIVE!

VOI E IL VOSTRO PARTNER O MIGLIORE AMICO POTRETE ESSERE NOSTRI OSPITI AL TRIUMPH LIVE 2010. ABBIAMO MESSO IN PALIO 20 COPPIE DI BIGLIETTI PER L'EVENTO COME PREMIO PER IL NOSTRO ESCLUSIVO CONCORSO DI TRIUMPH MAGAZINE. SI TRATTA DI BIGLIETTI VIP CHE VI OFFRONO L'ACCESSO A MALLORY PARK IL 18 SETTEMBRE, UN TOUR DELLA FABBRICA DI TRIUMPH A HINCKLEY, UN PRANZO CON ALCUNI DIPENDENTI CHIAVE DI TRIUMPH, DIVERSI OMAGGI FIRMATI TRIUMPH E IL PERNOTTAMENTO.

IL PREMIO INCLUDE:

- Due biglietti d'ingresso per Triumph Live a Mallory Park
- Tour guidato della fabbrica per due persone
- Pernottamento per due persone per la notte del 18 settembre
- Incontro con alcuni dipendenti chiave di Triumph
- Omaggi e articoli firmati Triumph per un valore di circa £100

Per partecipare, rispondete alle domande nel modulo qui accanto e rispeditecelo. 20 fortunati vincitori verranno estratti a sorte alla fine di luglio.

INDIRIZZO INDICATO SUL RETRO

Politica sulla privacy. Nel rispetto del Data Protection Act del 1998, Triumph Motorcycles Limited 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 18 anni di Triumph Magazine, dotati di patente per motocicli valida, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd e FMS Publishing. 2. Il premio comprende due biglietti d'ingresso per l'evento Triumph Live a Mallory Park, nel Leicestershire, Inghilterra, il giorno 18 settembre 2010; un pernottamento per la notte del 18 settembre presso una struttura selezionata e prenotata da Triumph Motorcycles Limited (pernottamento e prima colazione per due persone); tour guidato di gruppo della fabbrica; l'opportunità di incontrare alcuni dipendenti di Triumph; omaggi e articoli di merchandising firmati Triumph per un valore complessivo di circa £100. 3. Non è prevista un'alternativa in contanti al premio, che non è cumulabile con altre offerte Triumph. Il concorso termina il 23 luglio 2010 e l'estrazione sarà effettuata il 29 luglio 2010 tra tutte le candidature le cui risposte alle domande risulteranno corrette. I vincitori saranno avvisati a mezzo telefono entro sette giorni. 4. Tutti i partecipanti acconsentono a partecipare alle pubblicità di Triumph e devono poter partecipare all'evento il 18 settembre 2010. 5. Sarà possibile consultare i dettagli dei vincitori, resi disponibili dopo la data dell'estrazione, inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, Inghilterra SG12 7QA. Triumph Motorcycles Limited e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsivoglia aspetto del premio. 6. 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 COSA FESTEGGIA TRIUMPH MOTORCYCLES QUEST'ESTATE A MALLORY PARK?





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:

Concorso 'Triumph Live VIP Package',
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. 007

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
Neil Morley: Direttore Comunicazione
Paul Taylor: Coordinatore PR e comunicazioni
Irene Mateides: FMS Publishing
Gary Inman: Direttore

Stampato da The Burlington Press
Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd

AUTORI E COLLABORATORI

Il numero 007 di Triumph Magazine è stato realizzato con il prezioso contributo di alcuni dei più apprezzati giornalisti e fotografi di motociclismo. Abbiamo chiesto loro di dirci quale sarebbe il loro compagno di viaggio o passeggero ideale, vivente o del passato.



Graeme Brown a ha fotografato il team Triumph del campionato mondiale Supersport in Australia. "Il mio compagno di guida ideale sarebbe l'attore Eric Morecambe. Sono cresciuto con Morecambe e Wise ma ero troppo piccolo per apprezzare davvero l'umorismo. Guardando vecchi episodi ti rendi conto di quale genio fosse."



Ben Miller ha scritto la storia dell'ideazione della Trident e della Trophy. "Non amo avere dei passeggeri, ma di certo farei un'eccezione per Monica Bellucci. Magari in sella a una Speed Triple sulle colline della sua Umbria. Penso che sarebbe di grande compagnia durante le soste per un buon espresso italiano, e poi conoscerebbe tutte le strade migliori."



Mick Phillips ha intervistato Gordon Ramsay. "Sceglierei il leggendario bluesman John Lee Hooker su una Rocket III e viaggierei nel profondo sud degli Stati Uniti. Ci fermeremmo a ogni capitale musicale lungo il tragitto, come Clarksdale, Greenwood, New Orleans, Memphis... il tutto commentato dal grande uomo che, al calare delle tenebre, canterebbe a squarciagola il miglior blues del mondo."



Jason Critchell ha fornito materiale fotografico delle prime Triumph di Hinckley. "Facile: Elvis Presley. Probabilmente è la figura che ha maggiormente influenzato la musica. Sarebbe bello montare in sella con lui verso Las Vegas e conoscere così il vero Elvis. Amava le moto e guidava una Triumph. Mi chiedo cosa penserebbe del motociclismo moderno."



Mat Oxley ci ha dato un assaggio del Triumph ParkinGo European Series. "Direi il mio eroe, l'artista Francis Bacon. Guideremmo un paio di volte attorno a Soho Square su una Street Triple, per poi parcheggiarla e passare la notte a metterci nei casini con la gente del posto. Poi magari ci faremmo una colazione britannica al Ritz."



Gordon Ritchie ci ha spiegato il ruolo dell'elettronica nelle gare. "Lo Spike Milligan degli ultimi tempi, così potrei scrivere un libro intitolato 'In giro per l'Irlanda con un genio'. Spike avrebbe una Bonneville, io una qualsiasi tre cilindri. Per ottenere un effetto autentico per il personaggio, dovremmo partire durante un equinozio lunare e guidare a ritroso per Natale."



Gary Inman, il direttore della rivista, ha portato una T100 a spasso per la Grecia. "Senza ombra di dubbio, Steve McQueen. Guideremmo due Scrambler nude nel Deserto del Mojave, e io cercherei di rubargli qualche segreto di guida. Alla fine della giornata, ancora coperti di polvere, entreremmo nel bar più vicino per parlare e rinfrescarci la gola."



Rupert Paul ha svolto le sue indagini nel centro di ricerca di Castrol. "Cate Blanchett, possibilmente con le orecchie da elfo de 'Il Signore degli Anelli' sotto l'Arai. In quelle circostanze un'impennata in due su una Speed Triple potrebbe non essere una buona idea, per cui opterei per una Bonnie."



Andy Tipping ha documentato il viaggio in Grecia. "Il mio compagno di guida ideale sarebbe Chuck Yeager, il mitico collaudatore e il primo uomo a infrangere la barriera del suono. Guideremmo sulle Salt Flats di Bonneville su una Rocket III, poi monterei dei manubri ribassati e gli chiederai di fare il tifo per me mentre la lancio lungo le Salt".

TRIUMPH MAGAZINE È LA RIVISTA UFFICIALE DI TRIUMPH MOTORCYCLES LTD

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd 2010: 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.

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

CLASSICA. ETERNA. BELLISSIMA.



E CON QUEL DISTINTIVO TOCCO DI MODERNITÀ.

L'aspetto, lo stile di guida e la progettazione. La perfezione in ogni dettaglio. Triumph nell'anima. Il leggendario bicilindrico parallelo. Una moto davvero moderna. Un'esperienza davvero moderna. Triumph. Modern Classics.

PER SAPERNE DI PIÙ, CHIAMATE UN CONCESSIONARIO OPPURE PRENOTATE UN GIRO DI PROVA SU 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