

In qualità di clienti Triumph, fate parte di un club esclusivo e in costante evoluzione. Triumph si distingue da sempre per la sua capacità di produrre moto uniche, con uno stile e un carattere inconfondibili. Naturalmente voi già lo sapete, e a giudicare dal numero crescente di Triumph sulle strade, il segreto ormai è di dominio pubblico. La nostra ricetta per continuare a far crescere il marchio Triumph e per soddisfare i nostri fedeli clienti è molto semplice: costruire moto straordinarie che incontrano, e superano persino, le aspettative.

Ed è stata un'estate incredibilmente calda dal punto di vista lavorativo per tutti noi di Triumph. In questo numero della rivista Triumph troverete i sei nuovi modelli che abbiamo presentato per il 2011 oltre alla fantastica Sprint GT di cui avete letto nel numero precedente. Siamo certi che questi nuovi modelli susciteranno interesse ed entusiasmo quando nei prossimi mesi arriveranno nelle concessionarie.

In Triumph abbiamo il privilegio di poter contare sui clienti più devoti e fedeli di qualsiasi altra azienda al mondo. E di questo vi ringraziamo, tutti. Ci siamo guadagnati la vostra fedeltà negli anni e lavoreremo sodo per continuare a meritarla.

Non crediate che sia nostra intenzione sederci sugli allori e goderci la miglior gamma di moto mai realizzata: posso garantirvi personalmente che ci siamo già rimboccati le maniche. I modelli 2011 rappresentano l'inizio di un programma triennale di novità e nuovi lanci, con cui Triumph spiccherà il volo!

Buona lettura e buon futuro, con Triumph.

The Marker



SOMMARIO

TRIUMPH

Occhi aperti P4

La vera storia della Speed Triple 1050 2011 raccontata dagli uomini che l'hanno progettata e sviluppata.

L'invasione delle mutanti P14

Due moto uniche dall'Italia e dall'Austria mostrano tutto il potenziale custom della Thunderbird.

I nuovi Tiger sono tra noi P20

Vi presentiamo le due moto più chiacchierate dell'anno.

Viaggio al centro dell'Europa P22

Abbiamo seguito la Tiger 800XC su e giù per l'Europa nel suo ultimo, grandioso giro di prova pre-produzione.

Versatile P28

Una delle due parole che meglio descrivono la Tiger 800. L'altra è "splendida".

Daytona 675R P34

Vi presentiamo la Daytona 675R con quickshifter e soluzioni Öhlins e Brembo.

Sig. Öhlin P37

Intervista con il fondatore della leggendaria azienda specializzata in sospensioni.

Nata per correre P38

La giovane italiana Samuela De Nardi e la sua Street Triple R a Silverstone.

Intervista – JJ Burnel P44

Il leader degli Stranglers ci parla della sua storia d'amore: 35 anni con Triumph.

Una Thunderbird a New York P46

Da Manhattan a Coney Island passando per Brooklyn e Williamsburg nel giorno più caldo dell'anno.

Basse, agili e cattivissime P52

Thunderbird Storm, America e Speedmaster: le protagoniste della gamma cruiser 2011.

Concorso P54

I nostri nuovi capi d'abbigliamento e accessori personali preferiti, e la vostra possibilità di vincere un kit Adventure.

LA SPEED TRIPLE 2011 HA UNA LUNGA E MERITATA REPUTAZIONE DA DIFENDERE. MOTO SIMBOLO DELLA GAMMA TRIUMPH DAL 1994, SI DISTINGUE DA SEMPRE PER IL SUO CARATTERE DI ETERNA RIBELLE ANTICONFORMISTA E DECISAMENTE FUORI DAL CORO. CAPOSTIPITE DI UNA STIRPE DI SUCCESSO, DA SEMPRE OFFRE UN LOOK, UN SUONO E UNO "SOUL" CHE LE SONO VALSI IL TITOLO DI MIGLIORE DELLA CLASSE. E IN UN SETTORE DI MERCATO SEMPRE PIÙ COMPETITIVO E AMATO DAL PUBBLICO, TRIUMPH HA FISSATO UN NUOVO STANDARD DI PERFEZIONE CON QUESTO NUOVISSIMO MODELLO 2011. L'ULTIMA TRIPLE È ANCORA UNA VOLTA DESTINATA A PORTARE IL LIVELLO DELLE NAKED SU UN ALTRO PIANETA, GRAZIE A UN PERFETTO MIX DI LOOK INNOVATIVO E SEXY, MOTORE PIÙ POTENTE E CON PIÙ COPPIA E UN AGILE TELAIO IN ALLUMINIO CHE RENDE ARMONICO L'ASPETTO ALTRIMENTI AGGRESSIVO DELLA MOTO

CCHI APERTI

La nuova Speed Triple è arrivata

Testo: Paul Taylor
Foto: Paul Barshon













IN ALTO A SINISTRA Il telaio in alluminio è una novità assoluta. L'interasse è leggermente più lungo della Speed Triple precedente, ma grazie alla distribuzione del peso completamente diversa, alla nuova sospensione anteriore, ai freni e al design del telaio stesso, la versione 2011 è più rapida e maneggevole.

IN ALTO A DESTRA I nuovi fari sono per Triumph una mossa coraggiosa, ma la Speed Triple è una naked all'avanguardia e l'evoluzione è da sempre alla base del suo successo. Nella foto, potete vedere anche il cupolino in tinta venduto come accessorio.

IN BASSO A SINISTRA Tutto cambia. Nuovo gruppo ottico, nuovo porta targa, nuovo codino. Nella foto si posso apprezzare i doppi silenziatori atti Arrow con coperchi in carbonio proposti come accessorio.

IN BASSO A DESTRA II nome è quello leggendario, ma tutto il resto è cambiato, come le sovrastrutture o la grafica, o i nuovi indicatori di direzione LED che vedete nella foto proposti come accessorio.

Queste poche parole riassumono chiaramente l'approccio di John Bloor, proprietario di Triumph, in occasione della prima riunione di progetto per la Speed Triple 2011 nel lontano agosto 2007: "La Speed Triple è probabilmente il nostro modello più importante. Non rovinatela!"

E non stava esagerando: con quasi 65.000 moto vendute, la Speed Triple è di gran lunga il modello più venduto di Triumph nell'era Hinckley e probabilmente la moto che meglio incarna il DNA dell'azienda. Come suggerisce il nome stesso, il fulcro della Speed Triple è da sempre il motore a tre cilindri, mentre lo stile e il carattere sono rimasti innovativi nel tempo. Per il modello 2011, il tre cilindri da 1050cc, icona della casa motociclistica, è stato sensibilmente migliorato. La missione era di ottimizzare ulteriormente il propulsore e di incastonarlo nel miglior telaio che abbia mai abbracciato una Speed Triple.

Visto come hanno saputo esaltare la maneggevolezza della Daytona 675 e della Street Triple R, possiamo affermare con certezza che gli ingegneri Triumph sanno un paio di cosette su come si muovono le moto... Forti dunque di queste conoscenze, a meno di un mese dall'inizio ufficiale del progetto, un prototipo ibrido dall'aspetto essenziale, basato sulla Speed Triple esistente, fu sottoposto a svariati test per verificare la validità della geometria iniziale e dei calcoli relativi alla distribuzione del peso.

Questi test iniziali servirono a stabilire che la distribuzione ottimale del peso per la Speed Triple era vicino a quella di una sportiva con il 50,7% verso l'anteriore (rispetto al 51,3% verso il posteriore del modello precedente). Per raggiungere

questo scopo, il team riesaminò efficacemente il concept progetto iniziale e sviluppò una nuova specifica del telaio con il motore spostato di 20 mm in avanti e un interasse più lungo, ora di 1435 mm. Fu inoltre vagliata la possibilità di trovare una nuova collocazione alla batteria e di ridurre la massa dei silenziatori adottando materiali interni più leggeri. E tutto questo avveniva nell'ottobre del 2007, tre anni prima della data di presentazione prevista: lo sviluppo del progetto noto internamente come NV stava per partire sul serio.

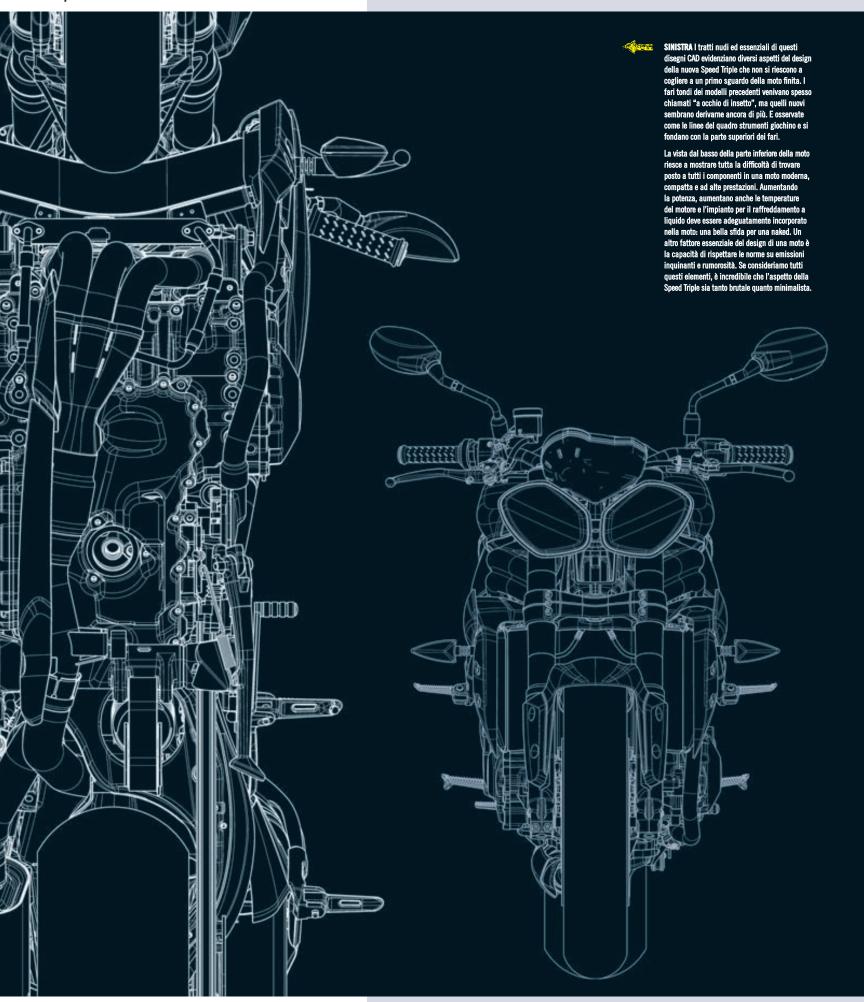
Il lavoro di styling cominciò immediatamente, mentre il team prendeva in considerazione i commenti dei clienti, ricavato dai sondaggi inviati a tutti coloro che acquistano una nuova Triumph. Benché le opinioni nei confronti della Speed Triple esistente fossero incredibilmente positive (il 92% dei clienti ha dichiarato che la loro moto era "ottima" o "straordinaria"), la lista dei desideri comprendeva una sella più confortevole, un maggior campo visivo offerto dagli specchietti e una strumentazione più completa, incluso un indicatore del livello di carburante. Il designer californiano Tim Prentice, il cui ultimo lavoro per Triumph era stata la strepitosa Thunderbird, realizzò le bozze iniziali.

Entro la fi ne di aprile 2008, i primi modelli a grandezza naturale erano pronti per la revisione interna. Furono tutti soddisfatti del concept progetto ideato da Prentice, così venne stabilito il design di base. I principali punti di discussione vertevano sui fi anchetti del radiatore, un nuovo elemento di design per il modello 2011, e, sorprendentemente, anche sui fari.











"Sin da subito ci siamo resi conto di poter raggiungere gli obiettivi che ci eravamo prefissati e ora possiamo persino ammettere di averli abbondantemente superati. Le modifiche apportate a geometria, distribuzione del peso, sospensioni, freni ed ergonomia hanno reso la moto non soltanto molto più veloce e precisa in pista, ma anche molto più facile, pratica e divertente da guidare a ogni velocità e in tutte le condizioni. Siamo davvero soddisfatti del risultato ottenuto."

Quando i risultati dei primi test arrivarono a Hinckley, l'emozione si diffuse a macchia d'olio in tutta la fabbrica. Nel giugno del 2009, il progetto NV venne sottoposto a durissimi test sul circuito di Calafat, in Spagna, per permettere l'ulteriore sviluppo delle sospensioni. Persino in fase di prototipo, la nuova moto era straordinariamente veloce lungo il tortuoso circuito catalano, girando con tempi vicinissimi alle Supersport e più veloce di ben sette secondi rispetto al modello precedente. La silenziosa speranza si trasformò definitivamente in puro entusiasmo quando i dipendenti iniziarono a ordinare le proprie NV. Nel frattempo nel Regno Unito alcune NV in incognito venivano sottoposte a test di durata su strada e presso vari centri di collaudo. I cambiamenti relativi ai dettagli quali il faro e i fianchetti del radiatore furono approvati, la lavorazione dei componenti commissionata e lo sviluppo finale di ergonomia e impianto frenante ultimati.

L'11 gennaio 2010 fu completato il primo prototipo di NV costruito dalla linea di produzione a Hinckley. In totale, la linea di produzione costruì oltre 100 prototipi prima dell'avvio della produzione su larga scala, iniziata l'11 ottobre 2010.

Mentre le moto venivano sottoposte a durissime prove presso il centro di collaudo Bruntingthorpe Proving Ground, un altro collaudatore iniziava un durissimo tour del vecchio continente, per un totale di circa 4800 chilometri dal Regno Unito alla Spagna, con una breve sosta in Germania sulla via del ritorno per girare al Nürburgring, per un paio di giri sul famosissimo circuito tedesco. Malgrado la lunghezza e durata del percorso, il collaudatore ricorda l'esperienza con emozione: "Ho provato di tutto durante quel viaggio, dal sole più caldo alle piogge più forti che abbia mai visto, passando dalle tortuose stradine dei Pirenei alle grandi distese delle autobahn tedesche. Insomma, le normali condizioni in cui si trovano a guidare i motociclisti in un lungo viaggio su e giù per l'Europa. Mi sentivo talmente legato alla moto dopo quell'esperienza che quando sono tornato in fabbrica volevo solo saltare nuovamente in sella e rifare tutto da capo."

Come si conviene al modello che ha ricoperto un ruolo tanto importante nel successo di Triumph, la nuova Speed Triple è stata presentata al pubblico mondiale il 5 ottobre, sotto i riflettori di Intermot, a Colonia, proprio dove Triumph debuttò nel 1990 con il suo marchio rinnovato.

DETTAGLI DELLO SVILUPPO

SONO STATI NECESSARI TRE ANNI A UN TEAM COMPOSTO DA OLTRE 20 PROGETTISTI PER SVILUPPARE L'ULTIMISSIMA SPEED TRIPLE. A CAPO DEL TEAM DEDICATO AL TELAIO C'ERA STEVE DAY, UNO DEGLI INGEGNERI COINVOLTI NELLO SVILUPPO ORIGINALE DEL MOTORE 1050. ABBIAMO POSTO A STEVE ALCUNE DOMANDE PER OFFRIRVI UN'ESCLUSIVA SUI RETROSCENA DELLO SVILUPPO DI QUESTA FANTASTICA MOTOCICLETTA.

Quali sono i punti più critici quando si lavora su una motocicietta simbolo come questa? C'era molta pressione perché questa moto è il nostro simbolo, ma lo stress atuta e lo dimostra il briefing chiaro e conciso che abbiamo ricevuto all'inizio.

Su quait aree stè principalmente concentrato il team?

La profonda conoscenza di Triumph nello sviluppo del telato ha fatto passi da gigante negli ultimi anni e sotto molti aspetti la Street Triple era il nostro 'punto fermo' in termini di maneggevolezza ed ergonomia. Il nostro lavoro con le moto ibride (prototipi basati su parti di modelli esistenti) nelle primissime fasi del concept iniziale ci consente di apportare modifiche lungo il percorso, appianare ogni problema e fissare degli obiettivi chiari per i nostri ingegneri.

Il team di sviluppo del telaio ha tantissimo lavoro durante questa fase, calibriamo la geometria, regoliamo la posizione del guidatore e sposiiamo pesi in piombo da una parte all'altra dell'ibrido per stabilire il centro di gravità e la distribuzione del peso ottimali, cosa che si è rilevata di vitale importanza nel determinare le specifiche richieste.

Quait sono state le decisioni più difficili da prendere?

Probabilmente le discussioni più accese avevano come protagonista lo stile dei fari, ci sono voluti circa 18 mesi per ultimario. Alla fine penso che abbiamo trovato il bandolo della matassa, con un look moderno e aggressivo pur nel pieno rispetto della tradizione Speed Triple.

Ci sembra di capire che anche cose comunemente considerate piccoli dettagii hanno comunque richiesto molto tempo.

Si, per esempio abbiamo fatto moltissime riunioni per determinare la posizione della batteria. Abbiamo condotto molti test per valutarne la durata, per garantire che la temperatura operativa fosse stabile e per esaminare il modo in cui racchiudere tutti i componenti nel telaio. Il compito più difficile per i team di design del motore e del telaio è stato quello di racchiudere quasi 5 kg di batteria in un airbox in materiale plastico senza infaccare le prestazioni o ridurre la durata del filtro dell'aria o diminuire la capacità del serbatoio, ma anche di posizionare al meglio i vari componenti dell'impianto ABS.

Come al si sente quando la "creatura" viene finalmente alla luce? Quando il primo prototipo fu costruito nel maggio del 2009, eravamo tutti molto ansiosi e speravamo che la moto vera e propria avesse le stesse prestazioni dell'ibrido. La moto fu quindi mandata in Spagna per la valutazione e quando chiamadi per assicurarmi che fosse arrivata e che fosse tutto in ordine, ricevetti una sorpresa davvero inattesa. I test non dovevano iniziare prima di un paío di settimane, ma i collaudatori erano talmente ansiosi di provaria che le avevano fatto il pieno e l'avevano portata a fane un girol La loro reazione a questi primi test fu talmente positiva che un'emozione palpabile si diffuse a macchia d'olio in tutta la fabbrica. A volte i collaudatori arrivavano a litigarsi le chiavi della nuova motol

E cosa provi ora che la moto è stata presentata al pubblico? È stato un progetto fantastico a cui lavorare e sono convinto che i nostri clienti adoreranno questa moto. Io di certo già la amo. E infatti ho già versato l'acconto per una Speed Triple rossa con ABS...non vedo l'ora che arrivil





SAPPIAMO BENE CHE CHI POSSIEDE UNA SPEED TRIPLE AMA DARE UN TOCCO PERSONALE ALLA MOTO. È UNA PASSIONE NELLA PASSIONE. CON UNA FANTASTICA GAMMA DI ACCESSORI ORIGINALI PER IL MODELLO 2011. LE IDEE PER VIZIARSI UN PO' NON MANCHERANNO. E SONO TUTTI PROGETTATI. SVILUPPATI E ACCURATAMENTE TESTATI INSIEME ALLA MOTO PER GARANTIRE UN'INTEGRAZIONE PERFETTA.

SPEED TRIPLE: GO YOUR OWN









Fornito in tinta direttamente

dalla fabbrica per garantire

la massima precisione del colore, il cupolino offre stile

e sostanza, regalando al

guidatore una protezione dal vento superiore.

Come gli altri componenti

opzionali della carrozzeria. il puntale è in tinta con

Speed Triple ed è realizzato in materiale ABS ad alta

resistenza per garantirne qualità e durata pari a

quelle della carrozzeria

di serie.

la gamma colori della

1 Cupolino



5 Deflettore Montato sul cupolino. il deflettore offre una protezione dall'aria ancora maggiore per guidare più a lungo in totale comfort.

6 Sella ribassata Con un'altezza inferiore di 20 mm, la sella ribassata vi aiuta a tenere i piedi per terra, garantendo così

una sensazione di fiducia e controllo totale. 7_TPMS (Tyre Pressure

Monitoring System) La strumentazione della nuova Speed Triple è stata progettata per lavorare fianco a fianco con il nuovo sistema TPMS fornito come accessorio. La pressione dei pneumatici anteriore e posteriore viene visualizzata direttamente dal pannello degli strumenti, con avvisi automatici in caso di pressione inferiore ci livelli ottimali.

8_Silenziatori slip-on Arrow Realizzati in acciaio inossidabile con rivestimento in titanio e finali in fibra di carbonio, i silenziatori slip-on Arrow sono approvati con marchio E per il rispetto delle norme sulla rumorosità e offrono una significativa riduzione di peso oltre a un incremento delle prestazioni. Una messa a punto personalizzata del motore assicura prestazioni sempre ottimali dello scarico e del motore.

9 Borsa da serbatoio Questa compatta borsa da serbatolo presenta una costruzione preformata con capacità espandibile da 16 a 20 litri. Tra le peculiarità troviamo zip idrorepellenti, tasca portamappa removibile e copertura antipioggia impermeabile. Sono inclusi inoltre deali spallacci per trasformare la borsa in un comodo ed elegante zaino da usare quando si scende dalla motocicletta.

10 Indicatori di direzione LED

I nuovi indicatori di direzione LED approvati CE, proposti come accessorio per la Speed Triple, saranno disponibili per tutti i modelli sportivi prodotti a Hinckley.

11 Specchietti all'estremità del manubrio – Neri

Gli specchietti da installare all'estremità del manubrio sono un'elegante alternativa alla dotazione di serie. Lavorati CNC e disponibili in una finitura anodizzata trasparente o nera, auesti accessori riportano il logo Triumph inciso al laser e vetro fumé. Sono venduti anche singolarmente.

12 Borsa posteriore

È la borsa perfetta per portare sempre con sé tutto ciò che occorre. Con una capacità di 10 litri espandibili a 16 la borsa posteriore si fissa alla sella del passeggero. Tra le peculiarità troviamo costruzione preformata, zip idrorepellenti, copertura antipioggia integrale e spallacci per quando si scende dalla moto.











3_Scarico Low Boy Arrow Il sistema "Low Boy" 3-in-1 (non omologato su strada) cambia radicalmente lo stile, le prestazioni e la maneggevolezza della Speed Triple, Realizzato in acciaio inossidabile e titanio superleggero, lo scarico basso 3 in 1 aarantisce un risparmio di peso del 70% rispetto all'impianto di serie. Il peso rimanente viene spostato verso il basso, riducendo così il centro di gravità e migliorando la maneggevolezza della moto. Un'apposita messa a punto del motore garantisce prestazioni ottimali, abbinate a un incremento di potenza e al caratteristico e melodioso melodico sound. Meglio di cosìl













In meno di 18 mesi, l'ultima Triumph a portare con orgoglio lo storico nome Thunderbird è riuscita a far breccia nei cuori dei motociclisti di tutto il mondo. E dalla California a Canberra, i proprietari si sono man mano resi conto che questa muscolosa cruiser poteva rappresentare un punto di partenza perfetto per creare qualcosa di unico ed eccezionale, capace di distinguersi dalle altre Thunderbird. Alcuni hanno scelto di attingere a una gamma di accessori ufficiali che comprende oltre 100 articoli, altri invece si sono spinti persino oltre.

In ogni caso, è chiaro che le linee lunghe e ribassate della Thunderbird, oltre al suo telaio intuitivo, si prestano alle fantasie dei preparatori a ogni livello. Ecco due diversi approcci tutti europei.

SUPER BIG BORE DA 1,7

Non accade spesso che il racconto di una grande moto inizi parlando di una grande auto, ma a quanto pare negli uffifici di Triumph Italia, a nord est del centro di Milano, c'è un manipolo di uomini con una passione comune. E questa passione è la Super 7, la brillante auto sportiva prodotta dall'azienda britannica Lotus dal 1957 al 1972, e in cui i diritti di produzione furono in seguito acquisiti dalla Caterham, altra casa automobilistica britannica che prosegue ancor oggi la sua opera.

Negli uffifici di Milano si era già parlato, complice una buona dose di caffè, di creare qualcosa di un po' diverso con la Thunderbird, ma come spingere oltre l'impatto di un bicilindrico parallelo da 1600 cc con già così tanto carattere? Alla fine, sotto la guida tenace del quarantaduenne Advertising Designer Stefano Narra, si è deciso di trarre ispirazione dalla leggendaria Lotus Super 7.

"La T-bird viene fornita direttamente da Triumph con un carattere e un'aggressività unica," spiega Stefano. "Tobiettivo, e la difficoltà maggiore era costruire una special in grado di attirare sguardi e attenzione senza cambiare nemmeno una vite della moto originale. E infatti, a parte gli ammortizzatori posteriori, sostituiti con degli Öhlins, e un bellissimo cupolino disponibile come accessorio ufficiale, la struttura è sostanzialmente identica a quella della moto quando esce dalla linea di produzione." A onor del vero, Stefano si è dimenticato di citare il kit big-bore da 1700 cc, ma forse perché è comunque un accessorio ufficiale Triumph.

La realizzazione è stata tutto sommato veloce: un paio di lavoro, dedicate principalmente a rimuovere la verniciatura originale e a lucidare le parti metalliche o a riverniciare alcune zone in nero o giallo e British Racing Green, caratteristico della Super 7. A parte il kit big-bore, il motore non è stato modificato, mentre ai collettori dello scarico è stato aggiunto del nastro telato per "dare un tocco vintage" al progetto.

Stefano, che lavora in Triumph fin dall'inizio della commercializzazione del marchio in Italia, ha deciso di limitare il lavoro a modifiche puramente estetiche. "Volevamo dimostrare che anche solo lavorando sul colore, senza grossi sconvolgimenti, si poteva ottenere una moto completamente diversa," ha dichiarato.

La verniciatura e la lucidatura hanno avuto un impatto enorme, e non soltanto sugli appassionati che hann potuto vedere la moto al Salone EICMA 2009 di Milano, ma sullo stesso Stefano, che ha progettato il logo Triumph "old school" che spicca sul serbatoio da 22 litri. "Quando i miei colleghi ad io abbiamo visto il serbatoio finito, appena tornato dalla verniciatura, ci siamo emozionati" ricorda con un gran sorriso.

Stefano "eravamo certi di aver raggiunto lo scopo che si erano prefissati, ovvero l'uso di mezzi relativamente semplici per rendere ancor più magico un prodotto già di per sé straordinario" cosa molto importante per Stefano, che apprezza la versione di serie della Thunderbird. "Mi piace perché è una cruiser europea, e ne apprezzo il motore e la maneggevolezza. E devo ammettere che è il canovaccio ideale per dare libero sfogo ai propri gusti e alla propria personalità."

- * La verniciatura è ispirata alla classica auto sportiva britannica Super 7
- * Alcune zone del serbatoio e dei parafanghi sono state riportate al nudo metallo e lucidate a specchio
- * Il logo Triumph appositamente realizzato sostituisce il marchio originale sul serbatoio
- * La special monta due ammortizzatori Öhlins e il kit big-bore da 1700cc



IL FRAGORE DELLA THUNDER

Nel frattempo, sull'altro versante delle Alpi, e per la precisione in Austria, il concessionario Triumph Josef Podlipnig si stata spingendo un po' oltre. Il risultato? Un missile color argento in grado di lasciare tutti senza fiato, con un carismatico aspetto ribassato e minaccioso.

Avendo all'attivo numerose custom di successo, il trentanovenne Josef non si è lasciato sfuggire l'enorme potenziale della Thunderbird. "Non appena fu presentata la nuova gamma, sapevo di voler fare qualcosa di speciale per questo manipolo di motociclisti," ha dichiarato. "E visto il feedback positivo che abbiamo ricevuto, direi che questa moto ha fatto colpo."

Per ultimare l'opera sono stati necessari più o meno sei mesi a Josef e al tuo team di Motorradklinik a Leibnitz, 200 km circa a sud di Vienna. Il motore non è stato toccato, ma il telaio ha ricevuto modififi che sostanziali. La forcella è stata "aperta" di sei gradi e il cerchio posteriore non soltanto è più ampio, per una ruota con sezione da 250 rispetto alla versione standard da 200, ma è anche più largo di un pollice per un diametro complessivo di 18". l'effetto combinato suggerisce una moto perfettamente a suo agio sulla drag strip.

Un'altra importante modifica riguarda la sostituzione dei due ammortizzatori con un monoammortizzatore air-assist, che, insieme al parafango posteriore corto e sottile (che include un aggressivo taglio longitudinale per la luce posteriore) e agli scarichi corti e rialzati, crea un posteriore molto ordinato e spazioso. Ma queste modifiche non sono state certo facili da apportare. "La parte più difficile dell'intero processo," spiega Josef, che sta lavorando anche su un forcellone più ampio per montare uno pneumatico più grande, "è stata trovare lo spazio necessario per il monoammortizzatore, in modo da allineare correttamente lo pneumatico posteriore più grande e la cinghia di trasmissione." E una volta terminato il lavoro strutturale, si è potuta prestare attenzione agli aspetti estetici.

"Abbiamo lucidato i cerchi e modificato il parafango anteriore oltre al posteriore, e anche il faro. Abbiamo montato anche specchietti, manopole e leve differenti," continua. Naturalmente Josef non si occupa soltanto del lato ingegneristico delle cose, ma si concentra anche sull'aspetto generale della moto e sul modo in cui i vari componenti lavorano in perfetta armonia. E il serbatoio,



con la sua forma così particolare, è il cuore di ciò che più ama della sua creazione. "Adoro il modo in cui il parafango anteriore si sposa con il faro, il serbatoio e la sella," dice. "Creano un'unica linea, che rende unica l'intera moto. Penso che la gente abbia apprezzato così tanto la moto perché, malgrado tutte le modifiche che abbiamo apportato, resta sempre elegante e sportiva."

Josef, concessionario di moto da 11 anni, di cui gli ultimi quattro dedicati anche alla vendita di Triumph, può ricreare questa custom per i clienti, con l'aggiunta di € 15.000 al prezzo di listino di una nuova Thunderbird per la personalizzazione. Ma cosa pensa della moto di serie?

"È fantastica perché non è semplicemente un custom, ma una cruiser con una maneggevolezza talmente buona da consentirne una guida sportiva." E la Thunderbird è una moto facile da personalizzare? "Sì," sorride, "basta avere le idee giuste."

E la Thunderbird è una moto facile da personalizzare? "Sì," sorride, "basta avere le idee giuste."

- * La forcella è stata inclinata di 6 gradi in più ed è stato montato un monoammortizzatore posteriore
- * Gli scarichi sono corti e rialzati, mentre il serbatoio è modellato secondo linee innovative
- * Il parafango posteriore è unico, con la luce posteriore integrata
- * La ruota posteriore da 18" è più grande, con una sezione da 250



LE NUOVE HGER



SONO TRA NOI





[AVVENTURA 1]

Triumph sa bene che le avventure possono essere di tanti tipi, alcune ci portano in altri continenti, altre semplicemente dall'altra parte della città. E le nuove Tiger di Triumph sono pronte per entrambe

Portare fuori dalla fabbrica una moto top-secret, di pre-produzione, e guidarla fino ai confini dell'Europa e ritorno, in un viaggio colossale di tre settimane, mesi prima della presentazione ufficiale, sembrerebbe un'idea folle. E di certo un'idea che nessuno approverebbe nel quartier generale di Triumph.

Ma è esattamente quello che ha fatto Julian Amos per i test finali della Tiger 800XC

Testo: Julian Amos

Foto: Jason Critchell & Julian Amos

Inghilterra, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia... L'ultimo paese dell'elenco sta già svanendo in lontananza, mentre seduto accanto alla Tiger 800XC di pre-produzione, lo osservo dal ponte del traghetto diretto in Turchia.

L'idea di questo viaggio mi è venuta un anno fa. Ora, dopo mesi e mesi di pianificazione, lo sto facendo per davvero. Durante questi ultimi dieci, lunghissimi giorni ho guidato da casa mia alla fabbrica di Triumph a Hinckley fino all'inaridito territorio della Turchia centrale.

Ho preso la Tiger 800XC in fabbrica il venerdì, ho passato il weekend a fare i bagagli e mi sono buttato sulle autostrade trafficate dell'Inghilterra il lunedì mattina. Se va tutto secondo i piani, dovrei essere di ritorno in Gran Bretagna tre settimane dopo la partenza. Nel corso degli ultimi anni e mesi, ho percorso migliaia di chilometri su svariati prototipi di Tiger 800XC, ma questo viaggio è diverso. È lavoro, certo, ma è anche una vacanza. E una vacanza tra le migliori, passata dietro il manubrio di una fantastica moto pronta a seguirmi ovunque.

Faccio parte del team che ha valutato la Tiger 800XC durante l'intera fase di sviluppo (leggete lo speciale "Collaudatore" nel riquadro per saperne di più) e questo viaggio su strada è l'ultimo test della moto che presto entrerà in produzione per poi raggiungere gli showroom. Ma è un test decisamente insolito. Unico, direi. Le altre moto di pre-produzione affrontano le strade in incognito. L'ultima Speed Triple, per esempio, è stata portata dalla Spagna all'Inghilterra passando per la Germania, ma l'escursione è durata solo alcuni giorni, non certo più di tre settimane come prevede questo mio viaggio. Questo tipo di esperienza touring è proprio una delle cose in cui la Tiger 800XC è stata progettata e realizzata per eccellere, ma quando ho pianificato l'itinerario non mi ero reso conto di quando sarebbe stato difficile. Il tempo è cambiato da cinque ore ininterrotte di piogge torrenziali in Croazia ai 40° della Grecia. Le strade sono mutate dai passi alpini della Svizzera alle autoroute sgombre della Francia, fino alle strade dissestate dell'Albania, dove interi tratti di carreggiata erano stati spazzati via, e il traffico veniva deviato ai margini dei campi e dentro e fuori a veri e propri crateri. La robusta forcella rovesciata ad ampia escursione è stata sottoposta a durissimi test in Montenegro e Albania, e ha saputo incassare i colpi proprio come sapevo avrebbe fatto.

Ma non è stata la sola a comportarsi così bene. Durante tutto il viaggio la Tiger 800XC è stata tanto vicina alla perfezione come solo una moto può essere, malgrado l'enorme quantità di bagagli che era costretta a portare. Ma ora il test sta per diventare ancor più duro, mentre mi dirigo verso le terre selvagge della Turchia.

Dopo una doccia in albergo a Nevsehir mi accingo a esplorare l'incredibile regione della Cappadoccia, sempre in sella alla Tiger naturalmente. Sono stato molto attento nel percorrere i tanti tratti fuoristrada negli ultimi giorni, ma il fatto di sapere che mi sarei fermato nella regione per un paio di giorni mi ha reso più coraggioso. Con tutti i bagagli sempre fissati alla moto, tranne gli oggetti più pesanti che ho lasciato in albergo, mi sono divertito a in traversare e derapare sulla polvere arida, manovre che non avrei mai considerato prima d'ora. E intanto mi rendo conto di quanto sia completa questa moto.

Malgrado le migliaia di chilometri percorsi su prototipi di Tiger 800, ho sempre condotto dei test specifici. Questa è in assoluto la prima volta che monto in sella per mio puro divertimento. Gli pneumatici tassellati che ho montato in Grecia si sono rivelati davvero utili sui sentieri che i turchi chiamano strade, e vanno alla grande anche adesso, sulla sabbia.

Dire che l'ho messa a dura prova suona quasi ridicolo in confronto a quello che le ho fatto passare, e soltanto più tardi mi rendo conto che forse sono stato un po' imprudente, considerando la distanza che devo ancora percorrere per tornare a casa. Ma la mia preoccupazione si è poi rivelata del tutto infondata. Mentre la esaminavo attentamente, mi è parso di sentire la moto chiedermi... "Lo rifacciamo?". Il giorno seguente è tempo di ripartire alla volta di casa.

Benché l'elegante carrozzeria della Tiger 800XC sia ricoperta di uno spesso strato di sabbia e polvere, è comunque difficile credere che sia proprio la stessa moto, con lo stesso assetto, che ho spinto in manovre assurde sullo sterrato, alleggerendo appena il posteriore in derapate controllate e saltando giù da alte dune di sabbia. Ora viaggia serena a velocità sostenuta e guadagna terreno su ogni tratto d'asfalto in buone condizioni che incontro. Persino le temperature estreme che io stesso fatico a sopportare non rappresentano un grosso problema per lei. Si è trasformata in una turistica ad alte prestazioni, e la posizione di guida ti fa subito venir voglia di attraversare interi continenti (anche se sei uscito solo per comprare il giornale). Diverse persone collaborano allo sviluppo di ogni nuova Triumph, e sono felicissimo di essere uno di loro. Guidare una moto così vicina alla fine del periodo di prova in una giornata come questa ti dà la sensazione che tutti i pezzi del puzzle vadano al loro posto. La soddisfazione per il lavoro svolto non potrebbe essere maggiore.

Ora mi trovo nel pieno centro di un'altra capitale europea: Budapest. E la Tiger 800XC si è trasformata in una moto stradale. Sto sfruttando al massimo l'eccellente angolo di sterzata, la sella alta e la coppia strepitosa per farmi strada tra il traffico intenso. Devo ancora trovare un posto in cui questa moto non si senta a suo agio. Quel che so per certo è che d'ora in avanti la guarderò con occhi diversi. Non è stata la moto che stavo testando per lavoro, ma la mia compagna nel più memorabile viaggio della mia vita.

Serbia, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e poi Germania. La Triumph sfreccia senza tema di confronto in mezzo alle veloci berline tedesche. Non serve scalare se mi trovo davanti un'auto più lenta sulla corsia di sorpasso: mi basta sfruttare al massimo l'ampia curva di coppia del motore a corsa lunga, aprendo e chiudendo il gas nella marcia più alta. Ma può davvero essere la stessa moto che ho guidato a passo d'uomo e a pieno carico sui peggiori tratti di strada e sentieri immaginabili, e che poi ho spinto come una moto da cross tra le dune della Turchia?

Mi sono innamorato della Tiger 800XC. Ha saputo sopportare con classe tutto ciò a cui l'ho sottoposta e ha affrontato a testa alta ogni situazione, da purosangue qual è. Bagagli pesanti non intaccano più di tanto la sua impareggiabile maneggevolezza. Persino con due ruote di scorta fissate alla moto, si lasciava guidare meglio di quanto immaginassi. Durante il viaggio ho fornito il mio feedback sulla moto, ma gli ingegneri erano già consapevoli





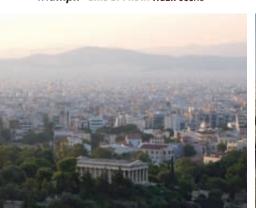








Triumph GIRO DI PROVA TIGER 800XC











e informati della stragrande maggioranza dei miei riscontri. Non è emerso alcun nuovo problema tecnico, a riprova del fatto che gli anni di test permettono di eliminare praticamente ogni potenziale difetto sul nascere.

E questa traversata della Germania me l'ha definitivamente confermato. Se dovessi comprare una moto per fare di tutto, ovunque, la mia scelta cadrebbe su di lei. Se pensate che lo dica perché lavoro per l'azienda, vi sbagliate. Ne abbiamo fatte di tutti i colori, io e questa moto.

Ho persino creduto di averla quasi distrutta un paio di volte, ma in realtà non mi sono neppure avvicinato al suo limite. Passo l'ultima sera prima di tornare in Inghilterra in un hotel belga. Dalla camera mando un'e-mail all'ufficio per chiedere se posso comprare questa moto una volta concluso il ciclo di test. Spero che mi dicano di sì.

A Liegi mi sveglia il rumore della poggia battente. L'acquazzone si trasforma presto in vento, che mi segue per tutta la strada del ritorno. Cerco di pensare ad altro per non lasciarmi scoraggiare troppo dal tempo avverso. È incredibile quante cose si riescono a fare in appena tre settimane, se solo lo si vuole davvero. E con una moto, poi. Mentre risalgo la strada dove abito, i ricordi mi appaiono lontani, o forse come un film appena visto. Ora la domanda è: dove mi porterà il mio prossimo viaggio e in sella a quale moto monterò?

Un grazie speciale a:

Museum Hotel, Nevsehir, Turchia www.museum-hotel.com; Hülya Polat del Nevsehir Tourist Contact; Evin di redmintcomms.co.uk; la sede Triumph in Grecia.

COLLAUDATORE CHI È JULIAN AMOS?

"Faccio il collaudatore per Triumph da quasi 14 anni e mi occupo di gran parte degli aspetti legati a test e sviluppo.

Ho iniziato verso la fine del 1996, con un progetto diventato poi la Sprint ST di prima generazione. I miei primi anni li ho trascorsi a testare moto presso il centro di collaudo britannico sul circuito di MIRA, verificando principalmente cicli di emissione e conducendo le cosiddette prove pavé per l'integrità strutturale. Dopo un paio d'anni ho iniziato ad ampliare le mie conoscenze e a imparare nuove tecniche di guida per altri test, come prova rumore, sovraccarico dei freni, test di resistenza, uso eccessivo della frizione, altitudine, alte temperature... Testiamo tutto ciò che riuscite a immaginare, e anche un paio di cose che non immaginereste neppure. Naturalmente, c'è sempre anche il collaudo su strada. Questo lavoro, considerato da molti come uno dei migliori al mondo, diventa davvero duro durante i rigidi inverni britannici, con inondazioni, neve e ghiaccio."

"Ultimamente mi sono specializzato nei collaudi per la taratura del carburante. Lavoro di nuovo a MIRA, ma ci spostiamo anche all'estero per testare la moto ad altitudini e temperature ambientali elevate. In questo lavoro bisogna essere molto sensibili al feedback fornito dalla moto. La si deve 'sentire' con ogni parte del corpo. E bisogna imparare a capire quello che ci dice. Certo, ci vuole del tempo, ma una volta che hai imparato a riconoscere le sensazioni, non riesci più a guidare una moto come prima. Dedichiamo mesi e mesi a ogni nuova moto per assicurarci che le sue prestazioni siano sempre le migliori possibili, pur nel pieno rispetto delle rigide normative sulle emissioni. È un lavoro; ma chi lo sceglie, lo fa perché ama le moto."





Capacità di carico A differenza di molte altre moto sul mercato, offre spazio a sufficienza per un lucchetto α U sotto la sella.

Sella regolabile Si può abbassare o alzare per il massimo comfort. Una sella ribassata opzionale è disponibile come accessorio ufficiale.

Telaio di nuova generazione La Tiger 800 e la Tiger 800XC sfoggiano un nuovissimo telaio in acciaio. Rappresenta il $\ mix\ perfetto\ tr\alpha$ peso, robustezza e dinamismo per una moto nata per

l'avventura.

Motore da 800cc Il nuovo motore da 800cc è a corsa lunga per garantire un'erogazione eccellente della potenza. Produce inoltre in maniera lineare ben 79 Nm di coppia, e con i suoi 95 CV questa moto è probabilmente la più potente della categoria.

Alternatore ad alta potenza Progettato per alimentare i fari antinebbia ausiliari, il navigatore satellitare, le manopole riscaldate e la presa di alimentazione opzionale.

Turistica per le grandi distanze La capacità del serbatolo di 19 litri e la posizione di guida confortevole consentono di percorrere svariati chilometri ogni giorno.

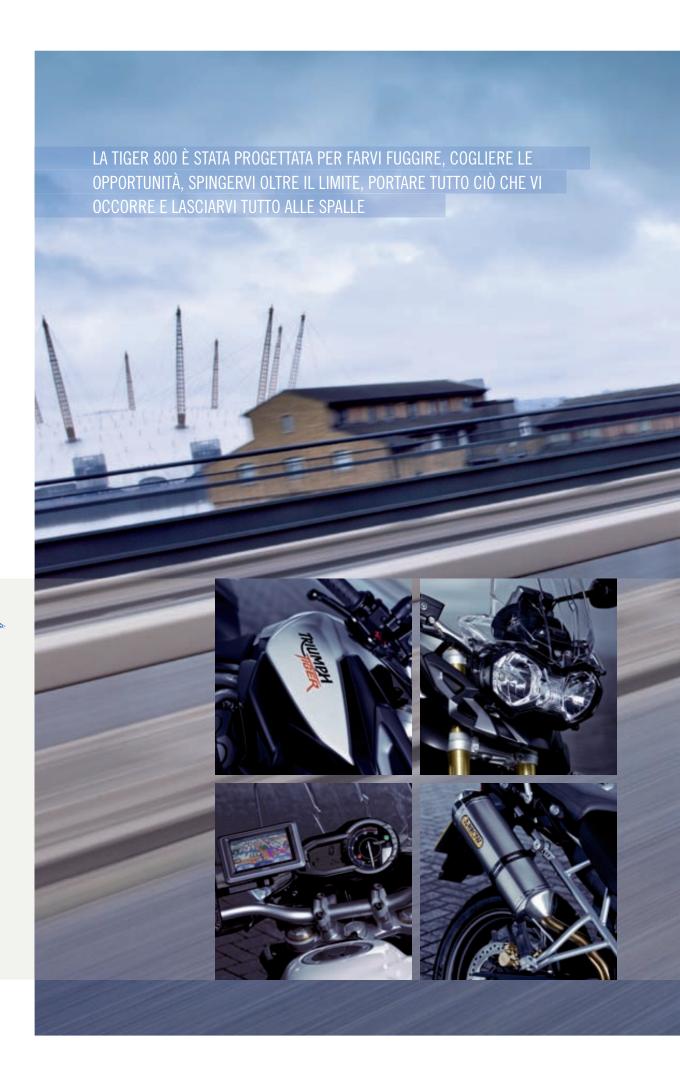
Forcella ad ampia escursione La robusta forcella da 45 mm di diametro è più lunga di quella da 43 mm adottata dalla Tiger 800 e offre una corsa maggiore per incassare i colpi delle strade più dissestate. le Tiger 800 montano un ammortizzatore posteriore regolabile nel precarico.

Manubrio di alta qualità Il manubrio in alluminio rastremato è regolabile in base alle preferenze di guida del motociclista. I paramani sono montati di serie sulla Tiger 800XC.

Cerchi a raggi I cerchioni sono realizzati in una leaa robusta e leggera. I dischi anteriori sono da 300 mm. l'ABS escludibile è disponibile come accessorio opzionale sia per la Tiger 800 che per la Tiger 800XC.







IN ALTO A SINISTRA La Tiger 800 è nata per affrontare le avventure più estreme, quindi ha una carrozzeria minimale, dal look stupendamente aggressivo.

IN ALTO A DESTRA I nuovi fari sono alimentati dal potente alternatore da 550 W. E lo stile del cupolino è inconfondibile

IN BASSO A SINISTRA La

strumentazione è il top nella sua categoria. Nella foto, la moto monta un navigatore GPS Garmin Zumo 660 sul Kit montaggio GPS opzionale di Triumph.

IN BASSO A DESTRA II silenziatore Arrow opzionale dalla gamma di accessori ufficiali regala alla Tiger un rombo irresistibile.





Benché nulla di simile sia mai uscito prima dalla fabbrica di Hinckley, la Tiger 800 è indiscutibilmente Triumph nell'anima. Il motore è un tre cilindri raffreddato a liquido da 799cc, caratteristica unica della Tiger 800 e della sorella Tiger 800XC. I motori di queste nuove moto Adventure hanno delle somiglianze, e condividono alcuni componenti, insieme a quelli montati sulle acclamate Street Triple e Daytona, ma ciascuna ha il proprio carattere distintivo.

"Per la Tiger 800 ci serviva un motore con una curva di coppia molto più piatta," spiega Simon Warburton, Product Manager di Triumph. "La 800 Tiger deve essere controllabile e con una curva senza picchi. Per ottenere questo risultato, abbiamo adottato un motore a corsa lunga. L'alesaggio è lo stesso della Daytona 675 ma la corsa è più lunga. L'erogazione di potenza è molto lineare e fl uida, con curve di potenza e coppia piatte. Il motore rende la Tiger 800 molto facile da guidare, ma assicura anche una potenza ai massimi agli alti regimi suffi ciente per quando si trasporta un passeggero".

Facile da guidare non è certo sinonimo di "chiodo": con i suoi 95 CV, la Tiger 800 è probabilmente la più potente e veloce della categoria.

Monta cerchi in lega, 19" all'anteriore e 17" al posteriore. Il cerchio anteriore da 19" è stato scelto per offrire alla moto la massima versatilità possibile. Queste dimensioni stanno esattamente nel mezzo tra il cerchio anteriore a raggi da 21" della Tiger 800XC e i cerchi da 17" delle attuali moto Urban Sports di Triumph. Questo mezzo nasce per sopportare le peggiori superfici stradali e il traffico delle città moderne, con un'altezza della sella inferiore alla Tiger XC. Affrontate i tratti di ciottolato, i binari del tram e buche grandi quanto un Maggiolino VW ribaltato, poi saltate su un marciapiede per posteggiare la moto proprio sotto casa.

E a tenere insieme tutti questi componenti ci pensa un telaio decisamente innovativo. Anche in questo caso troviamo alcune somiglianze con gli altri membri della famiglia, Speed Triple, Street Triple e Daytona 675, ma il telaio in acciaio della nuova Tiger è unico. Il team di design a Hinckley è partito dall'idea che alcune Tiger 800 sarebbero state sottoposte a dure prove, usate per chilometri e chilometri ogni giorno dell'anno su quelle stesse strade che fanno imprecare i tassisti. E solitamente, chi usa così la sua moto, si aspetta anche che sia in grado di trasportare un passeggero e bagagli per due o più settimane ai confini del continente e oltre. Benché tutte le Triumph siano ben contente di soddisfare questa richiesta, la Tiger affronta questo tipo di utilizzo proprio come il vetro del nuovo faro affronta un moscerino.

Il resto dei componenti (forcella a steli rivesciati, forcellone in alluminio, monoammortizzatore regolabile, sella regolabile, dischi da 305 mm all'anteriore e manubrio rastremato in lega) presentano la stessa miscela di stile e qualità affi dabile del telaio.

Il briefing sul design aveva come primo punto all'ordine del giorno la praticità. E benché gli alternatori non siano propriamente la cosa che ci esalta di più, quello ad alta potenza da 550 W della Tiger vi lascerà di stucco. Infatti può alimentare manopole riscaldate opzionali, fari ausiliari e navigatore satellitare, tutti insieme contemporaneamente.

La Tiger ripropone in chiave moderna lo spirito delle moto con cui sono cresciuti i nostri padri, che montavano in sella prima che il mercato si dividesse in nicchie e segmenti differenziati. All'epoca, le moto venivano guidate ogni giorno della settimana e dovevano affrontare ogni tipo di situazione. La Tiger ripropone questo stesso atteggiamento da "asso pigliatutto". È un ottimo veicolo d'assalto in ambiente urbano (ricordate, è progettata per esseri superiori), ma è anche una tourer eccezionale e una mangiatrice di strade secondarie. C'è un aggettivo che riassume bene i vari aspetti della Tiger 800: versatile.



UNA MOTOCICLETTA ADVENTURE PER DEFINIRSI TALE HA BISOGNO DI ACCESSORI SVILUPPATI PER SODDISFARE LE ESIGENZE DEL VIAGGIO, SIA QUESTO IL PERCORSO CASA-UFFICIO O IL GIRO DEL MONDO. PER QUESTO TRIUMPH METTE A DISPOSIZIONE PIÙ DI 50 PRODOTTI SPECIFICAMENTE STUDIATI, SVILUPPATI E TESTATI PER LE TIGER 800 E TIGER 800XC. C'È L'IMBARAZZO DELLA SCELTA, MA UNA VOLTA CHE LE IDEE SARANNO CHIARE BASTERÀ RICORDARE CHE TUTTI GLI ACCESSORI SONO COMPATIBILI CON LE DUE VERSIONI DELLA NUOVA NATA.

SCEGLILO, MONTALO, E VAI!







uno deali accessori opzionali preferiti per la Tiger 800. Consentono di proteggere la mani dai detriti e dal vento.

Questa compatta borsa

a saancio rapido su un

supporto appositamente

realizzato sul serbatolo questa borsa eccezionale

è dotata di copertura

tasca portamappa

antipioggia impermeabile

removibile e spallacci per

trasformarla in un pratico

Se amate guidare anche

non amare le manopole

per le vostre mani. Il kit

manubrio.

riscaldate: una vera delizia

comprende un interruttore

LED illuminato, montato sul

Progettato per il montaggio con il sistema a doppia

borsa, auesto bauletto

caratteristiche, tra cui

un sistema di chiusura

ne condivide alcune

d'inverno, non potete

da serbatoio presenta una costruzione preformata con capacità espandibile

da 10 a 16 litri. Con fissaggio







Un vero must per mantenere in condizioni ottimali la

TIGER 800

verniciatura della moto. La nostra pellicola protettiva è la più resistente sul mercato ed è pretagliata per proteggere i punti di contatto nelle aree più soggette a usura.



un casco integrale.

I robusti paramani realizzati con stampaggio a iniezione e montati di serie sulla Tiger 800XC saranno sicuramente Borsa serbatoio da città

Le borse interne morbide impermeabili vi consentono di caricare, o scaricare al termine del viaggio, tutti i

vostri bagagli con maggiore facilità. Le borse sono vendute in coppia.

8_Silenziatore slip-on

altamente sicuro, un

pannello in alluminio satinato e un sistema di montaggio dinamico. La

capacità è di 36 litri, uno

spazio sufficiente per un

casco integrale.

Maggiore potenza. significativa riduzione di peso e suono inconfondibile. I materiali di qualità usati dal silenziatore Arrow, tra cui titanio e fibra di carbonio. assicurano un aspetto all'altezza del suono che produce, mentre una messa a punto personalizzata del motore agrantisce prestazioni ottimali.

16 Fendinebbia

vedere. Questi fari antinebbia alogeni da

manubrio.

Per vedere e per farsi

55 W ad alte prestazioni includono robuste coperture

in alluminio e un interruttore

LED illuminato, montato sul

Con un'altezza inferiore di 20 mm, la sella ribassata vi aiuta a tenere i piedi per terra, assicurando così una sensazione di fiducia e controllo totale.













TIGER 800XC

10 Borsa da serbatoio

espandibile da 16 a 20 litri,

ideale per le vostre spedizioni alla scoperta del

mondo. Tra le caratteristiche

Con una capacità

la borsa da serbatojo

troviamo copertura

tasca portamappa removibile e pratici spallacci per trasformarla in un

elegante zaino quando

su un intelligente supporto

scendete dalla moto. Il fissaggio è a sgancio rapito

appositamente ideato.

11 Kit cupolino alto

regolabile

Adventure preformata è

Adventure



12 Borsone impermeabile Fissato alla sella del passeggero tramite cinghie elastiche, il borsone impermeabile con chiusura roll-top offre una capacità di 40 litri e caratteristiche quali una pratica tracolla e cuciture nastrate impermeabili.

13 Kit pararadiatore in alluminio

Il pararadiatore in alluminio garantisce una protezione ottimale dai detriti, in ogni situazione e terreno. La particolarità del nostro pararadiatore è che il suo design assicura l'indispensabile flusso d'aria al radiatore, senza compromettere quindi le prestazioni.

14_Bauletto posteriore

poi dei costi di riparazione.

17 Paracoppa Lo spesso e robusto paracoppa in alluminio protegge la coppa e la parte inferiore della moto dagli impatti tipici della guida fuoristrada, Sezioni forate, finitura satinata e marchio Tiger completano l'opera.

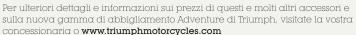
18 Barre paramotore

Le solide barre paramotore si integrano alla perfezione con il resto della moto, grazie a punti di fissaggio su misura collocati attorno al motore. Aiutano a proteggere la parte inferiore del motore da potenziali danni e collaborano brillantemente con il paracoppa. Sono realizzate in acciaio, con una resistente verniciatura a polvere di colore nero









antipioggia impermeabile,

Adventure Se siete motociclisti che proprio non capiscono il bisogno di viaggiare leggeri, questo robusto bauletto posteriore fa al caso vostro La sua capacità fino a 50 litri vi consente di portare con voi tutto ciò che vi occorre

15_Protezione fari Esclusivamente per l'uso fuoristrada, questa protezione dei fari vi assicura di non dover mai rimanere al buio per colpa di qualche detrito scagliato contro i fari, per non parlare





Nelle moto sportive il carattere conta quanto la velocità, la maneggevolezza, il rapporto peso potenza o i tempi sul giro. E in fondo a una pit-lane deserta durante una sessione di test privati presso il circuito di Brands Hatch, nessuno può negare che la nuova Daytona manchi di carattere. Persino da ferma, a motore spento, appare evidente che questa nuova moto, appositamente realizzata per sfrecciare sui circuiti, potrebbe rivoluzionare l'esperienza dei motociclisti in pista, ottenere record sul giro e conquistare tutti con la sua particolarità. A prima vista, a 200 metri di distanza, potrebbe sembrare simile all'attuale Triumph Daytona, ma basta avvicinarsi per vedere meglio il quadro nel suo insieme.

La Triumph Daytona 675 è già considerata da molti come la moto supersport leader al mondo ed è stata la vincitrice indiscussa nei test condotti dalle più esperte e apprezzate riviste di motociclismo. Ed è stata anche insignita del prestigioso titolo di "King of Supersports" per ben tre volte nell'annuale Supertest organizzato dalla crème dei collaudatori di moto su strada di 15 riviste specializzate.

Il suo mix di leggerezza, agilità del telaio e look straordinario, uniti alla ormai celebri doti di coppia leader della sua classe e alla potenza del tre cilindri in linea da 675cc, l'hanno resa la sportiva di media cilindrata da battere.

E da guidare, naturalmente. La Daytona 675R ha preso la stupenda Daytona 675 ammirata da tutti, e l'ha spinta oltre ogni limite.

Sospensione Öhlins

Con una mossa rivoluzionaria rispetto alla classe delle moto di media cilindrata, la Daytona 675R monta di serie una forcella NIX30 Öhlins da 43 mm e un monoammortizzatore TTX36, sempre Öhlins. Queste unità sono parenti strette del costosissimo e inestimabile kit usato dai team leader della MotoGP e del mondiale Superbike.

Einconfondibile forcella a con steli rovesciati anodizzati oro presentano al suo un interno una della cartuccia da 30 mm che garantisce smorzamento in compressione ed estensione e precarico interamente regolabili. Uno degli steli della forcella è regolabile in compressione, mentre l'altro lo è in estensione, così tutte le regolazioni possono avvenire nella parte superiore dello stelo. L'ammortizzatore TTX36 è la scelta di molti piloti in tutto il mondo e si basa sostanzialmente sui prodotti usati dai vincitori della MotoGP, del mondiale Superbike e di altri importanti campionati nazionali. È più piccolo e leggero dei precedenti ammortizzatori Öhlins e il suo design intelligente "a doppio tubo" assicura un feeling ottimale.

E per quanto concerne le sportive derivate per uso su strada, questa specifica rappresenta una vera e propria avanguardia. Chris Witter di Öhlins Racing è molto chiaro a questo proposito: "La forcella e l'ammortizzatore TTX della Daytona 675R consentono ai piloti guidare su strada come in pista un mezzo dalle caratteristiche di molto superiori alla media". Se non è avanguardia questa!











<u>Pinze monoblocco Brembo</u>

La sospensione svedese sarebbe di per sé sufficiente a collocare la Daytona 675R in una classe ad hoc, ma la nuova Triumph vanta un elenco lunghissimo di altri dettagli che la rendono unica.

La R e la sorella standard condividono gli stessi dischi dei freni anteriori da 308 mm (dimensioni che rappresentano il compromesso ideale tra la potenza di un disco da 320 mm e il peso non sospeso e l'inerzia inferiore dei dischi da 298 mm) ma la R monta pinze radiali monoblocco Brembo top di gamma. Con "radiale" si fa riferimento al modo in cui la pinza è montata sulla parte finale dello stelo della forcella. Tradizionalmente, il fissaggio della pinza alla forcella era ad angolo retto rispetto alla parte frontale del disco. Le maggiori aziende specializzate in impianti frenanti, come appunto Brembo, si sono rese conto che fissare la pinza alla forcella tramite bulloni paralleli alla parte frontale del disco permetteva un assetto più rigido, aumentando così la potenza e il feeling. Con "monoblocco", invece, si intende che la struttura della pinza è realizzata in pressofusione da un unico blocco, anziché da due metà fissate insieme come solitamente avviene sin dalla nascita dei freni a disco. La pressofusione da un unico blocco è complicata e più costosa, ma riduce la deformazione all'interno della pinza e aumenta la forza, la costanza e il feeling dei freni.

Quickshifter montato di serie

La Daytona 675R farà innamorare piloti e motociclisti di ogni livello, anche grazie al quickshifter montato di serie. Anche in questo caso si tratta di una tecnologia presa in prestito alla pista. Il quickshifter è collegato alla leva del cambio. In accelerazione il pilota sposta la leva col piede, proprio come fa normalmente per cambiare marcia, ma l'elettronica del quickshifter interviene per tagliare l'azione della candela, e di conseguenza della potenza, per una frazione di secondo, così non serve ruotare la mano dall'acceleratore o tirare leva della frizione. Con spazio sufficiente, la Daytona 675R cambierà dalla prima alla sesta con l'acceleratore fisso, senza che il pilota debba muovere altro se non il piede sinistro.

<u>Il pacchetto completo</u>

Il quickshifter consente di limare preziosi decimi di secondo dal tempo sul giro (ma anche se lo desiderate soltanto perché è un congegno grandioso, va bene lo stesso). E sempre per ridurre i tempi sul giro (ma anche per registrarli), troviamo la strumentazione della Daytona, che integra un cronometro per i tempi parziali e spie del cambio marcia programmabili.

Da un punto di vista estetico, la R monta la famosissima forcella anodizzata oro e una molla dell'ammortizzatore sfrontatamente gialla, due particolari sufficienti ad attirare l'attenzione di tutti i frequentatori del paddock; ma la R presenta anche altri elementi di styling che noterebbe persino vostra nonna. Ha mantenuto lo stesso telaio stretto e perfettamente bilanciato da 8,7 kg, ma il telaietto posteriore si è tinto di un inconfondibile colore rosso per distinguere la R dalla sorella.

E la R sfoggia inoltre una verniciatura Crystal White con elementi grafici aggressivi e tutta una serie di parti in fibra di carbonio, tra cui il paracalore posto tra il silenziatore e il codone posteriore, pannelli all'interno della carena e parafango anteriore.

Non è mai facile migliorare una moto con il carattere e il bilanciamento eccezionali della Daytona 675, ma Triumph ama le sfide e ha saputo realizzare una nuova, fantastica erede della famiglia Daytona. Nessun'altra è come lei!



Per ulteriori informazioni sulla Daytona 675R o sugli accessori ufficiali per questo modello e per la Daytona 675, visitate la vostra concessionaria Triumph o www.triumphmotorcycles.com



Solitamente diciamo che ci vogliono circa tre anni prima che gli sviluppi completi adottati nella MotoGP vengano applicati alle moto di serie, ma a volte ci vuole meno. Sviluppiamo inoltre molti componenti e piccole migliorie tecniche dell'attuale tecnologia che in genere raggiungono il mercato delle moto da strada ogni anno. Le corse sono un settore fondamentale del nostro reparto di Ricerca e sviluppo e fanno parte del DNA di Öhlins. La tecnologia (usata sulla sospensione della Daytona 675R) è stata adottata dalla MotoGP due anni fa ed è usata ancora oggi in Superbike. La forcella, per esempio, è ancora usata in categorie quali la Supersport e la Superstock, per cui la tecnologia adottata per la Daytona 675R è di altissimo livello. E la tecnologia di smorzamento deriva direttamente dalla

La sospensione montata sulla Daytona 675R è rivolta soltanto ai piloti più esperti oppure ne noteranno i benefici anche motociclisti di ogni livello? Direi che tutti si accorgeranno dei benefici e sentiranno la differenza. Se si studia il manuale d'istruzioni e si approfondiscono le conoscenze del prodotto, la differenza si sente eccome, non importa se il motociclista sia esperto o in erba. Tuttavia è importante conoscere e capire a fondo il prodotto per trarne vantaggio. Una cosa importante da tenere a mente è che più il pilota migliora il suo stile di guida e meglio potrà sfruttare l'intero potenziale dei nostri prodotti.

Superbike.

Cosa rende la sospensione della Daytona 675R superiore ad altre unità di sospensione? Il fulcro è senz'altro l'alta tecnologia. La sospensione è l'avanauardia del settore: è stata ampiamente testata proprio per la Daytona 675R ed è realizzata appositamente per questa moto. Proprio questo la differenzia da ogni altra unità di sospensione.

Quanto spesso monta in sella a una moto, e dove preferisce guidare? Purtroppo non spesso quanto vorrei. Non ho mai abbastanza tempo. Quando riesco a ritagliarmi un po' di tempo per guidare le mie moto, preferisco portarle a spasso su strade tranquille nella campagna svedese, lontano dalla città e dalle autostrade. Ci sono moltissime strade fantastiche per le moto, in Svezia.

The sales

Öhlins per tutti! O meglio, non proprio per tutti: Triumph ha collaborato con Öhlins per realizzare una gamma di accessori di aftermarket ufficiali Triumph, nello specifico si parla di monoammortizzatori, per la sua gamma di moto Urban Sports. Il che significa che se avete una Speed Triple 1050, una Daytona 675, una Street Triple o una Street Triple R. troverete un'unità di sospensione posteriore appositamente sviluppata, e ampiamente testata, proprio per la vostra moto.

Per ulteriori dettagli, visitate la vostra concessionaria o <u>www.</u> <u>triumphmotorcycles.com</u>



[GENTE DI TRIUMPH] UNA NUOVA SEZIONE DEDICATA AD ALCUNI DEI PERSONAGGI PIÙ INTERESSANTI E AFFASCINANTI CHE FANNO PARTE DELLA FAMIGLIA GLOBALE DI TRIUMPH

SAMUELA DE NARDI CORRE IN MOTO DA QUANDO AVEVA QUATTRO ANNI. LA TRIUMPH STREET TRIPLE R AMA ȚERRORIZZARE I CIRCUITI DA QUANDO E NATA. E ORA GAREGGIANO FIANCO A FIANCO NELLA PARKINGO SERIES, IL CAMPIONATO DI SUPPORTO AL MONDIALE SUPERBIKE. COME SI DICE, UN'ACCOPPIATA VINCENTE!







La ventiseienne italiana Samuela De Nardi racchiude due anime. Me ne rendo conto pochi attimi dopo il nostro primo incontro, a Silverstone, dove sta gareggiando nel campionato Triumph ParkinGO European Series per le moto da corsa Street Triple R. Il campionato si svolge durante sette round europei del mondiale Superbike, e oggi il leggendario circuito inglese è invaso da tifosi e appassionati, desiderosi di vedere i giovani motociclisti britannici vincere sul migliore del mondo. L'emozione è forte. E sulla pit-lane questa emozione si fa sentire ancora di più.

Mancano alcune ore alla gara di Samuela quando la trovo nel retro dei box ParkinGO. In realtà, devo chiedere al suo meccanico, Luigi Ferrari, se la ragazza che vedo è proprio Samuela. Ed è questa la prima delle sue due anime, la Samuela così come appare ai più, quella conosciuta e amata dalla sua famiglia e dai suoi amici nel comune di Vittorio Veneto. Ma c'è dell'altro, e la ragazza davanti a me, che indossa jeans casual, un maglione grigio col cappuccio e un paio di Nike blu, bianche e rosa è in netto contrasto con l'impressionante curriculum che ho studiato ieri. Gran parte delle altre moto della ParkinGO sono verniciate nella stessa tonalità di arancione metallico, ma la moto di Samuela è bianca con sticker rosa e blu di piante e animali. Sul suo pit board campeggia il muso di una grossa mucca stilizzata, decisamente carina. Sembra impossibile che tra appena un paio d'ore gareggerà gomito a gomito con i suoi avversari del campionato ParkinGO di fronte al mondo intero.

Samuela iniziò a correre quando aveva soltanto quattro anni, su una moto da motocross regalatale dai suoi genitori. A 16 anni decise di passare alle corse su strada in sella a una moto sportiva di serie, un'Aprilia 125cc. Optò quindi per una Honda 125 con specifiche da GP prima di tornare all'Aprilia nel

ATTUALMENTE SONO QUARTA IN CLASSIFICA GENERALE E VOGLIO MANTENERE LA POSIZIONE FINO ALLA FINE DELL'ANNO

2003, su una Tuono 1000cc. Il 2005 fu davvero un anno incredibile per lei, quando in sella a un'Aprilia RSV1000 vinse il Campionato Femminile Europeo e divenne la prima donna italiana a partecipare alla 8 Ore di Suzuka, la prestigiosa gara di durata che si svolge ogni anno in Giappone. Quando è lontana dalla pista, i suoi interessi spiegano il pit board e gli sticker sulla moto: Samuela ama gli animali e gestisce una toelettatura per cani; inoltre convive con dei criceti, tre cani, tre tartarughe e un pesce.

Cambio discorso e inizio a parlarle della gara di questo weekend. D'improvviso gli occhi azzurri di Samuela hanno un fremito impercettibile, e in pochi attimi inizio a vedere l'altra sua anima, la

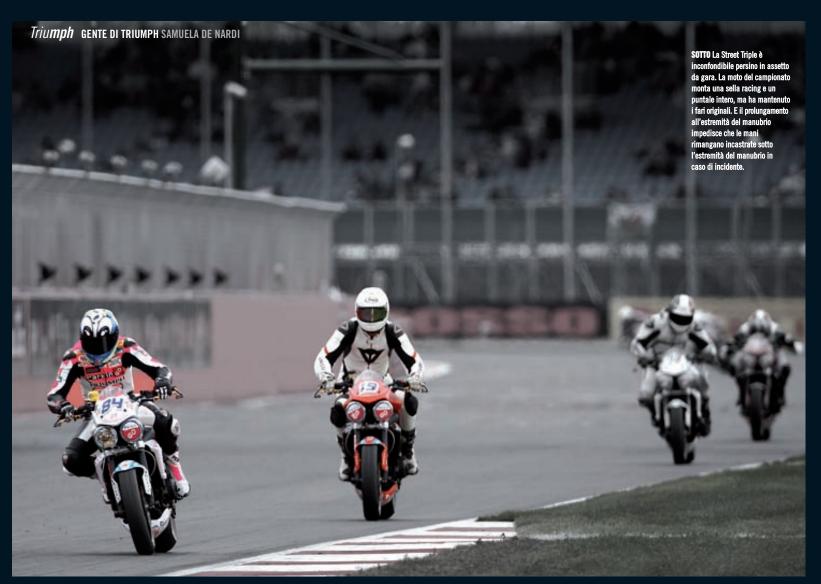
COM'È

Samuela che ama correre in moto, e che dà tutta se stessa per eguagliare la velocità e l'aggressività in pista dei suoi eroi Troy Bayliss e Mick Doohan. Quell'anima che poco ha a che fare con cani e tartarughe, ma che ha guidato una potente moto sportiva da 1000cc sul circuito di Suzuka, uno dei tracciati più impegnativi al mondo.

"La ParkinGO Series è dura perché abbiamo soltanto due brevi sessioni di qualifica," spiega Samuela. "Ho fatto il settimo tempo in entrambe le sessioni nel weekend, ma sto ancora studiando bene il circuito. Si è sempre indecisi tra il restare in pista e continuare a studiare il tracciato o il tornare ai box per apportare modifiche e migliorare la moto. Silverstone mi piace molto, soprattutto la successione delle curve veloci Maggots, Becketts e Chapel, ma in alcuni punti trae in inganno, perché vedi l'asfalto che va in una direzione e invece noi dobbiamo andare nell'altra."

Avverto la frustrazione di Samuela. Nella seconda sessione di prove libere è stata più veloce di ben dieci secondi rispetto alla prima tornata. Ho l'impressione che sarebbe disposta a uccidere per un po' di tempo in più sul tracciato prima della gara di oggi pomeriggio... il campionato ParkinGO Series è sicuramente divertente, ma







Samuela prende le gare sul serio, ed è molto ambiziosa. "La Street Triple R è una moto bellissima e divertente da guidare," mi dice. "Anche il campionato è molto divertente, e facendo parte del mondiale Superbike, ha una visibilità superiore a ogni altro campionato. Per me quindi rappresenta un'opportunità inestimabile, e mi sento davvero bene quando scendo in pista nella ParkinGO Series. Finora il mio momento più bello e anche il più brutto è stato Monza, dove ho mancato il podio di un centesimo di secondo. Attualmente sono quarta in classifica generale e voglio mantenere la posizione fino alla fine dell'anno, poi spero di correre in un campionato importante come il mondiale Supersport l'anno prossimo."

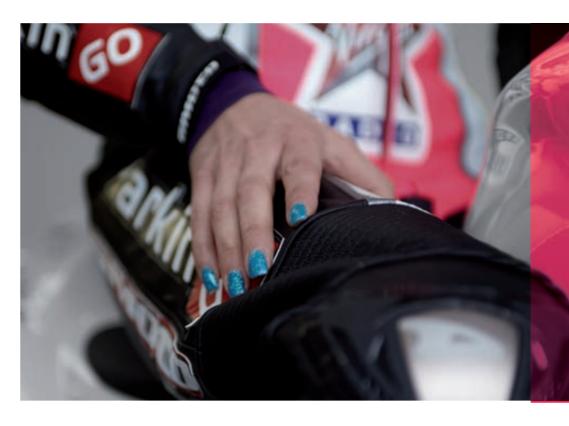
A questo punto Samuela si congeda gentilmente dall'intervista per andare a pranzo, celando nuovamente la sua anima di motociclista. L'attesa per la ParkinGO è infinita, questo pomeriggio: un brutto incidente alla prima curva della gara di Supersport provoca un ritardo di un'ora circa. Poi, quando la gara 2 di Superbike si appresta a percorrere gli ultimi giri, è finalmente arrivato il momento per i piloti della Street Triple R di scendere in pista.

LA GARA

Nei box ParkinGO, la Samuela che ho incontrato questa mattina è nuovamente sparita per lasciare il posto alla Samuela pilota. Tutti i suoi avversari si accalcano concitati attorno al monitor per guardare la lotta per il podio nella Superbike. Samuela indossa già la tuta di pelle ed è seduta insieme alla moto dall'altra parte dei box, con i gomiti sulle ginocchia e gli occhi imperturbabili che fissano dritti davanti a sé. Sovrappensiero ruota i polsi, mentre lo smalto turchese sulle unghie brilla sotto le luci al neon. Tutti gli altri stanno guardando la gara di Superbike, ma Samuela è già oltre: nella sua mente, sta già guardando la sua gara.

Non voglio interrompere la sua concentrazione, le chiedo soltanto se è nervosa. "No, non proprio nervosa," mi risponde; "prendo l'energia e la trasformo in adrenalina; diciamo che sono emozionata". E cosa si prova a vedere incidenti come quello nella gara di Supersport? "Sono fortunata," sorride, "dovevo rilasciare un'intervista telefonica e non l'ho visto."

È ora. Samuela indossa casco e guanti e si avvia sulla pista, in piedi sulle pedane per sistemarsi



la tuta, proprio come il mago della MotoGP
Valentino Rossi. Quando le quattordici moto da
corsa Street Triple R scattano al via, il rumore
è semplicemente incredibile. Samuela perde un
paio di posizioni nel primo giro ma si riaccoda
presto al gruppo di testa, attingendo alla sua
esperienza nelle gare di resistenza per stabilizzare
i suoi tempi sul giro e liberarsi degli avversari.
In una manciata di giri risale dall'ottava
posizione per concludere la gara al sesto posto.

Dopo la gara, la Samuela "amante degli animali" non torna immediatamente allo scoperto. Quando la incontro di nuovo, sta studiando i suoi tempi sul giro mentre parla con un altro pilota, Fabrizio Perotti. Sono entrambi soddisfatti, ma anche un po' delusi: Samuela è scivolata in quinta posizione nella classifica generale del campionato ParkinGO Series, mentre Fabrizio è stato superato proprio all'ultimo giro ed è arrivato secondo nella gara di oggi.

"Ci sono momenti in cui le moto sono facili da guidare, ma altre volte sono una vera sfida," spiega Fabrizio. "Io e Samuela abbiamo entrambi guidato moto da 1000cc e in confronto, l'uscita di curva su una Street Triple R è davvero molto più intuitiva: basta aprire il gas. Ma per essere veloce devi anche arrivare veloce in curva sulla Triumph, e a Silverstone la forcella ha avuto un carico di lavoro enorme a causa delle asperità del circuito. Bisogna essere fluidi, tranne che in frenata, lì bisogna essere molto aggressivi. Samuela guida in maniera molto fluida, guida come un pilota di 125 Grand Prix. Forse deve essere un po' più aggressiva, con una guida un po' più sporca e

cattiva insomma," sorride Fabrizio. Samuela annuisce, grata del feedback di questo pilota che ha gareggiato proprio dove vorrebbe arrivare lei, ovvero nel campionato mondiale Supersport.

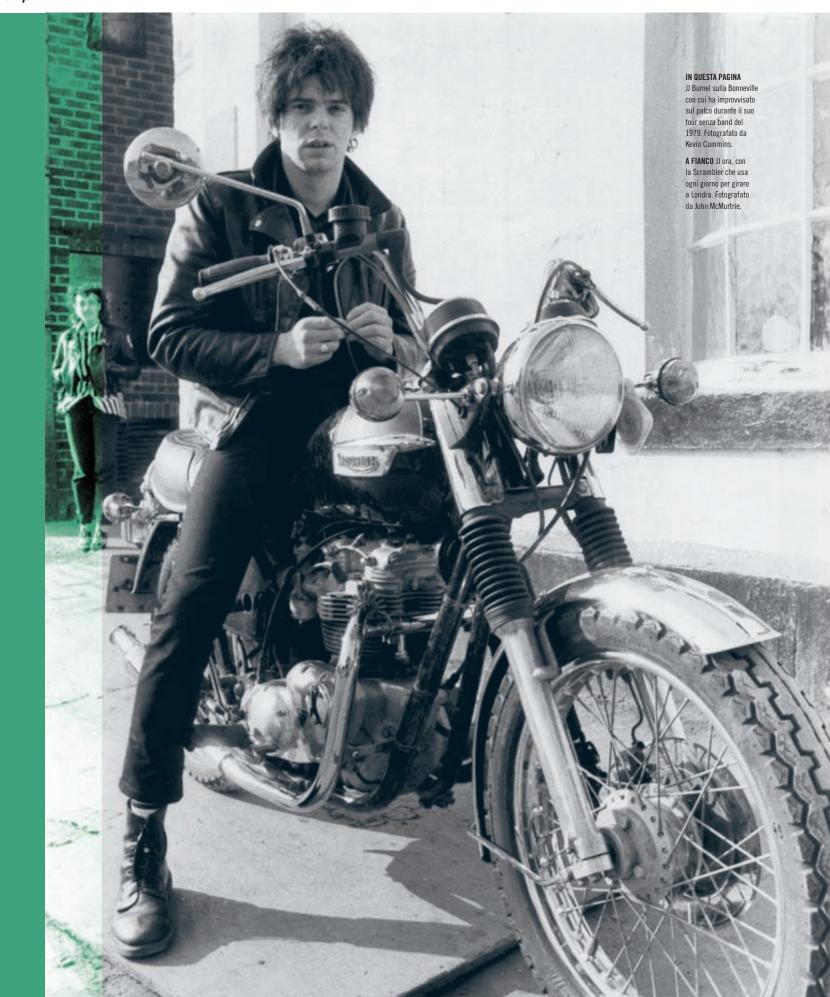
PREPARATEVI PER IL 2011

TRIUMPH TORNERÀ IN PISTA NEL 2011, PRONTA AD AFFRONTARE II. CAMPIONATO MONDIALE SUPERSPORT E UN NUOVO CAMPIONATO MONOMARCA DEDICATO ALLA NUOVA SPEED TRIPLE

La casa britannica ha ulteriormente rafforzato il suo legame con l'organizzazione italiana BE1 Racing, che conterà ancora una volta su Chaz Davies, quarto in classifica generale nel 2010 e sul giovane ma fortissimo talento di Luca Scassa, per un assalto senza esclusione di coipi al titolo, in sella alla Daytona 675.

BEI Racing organizzerà inoltre il campionato Parkingo European Series, che sostituirà la Street Triple R usata nel 2010 con la nuova Speed Triple 2011. Il campionato si svolgerà ancora una volta in concomitanza con alcuni round europei del mondiale Superbike, offrendo così a piloti di ogni livello l'opportunità di mettersi in mostra e migliorarsi su alcuni dei più competitivi tracciati al mondo, con un costo d'iscrizione fisso.

Le date e i circuiti del campionato ParkinGO
European Series 2011 non sono ancora stati resi
noti al momento della pubblicazione; tuttavia,
le informazioni saranno disponibili su www.
parkingoseries.com, e troverete anche tutte le
istruzioni su come incontrare le stelle del mondiale
Superbike e schierarvi in griglia nel 2011.



Qual è la tua storia di motociclista? Guido moto da quando avevo 16 anni. A 17 mi sono comprato una Harley WL 750, pagandola di tasca mia la stratosferica cifra di 175 sterline. L'ho tenuta per sei o sette anni, poi l'ho venduta per comprare delle attrezzature per la band. Era una questione di priorità. Guardavamo dall'alto della nostra povertà tutti quei semi professionisti che durante la settimana lavoravano per poi vivere di rock and roll soltanto nei weekend. Dato che lavoravano avevano delle apparecchiature incredibili, le migliori chitarre, le migliori tastiere. Noi ci siamo buttati, ma senza rete di sicurezza. Avevo anche una BSA Thunderbolt

con specifiche americane, ma ho venduto anche quella.

Quando si formarono gli Stranglers? Fondammo la band nel 1974, ed entro il 1976 facevamo glà un sacco di serate ogni settimana che ci fruttavano 20, 30, 40, a volte persino 50 sterline.

Quando sei tornato in sella a una moto? Ho comprato una T160, una Triumph Trident da 750cc, con il mio primo assegno per i diritti d'autore. Gli altri membri della band hanno comprato delle auto, ma per me non poteva essere altro che una moto. Quando tutti iniziavano a farsi la macchina a 17 anni, io pensavo solo a comprarmi una moto migliore.

Triumph Bonneville. La moto doveva essere davvero calda per tenere il minimo, così l'ho scaldata per una mezzora circa, l'ho portata in studio, le ho fissato un microfono su entrambi i lati e il ritmo era talmente irresistibile che ne ho fatto la base per una traccia. Ho messo una drum machine sotto la moto e ho iniziato a improvvisare per creare un brano musicale da quel mix insolito. Si chiama Triumph (Of The Good City). Se il tempo era bello, andavo da un concerto all'altro in moto, altrimenti ci andavo con l'autobus della band, ma la moto era sempre con me.

improvvisavo sulla

Quindi possiedi delle Triumph dai 1976. A cosa si deve tanta fedeltà? Per cominciare, è una moto britannica. Tendevo a scegliere prodotti locali...

Anche prima che divenisse una moda? Sono sempre stato avanti rispetto all'epoca... Cos'hai pensato quando è iniziata l'era Hinckley di Triumph? È stato fantastico rivedere nuovamente il marchio sul mercato e iniziare a leggere commenti positivi. Sono davvero molto felice che la Gran Bretagna possa vantare un prodotto simbolo, di grande impatto visivo e decisamente vitale. È competitiva, affidabile... Credo che il reparto Ricerca e sviluppo di Triumph sia il più grande di qualsiasi altra casa motociclistica al di fuori del Giappone. C'è un'infinità di ragioni per essere

Che moto hai adesso?
Ho tre Triumph di
Hinckley. Ho una
Scrambler, che è quella
che uso più spesso.
Vivo a Londra, per cui
la moto è il mezzo
migliore per girare in
città. Poi ho una RS
Sprint: la miglior tourer
che abbia mai avuto,
un mezzo strepitoso e
probablimente la mia
preferita tra tutte le

orgogliosi di Triumph.

chitarrista degli Stranglers, Baz, ha una Scrambler tutta nera.

Ho sentito che di recente ti sei imbattuto in un'altra leggenda del punk? Quest'estate ero in sella alla Scrambler quando fermandomi a uno semaforo rosso a Londra ho visto accanto a me una Bonneville nuova di zecca. L'altro motociclista aveva un casco aperto. Ci siamo guardati e lui ha detto: "Bella moto, amico" e io ho risposto: "Anche la tua". Poi mi si è accesa una lampadina e mi sono detto "Quella faccia non mi è nuova". Poi è diventato verde, ma al semaforo successivo ho detto: "Ti chiami Paul?". E lui ha risposto "Sì...", al che ho detto: "Paul Simonon (dei Clash)?". Poi ho aggiunto: "Jean Jacques Burnel". E lui ha detto: "Ti conoscoi". Ci siamo stretti la mano e siamo andati ciascuno per la sua strada. C'è stata una gran bella scazzottata nel 1976 tra Stranglers, Ramones, Clash e Sex Pistols. Ma è una vecchia storia...

Cosa pensi della tua esibizione al Triumph Live? Ritengo un grande onore che sia stato chiesto proprio agli Stranglers di suonare al 20° anniversario di Triumph. Meglio di così, cosa posso chiedere?



BURNEL



Dal 1976, la vita di Jean-Jacques Burnel è caratterizzata da due costanti: la sua carriera musicale e le moto Triumph. Il famoso vocalist e bassista degli Stranglers ci ha raccontato qualcosa di sé prima di esibirsi al Triumph Live

esto: <u>Gary Inman</u>

Una volta hai portato la tua Triumph in tour, vero? Sì, è salita sul palco come me ogni notte per tutto il tour del 1979, all'epoca avevo una Bonneville. Avevo un album da solista chiamato Euroman Cometh, che andava piuttosto bene, dato che è stato ripubblicato cinque volte. Nell'album c'era una traccia in cui

Mi piaceva il suono, e il loro aspetto.
Le moto più vecchie che avevo negli anni Settanta erano un po' inaffidabili, specialmente sulle lunghe distanze.
Oggi come oggi continuo a montare in sella praticamente ogni giorno, tutto l'anno, e le Triumph di Hinckley sono un ottimo prodotto.

moto che ho avuto.
Insieme, siamo stati in
Spagna, Francia, Italia,
Germania e Svizzera.
Ha il motore 955 EFI e la
mezza carena, ma con
il puntale sembra Jaws
(NdT: titolo originale
de "Lo squalo",
letteralmente "fauci"),
una moto dal look
veramente aggressivo.
Di recente mi sono
procurato anche una
Tiger 1050. E il



NEW YORK NON È
SICURAMENTE UNA
CITTÀ A MISURA DI
MOTO, MA CIÒ NON
HA CERTO IMPEDITO
A JON LANGSTON DI
PORTARE A SPASSO
UNA THUNDERBIRD
NELLA SUA CITTÀ
NATALE

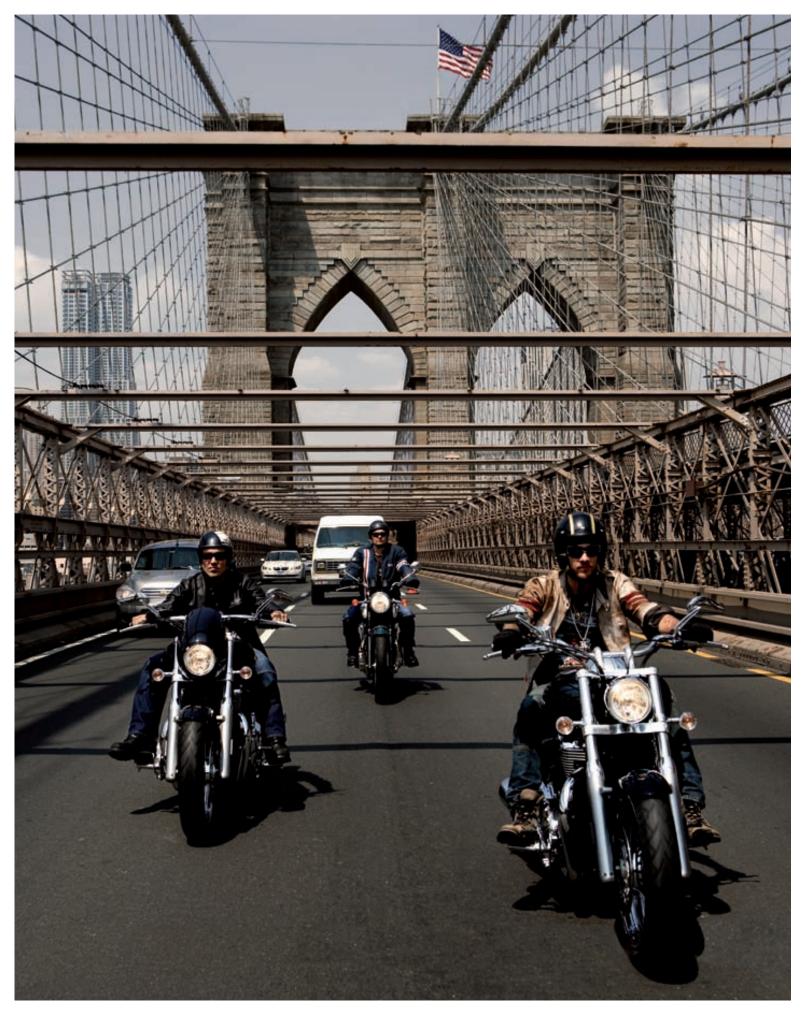
Testo: <u>Jon Langston</u> Foto: <u>Matthew Rodgers</u>

A New York

Il traffico è terribile. I segnali stradali ti disorientano. I pedoni sono distratti e ignari dei pericoli, e le buche... be' le buche sono un disastro. E che dire poi dei tassisti? Completamente fuori di testa. Tutti sanno che New York è la più grandiosa città del mondo, basta chiederlo a un newyorkese, ma l'elenco di ragioni per non venire qui in moto è lungo quanto Broadway, e quasi altrettanto pericoloso.

Ma io vivo qui, e qui mi sposto in sella alla mia moto. Proprio come migliaia di altri motociclisti. Giorno dopo giorno, ci prepariamo, ingraniamo la prima e ci tuffiamo nella città, sfidandola impavidi a prendersi il meglio di noi. Siamo coraggiosi? Certo. Intrepidi? Abbastanza. Stupidi? Probabilmente...

Proprio come vivere qui, anche guidare a New York è un'esperienza unica al mondo, e c'è una sorta di grandezza che ne emerge e che va ben oltre ciò che è ovvio. Tutti parlano dell'architettura spettacolare e dell'incessante flusso di persone in costante movimento; ma quando si monta in sella, sono le piccole cose a colpirti: guidare attraverso il vapore che risale da un tombino, i frammenti di conversazioni allegre che ti arrivano a un semaforo, l'aroma di arachidi tostate emanato dal carretto di un venditore ambulante, l'arancione del tramonto che ancora si riflette sull'Empire State dopo che tutto il resto della città è già sommerso nell'ombra... sono questi dettagli a rendere un giro in moto a New York un'esperienza semplicemente straordinaria.

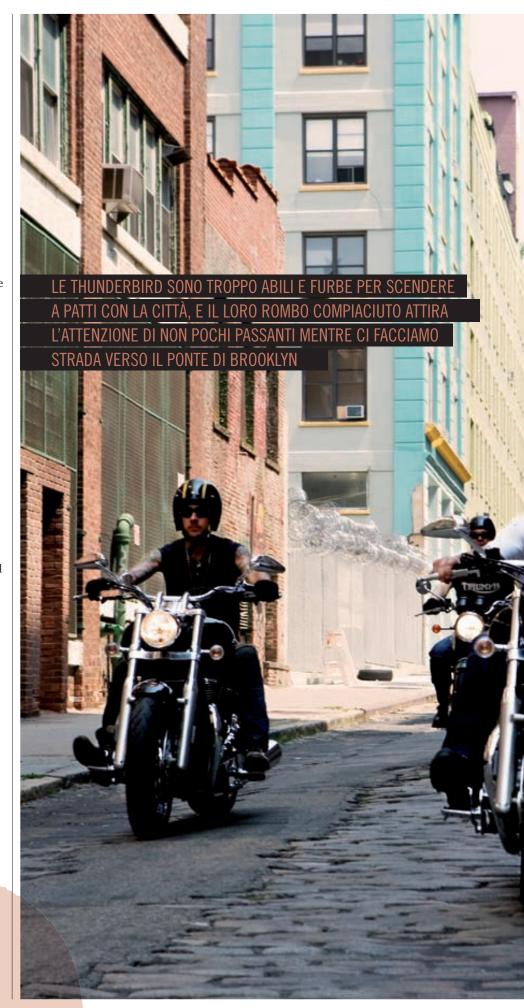


Vivere tutto in un solo giorno è impossibile, ma nulla esalta un motociclista quanto una sfida, così convinco un paio di amici e decidiamo di provarci. Così, in una giornata tra le più afose, io, Aaron Pierce e Del Cheetah partiamo per il nostro viaggio al centro di New York, in sella a due Thunderbird 2010 personalizzate e a una Bonneville T100.

Tutti i motociclisti di New York sanno che guidare in città non è sempre divertente. Oserei dire che è piuttosto una questione di vita o di morte. Devi essere sempre attento e all'erta, sostanzialmente pronto alla battaglia. Guidare qui è un continuo frenare per evitare qualcosa e accelerare per allontanarsi da qualcosa. Sempre. E come in gran parte degli stati USA, inserirsi tra le file di auto nel traffico (in gergo "lane splitting") è vietatissimo. Ma a New York questa infrazione è decisamente azzeccata, perché passare tra una macchina e l'altra sulle strette corsie e in mezzo al concitato traffico della città è pericoloso, a voler essere ottimisti. Prima di muoversi è meglio sapere dove si è diretti e come si intende arrivare alla meta. Attenti e sulla difensiva, ma sempre fiduciosi e sicuri di sé: è l'unico modo per evitare di guardare l'asfalto troppo da vicino. E ora che ci penso, è un ottimo consiglio non solo per guidare a New York, ma anche per viverci.

All'inizio la snella e leggera Bonneville guida il nostro trio mentre gironzoliamo senza meta sotto il sole rovente, ma le Thunderbird sono troppo abili e furbe per scendere a patti con la città, e il loro rombo compiaciuto (oltre al clacson assordante) attira l'attenzione di non pochi passanti mentre ci facciamo strada verso il Ponte di Brooklyn.

Afflitto da tempo dalla cattiva reputazione di trascuratezza e degrado, confermata da infiniti e squallidi camei televisivi e sul grande schermo, il distretto di Brooklyn è ora nel bel mezzo di una rinascita. Negli anni '90, tutta New York visse questa esperienza di rinascita, ed è normale che quartieri di Brooklyn come Park Slope e Carroll Gardens, con i loro viali costellati da alberi e un ambiente a misura di famiglia, vennero scoperti dai giovani professionisti. Nel frattempo, i tradizionali abitanti della Downtown Manhattan, ovvero studenti, artisti e musicisti, cercavano rifugio sull'altra sponda dell'East River, nella sabbiosa zona industriale nota come Williamsburg. Non puoi sfogliare una copia di Rolling Stone o NME senza leggere della Next Big Thing from Brooklyn (il prossimo successo da Brooklyn), e Williamsburg è il cuore di questa rinascita creativa. Gran parte dei vecchi magazzini sono stati trasformati in spazi loft, le strade principali traboccano di negozi e ristoranti, e i grattacieli spuntano come funghi lungo la costa. Una paio d'anni fa, veniva educatamente definita un'enclave di alternativi; oggi, "Billyburg" è il mercato immobiliare più caldo di tutta New York.



PAGINA PRECEDENTE Aaron, Jon e Del escono da Manhattan attraversando il celebre Ponte di Brooklyn SOTTO Le Thunderbird montano accessori originali Triumph. Quella di Jon (a destra) ha una cupolino verniciato, manubrio T-bar, specchietti a goccia, sella monoposto e svariate parti cromate e ricavate dal pieno. Quella di Del (a sinistra) monta uno scarico corto. specchietti a goccia, kit cerchi cromati, puleggia cromata, filtro aria racing, copriforcellone, leve cromate, copricinghia inferiore, e tanto altro ancora DESTRA (In senso orario dalla prima foto in alto a sinistra) Coney Island. Sosta davanti al Cyclone, Quattro chiacchiere in un'officina di moto custom a Williamsburg.







La tradizione motociclistica è molto vivace in questo quartiere moderno e alla moda. Moto classiche e custom, scooter d'epoca e café racer affollano le strade, e ovunque lo si rivolga, lo sguardo prima o poi si posa su un bar o ristorante a tema, come il Café Moto o il Bar Matchless. Parcheggiare qui la Thunderbird viene del tutto naturale. Indian Larry fondò la sua officina qui nel 1991; oggi, componenti e moto con il leggendario logo simbolo con il punto di domanda sono ancora in vendita in un negozio di Union Street chiamato Indian Larry Legacy. Sulla North 14th Street, Genuine Motorworks, un negozio di accessori e abbigliamento da moto "vecchia scuola", porta avanti la tradizione dell'estetica vintage, mentre una grande officina chiamata Works Engineering si assicura che le moto vintage del quartiere siano sempre perfettamente funzionanti.

Il Ponte di Verrazzano congiunge Brooklyn e Staten Island ed è il più lungo ponte sospeso degli Stati Uniti; una cavalcata lunga più di 1200 metri offre panorami mozzafiato del porto di New York, della Statua della Libertà e della Lower Manhattan. Ma per non perdere troppo tempo optiamo per la Belt Parkway verso Coney Island, fermandoci un attimo praticamente sotto il Ponte di Verrazzano per ammirarlo nuovamente. Spettacolare. Ora però è giunto il momento di lasciare che il bicilindrico parallelo da 1600cc si sgranchisca un po' i cilindri, mentre ci dirigiamo verso l'oceano.

Le notizie sul degrado di Coney Island sono state ingigantite. Non è molto più che un grande lunapark decadente, un lunapark decadente collocato su una lingua ventosa di sabbia, tutto qui. Ci fermiamo da Ruby's, una vera istituzione nel quartiere, con un bar all'aria aperta caratterizzato da un colorato insieme di clienti abituali e da una vista ininterrotta sulla parata di costumi da bagno. Mi rendo conto che detto così possa sembrare più sexy di quanto non sia in realtà. Per ogni bella ragazza che passa, ci sono dozzine di esemplari della specie umana che non sarebbero dovuti uscire di casa vestiti in quel modo. Ma trovo che il miscuglio di bellezza e trash sia perfetto per il posto. E per quanto Coney Island appaia trita e ritrita ad alcuni, non dimentichiamoci che è qui che si trova il Cyclone. Si tratta di una delle più vecchie montagne russe degli Stati Uniti: non sono le più grandi, né le più alte o veloci, ma il Cyclone è al primo posto nella mia personale classifica delle montagne russe più spaventose su cui sia mai salito, per il semplice fatto che dal modo in cui si muove e dai suoni che produce, sembra che debba andare in pezzi da un momento all'altro. Da nessun'altra parte potrete provare un brivido tanto forte per soli 8 dollari. Per anni la città ha promesso il restauro di Coney Island. Ci crederò quando lo vedrò. Nel frattempo, in questo afoso pomeriggio estivo, la brezza dell'oceano è un toccasana, e le brutte strade cattive di New York sembrano lontane anni luce.









SEGUI LA TUA STRADA I ragazzi indossano capi d'abbigliamento della gamma

vengono aggiornati regolarmente e sono perfetti per le gamme Modern Classics,

articolo sono state modificate con parti della gamma di accessori ufficiali, che comprende più di 100 articoli per la sola Thunderbird. Per ulteriori informazioni

Cruisers, Urban Sports e le nuove moto Adventure. Le Thunderbird di questo

ufficiale Triumph. I capi d'abbigliamento casual e protettivi di Triumph

itate la vostra concessionaria www.triumphmotorcycles.com



SINISTRA (In senso orario dalla prima foto in alto a sinistra) In una giornata tanto calda e afosa, i ragazzi si sono dovuti liberare della giacca nella breve cavalcata fino alla meta successiva. Sullo sfondo, l'Empire State Building, Le sopraelevate e i taxi contribuiscono a rendere la città ancor più insidiosa. E a New York, it lane splitting è vietato. Di ritorno nell'East Village di Manhattan attraverso il Ponte di Williamsburg.

DESTRA Un po' di meritato relax al Trash Bar.

Corsa Motorsports
155 Avenue of the Americas
Manhattan
212-989-1414
CorsaMotorsportsNYC.com

CorsaMotorsportsNYC.com
La più grande concessionario
Triumph della città.

NYC Motorcycle Federation 257 Sixth Avenue Manhattan 212-255-1234

MotorcycleFederation.com Questo negozio di accessori e moto a Greenwich Village offre un baricafé all'aperto ed è un'eccellente risorsa per tutto ciò che concerne il motociclismo a New York.

Royale 157 Avenue C Manhattan 212-254-6600

RoyaleNYC.com

Un bar nell'East Village dallo stile casual, dedicato al motociclisti e non solo, con una veranda aperta sul retro, dove si può fumare, e dove troverete quello che può considerarsi probablimente il miglior hamburger

Sixth Street Specials, Inc. 703 E. 6th St. Manhattan 212-979-6535

Il negozietto vintage di Hugh Macide dedicato alle moto britanniche è famoso per essere la meta di celebrità appassionate delle due ruote, come Laurence Pishburne e Keanu Reeves. Una vera istituzione.

Brooklyn 718-855-4295 SmithButler.com Questo negozio di Brooklyn ha un'esposizione di moto d'epoca e vende interessanti capi d'abbialiamento a tema

Smith + Butler

motociclistico.

225 Smith St.



Quando dei nuvoloni minacciano piaggia, ci affrettiamo a tornare a Williamsburg, e mi posiziono in fondo al gruppo per ammirare attraverso i manubri cromati i miei amici sulle Triumph davanti a me. È una vista di cui si può godere soltanto viaggiando in comitiva. Ci dirigiamo verso il locale di Aaron, l'influente e caratteristico rock club Trash Bar, per rinfrescarci e brindare alla nostra cavalcata su due ruote.

La moto è il mezzo ideale per sperimentare a tutto tondo la più grandiosa città del mondo. Più veloce di un autobus, più stimolante della metropolitana, meno stancante di una camminata... e molto, molto più divertente di tutte queste tre cose messe insieme. Il segreto sta nel prendersi il tempo necessario e ammirare la confusione e il viavai della città; non affrettatevi, tenete bene a mente il vostro percorso, e soprattutto fate attenzione alle portiere delle macchine che potrebbero aprirsi all'improvviso davanti a voi! E la scelta della moto giusta aiuta molto. Dai ciottoli di SoHo ai canyon di Wall Street, dall'arenaria ricca di vegetazione di Brooklyn alle sopraelevate nel Bronx, se sapete guidare qui, allora potete guidare ovunque. Siamo riusciti a provare tutto ciò che New York ha da offrire in un solo giorno? Neanche lontanamente. Ci siamo divertiti a provarci? Potete scommetterci.

FUGA DA NEW YORK

SE GUIDARE LA MOTO A NEW YORK VI SEMBRA TROPPO IMPEGNATIVO, NIENTE PAURA: CI SONO TANTISSIME VIE DI FUGA CHE VI PORTERANNO FUORI DALLA CITTÀ VERSO STRADE STUPENDE, CHE SEMBRANO FATTE APPOSTA PER LE DUE RUOTE.

- Attraversate il George Washington Bridge verso il New Jersey, poi girate subito a destra nella Palisades Parkway, Questa strada procede parallela all'Hudson River, da nord a sud, ed è un itinerario perfetto per incontrare la campagna e strade meno trafficate, inclusi Bear Mountain e Catskill Park. E una gita alle Catskill non può dirsi completa senza una visita alla leggendaria città della musica, Woodstock.
- La Sawmill e la Taconic Parkway escono dalla città per dirigersi verso nord, sulla riva orientale dell'Hudson, nelle colline ondulate e rigogliose di Westchester County e oltre. La caratteristica Taconic, infatti, si dipana per più di 160 chilometri, quasi fino a toccare Lake George, dove ogni anno a giugno si tiene l'Americade, il più grande rally touring del mondo.
- Dirigetevi fuori dalla città verso est sulla Long Island Expressway e
 proseguite fino all'oceano: arriverete negli Hamptons, la dimora estiva
 dei ricchi. Se li visitate in estate, evitate di muovervi durante il weekend:
 il traffico da e verso New York è notoriamente spaventoso. In primavera
 e autunno si trovano ottime offerte per hotel e attività (come la pesca
 d'alto mare al largo di Montauk).
- Attraversate l'Hudson River e dirigetevi a sud verso la Jersey Shore.
 L'esperienza di guida non è delle migliori (per quello, dirigetevi verso ovest) ma c'è sempre la possibilità di imbattersi in Snooki e The Situation (NdT: personagai del reality Jersey Shore*).

Un ultimo suggerimento: restate sulle parkway. Queste autostrade pensate per i pendolari sono solitamente chiuse al traffico pensate, ovvero niente camion e pochi autobus.



La strepitosa linea di cruiser Triumph è destinata a compiere un ulteriore passo in avanti nel 2011 » AMERICA Eclipse Blue & Crystal White

Triumph si è guadagnata la fama di produttore delle più affascinanti cruiser sul mercato. E lo ha fatto costantemente, quasi in sordina, negli ultimi dieci anni. Il frutto dell'impegno di Triumph nei confronti del mercato delle cruiser si traduce ora in una gamma variegata e completamente diversa da tutte le altre cruiser. Pensateci: le attuali Triumph che si possono considerare cruiser variano dalla folle e strepitosa Rocket III da 2,3 litri (disponibile nei modelli Roadster e Touring) all'incredibilmente equilibrata America da 865cc. E nel mezzo troviamo l'acclamata Thunderbird.

Che un produttore tipicamente e squisitamente britannico occupi ora una posizione di leadership nel mondo delle cruiser per design e tecnologia non è poi una grande sorpresa. Come sicuramente ricordate, Triumph fu tra i primi a promuovere le famosissime "custom di serie", quando nel 1972 presentò la grandiosa tre cilindri X-75 Hurricane.

A quasi 40 anni di distanza da quell'evento, Triumph ha presentato una famiglia di cruiser totalmente rinnovata, con tre nuovi entusiasmanti modelli per il 2011.



Le novità per la Triumph America 2011 uniscono forza di carattere e attenzione al guidatore come nessun'altra cruiser sa fare. Lo styling dell'America ha assunto un aspetto più classico, con pneumatici dal profilo maggiorato, un parafango anteriore lungo, un elegante cerchio anteriore da 16" e una verniciatura bicolore realizzata a mano. Nonostante sia riccamente rifinita l'America è la più leggera della classe, grazie alle evolute soluzioni di ingegneria adottate. Il suo peso a secco di 250 kg si avvicina alla massa di una moto sportiva piuttosto che una qualsiasi cruiser della concorrenza, e la sensazione regalata dall'eccellente distribuzione del peso è di una leggerezza ancora superiore. Da un punto di vista eraonomico, la moto del 2011 si differenzia dai modelli precedente per il nuovo manubrio, le nuove pedane, la nuova posizione del cavalletto laterale e un'altezza della sella di 690 mm (con una sella ribassata disponibile come accessorio). E naturalmente, il cuore di questa meraviglia è il motore bicilindrico parallelo raffreddato ad aria da 865 cc, progettato un manovellismo a 270 gradi per sprigionare ad ogni apertura del gas una forza di carattere impareaaiabile

- La sella ribassata, la nuova posizione di guida e il peso contenuto fanno dell'America la più maneggevole tra le cruiser di razza
- Il tradizionale motore bicilindrico parallelo da 865cc sprigiona ben 61 CV
- Nuovo stile per cerchi e sovrastrutture
- Lo styling classico la rende unica nel suo genere, diversa da tutte le aitre
- E' proposta nei colori Phantom Black o Eclipse Blue
 & Crystal White

La nuovissima Thunderbird Storm è la "pecora nera" della famiglia Thunderbird. Triumph ha preso la Thunderbird standard, una moto votata per ben due volte "Cruiser dell'anno" dalla rivista statunitense Cycle World, e l'ha rigirata sottosopra per creare una delle più cattive hot rod su due ruote.

Le cromature di cita qualità, che fanno brillare la Thunderbird come un diamante, sono state sostituite da una resistentissima finitura nera. La sella ribassata della Thunderbird è stata mantenuta, ma chi guida la Storm si dovrà tenere saldamente a un manubrio piatto drag-style. La trasformazione della nostra hot rod viene ultimata dal particolarissimi doppi fari in perfetto stile streetfighter.

La Storm, essenziale nelle sue linee, ha la stessa sospensione posteriore regolabile, lo stesso impianto frenante (con ABS opzionale) e la stessa strumentazione d'avanguardia della sorella, ma sfodera un asso nella manica impareggiabile: l'aggressivo motore bicilindrico parallelo T-16 raffreddato a liquido con doppio albero a camme in testa da 1600cc è stato modificato con il kit big bore che ha portato la cubatura a 1700cc.

- Fari in classico stile streetfighter Triumph
- Bicilindrico big bore raffreddato a liquido da 1700 cc per una strepitosa coppia di 156 Nm
- Veloce cambio a sei rapporti e trasmissione a cinghia con manutenzione minima
- Doppio disco anteriore e sospensione posteriore regolabile
- Colori disponibili Phantom Black o Matt Black

SPEEDMASTER 2011

Creatori di moto special, amanti delle hot rod e fanatici delle due ruote di tutto il mondo salutano l'arrivo di un nuovo, ambizioso progetto inglese che propone un motore bicliindrico parallelo unito a uno stile 'old school' per creare mezzi su due ruote minimalisti. Si tratta di un ritorno all'essenziale, e la Speedmaster 2011 incarna questo spirito meglio di ogni altra moto: bicliindrico da 866 cc vestito di nero, terminali a fetta di salame, cerchi in lega e un fantastico serbatolo a goccia.

Il bicilindrico raffreddato ad aria ha l'aspetto di un tradizionale motore a carburatori, che nasconde sapientemente il sistema a iniezione. Le modifiche apportate al design, come il nuovo cerchio anteriore da 19° e la posizione ergonomica riprogettata, donano al modello 2011 un carattere nuovo rispetto alle precedenti Speedmaster. In sostanza, la brava ragazza è diventata cattival

- Il bicilindrico da 865 cc sprigiona ben 72 Nm di coppia a soli 3300 giri/min
- La sella in stile cowboy e il manubrio dragstyle regalano una posizione di guida davvero aggressiva
- Stile duro, cattivo, senza compromessi
- Esclusivo serbatoio a goccia e cerchi in lega
- Colori disponibili Phantom Black o Cranberry Red



VINCI IL NUOVO KIT ADVENTURE DI TRIUMPH

In concomitanza con la presentazione delle nuove moto "adventure", la Tiger 800 e la Tiger 800XC, Triumph ha creato una fantastica gamma di capi d'abbigliamento ideali per chi monta in sella tutto l'anno e per chi è sempre in cerca di nuove avventure e luoghi da esplorare. La giacca Adventure Jacket è realizzata in materiale 600D idrorepellente, ha una fodera termica rimovibile in Tri Tex rivestita in pile per quando fa freddo e inserti di ventilazione nascosti per la stagione più calda. Sia Adventure Jacket che Adventure Jeans presentano protezioni approvate CE, fodere in Tri-Tex impermeabili, a prova di vento e traspiranti, pannelli flessibili e dispositivi di regolazione per adattarsi a chi li indossa. I guanti Adventure Glove hanno un design a polso corto e sono realizzati in un mix di cuoio e tessuto impermeabile, mentre gli stivali Adventure Boot hanno un rivestimento superiore ultraresistente e impermeabile interamente in cuoio con un'ulteriore protezione sagomata.

IL PREMIO INCLUDE:

- Adventure Jacket
- Adventure Jeans
- Adventure Gloves
- Adventure Boots

(Casco o occhiali da sole non inclusi)

COME PARTECIPARE

- Per partecipare all'estrazione, compila il modulo qui accanto, rispondi alla domanda riportata alla fine e invialo all'indirizzo sul retro.
- 3 fortunati vincitori verranno estratti a sorte il giorno 4 febbraio 2011.

Per ulteriori informazioni sui capi d'abbigliamento, visita www.triumphmotorcycles.com

Politica sulla privacy Nei rispetto dei Data Protection Act dei 1998, Triumph Motorcycles Lid figura come "Titokare responsabile dei dati" (Data Controller) nei registro pubblico di tati figure tenuto dai Garante della privacy (Information Commissioner).

Termini e condisioni 1. Possono concorrere di premio tutti 1 isticti maggiori di 18 mni di Triumph Maggazine, dotati di patente per motociali valida, esciusi i dipendenti di Triumph Matorcycies Life FMS Publishing, 2. Il premio consiste in tre set dei Lif Adventure precedentemente descritto, che comprendono giacca, jema, guanti e stivati. 3. Ogni lettore può partecipare con un solo modulo di iscrizione. 4. L'atternativa in contanti di premio è di \$650. 5. Il concorso termina il 28 gennato 2011 e l'estrazione sarà disfituacio ci 14 febbrato 2011 in tutte le candidature le cui risposte alle domande disulteramo corrette. 1. I vinitori a saramano avvisati a meszo telefono entro sette giorni. 6. Tutti i concorrenti devono essere pronti a partecipare a iniziativo pubblicitare di Triumph. 7. È possibile ottenere i dati del vinativo dopo la data dell'estrazione inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Bam, Funhams Grange, Funhams Hall Road, Ware, Hartfordshire, SC12 70A, Inghilterra. Triumph Motorcycles Lid e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualisvoglia aspetto del premio. 8. Triumph Maggazine si riserva il dittito di modificare o riturae la promozione in qualistazi momento senza preavviso se le circostanze lo rendono necessario.

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) / /	_
TEL.: (+ prefisso internazionale)	_
E-MAIL	_
NDIRIZZO	_
	_
СПТА	_
PROVINCIA	_
CODICE POSTALE	_
NAZIONE	_
PROFESSIONE	_
QUALE/I MOTOCICLETTA/E POSSIEDI? (marca / modello / anno)	
1 1	_
QUANDO HAI INTENZIONE DI ACQUISTARE LA TUA PROSSIMA MOTOCICLETTA? (mesi)	
QUALE/I MODELLO/I TRIUMPH TI INTERESSA IN MOD PARTICOLARE?	0
QUAL È IL TUO CONCESSIONARIO TRIUMPH DI ZONZ DI FIDUCIA?	
TI PIACEREBBE PARTECIPARE AGLI EVENTI ORGANIZI DA TRIUMPH?	ZA:
st no n	
PER GUADAGNARTI L'OPPORTUNITÀ DI VINCERE QUESTO STREPITOSO PREMIO, DEVI SEMPLICEMEN DIRCI: QUANTI CILINDRI HA IL MOTORE DELLA NUOVA TIGER 800?	TE
A. UNO B. DUE C. TRE	



TI SAREMMO MOLTO GRATI SE **VOLESSI ESPRIMERE UN TUO** PARERE SUL TRIUMPH MAGAZINE

IN GENERALE, QUAL È LA TUA OPINIONE SU QUESTO NUMERO DELLA RIVISTA TRIUMPH MAGAZINE?
Eccellente Buona Media Indifferente Poor
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 e design Moto/auto classiche Cibi e bevande Moda Salute e benessere Musica Personalità Patrimonio e 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 SUL RETRO
FIRMA
DATA (gg/mm/aa) / /
ORA RITAGLIA IL MODULO COMPILATO E SPEDISCILO IN UNA BUSTA AFFRANCATA A:
CONCORSO PER I LETTORI: Triumph Adventure Kit Competition, Triumph Magazine c/o FMS Publishing,

New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road,

Ware, Hertfordshire, SG12 7QA, Inahilterra,

BUONA FORTUNA

Triumph N. 08

Informazioni editoriali

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

Per sottoscrivere o annullare l'abbonamento gratuito a Triumph Magazine, visitate WWW TRILIMPHMOTORCYCLES COM

Pubblicato da

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

La redazione

Tue Mantoni: CEO Neil Morley: Responsabile Brand Communication Paul Taylor: Coordinatore PR e comunicazioni Irene Mateides: FMS Publishina Gary Inman: Direttore

FMS Publishing

Irene Mateides: Direttore editoriale Nigel Fulcher: Amministratore delegato Mark Welby: Direttore creativo Lauren Robertson: Designer / Direttore artistico Efty Mateides: Responsabile di progetto Mark Gentry / Anne Carrington: Produzione Mark Lacev: Ritoccatore

Richiesta informazioni

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

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

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





FMS fa parte della Periodical Publishers Association

Stampato da Buxton Press Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd

Autori e collaboratori

Triumph n. 08 è stato realizzato con la collaborazione dei migliori giornalisti e fotografi di motociclismo. Abbiamo domandato loro in quale località vorrebbero fuggire e su quale Triumph



Alessio Barbanti ha fotografato le Thunderbird custom a Milano. 'Mi piacerebbe volare a Città del Cano con un amico, prendere

due Scrambler e guidare per un mese intero per tutto il Sudafrica, dalla costa meridionale sull'oceano fino alle riserve naturali nel nord del Paese.



Paul Barshon ha fotografato la Speed Triple e la Daytona 675R. Essendo australiano, il mio viaggio ideale sarebbe lungo la

Canning Stock Route nell'Australia occidentale su una Tiger 800XC. Oltre 2000 km di deserto fino alle Bunale Bunale Solitario, pericoloso e straordinario.



Graeme Brown ha realizzato il servizio fotografico per l'articolo Nata per correre. "Mi piacerebbe fuagire sugli altopiani delle

Ande in Cile su una Tiger 800XC. Sogno da sempre di andarci per la solitudine e il panorama unico del posto. È uno deali ultimi veri territori selvaggi al mondo



Jason Critchell ha realizzato i servizi fotografici per entrambi gli articoli sulla Tiger 800. "Mi piacerebbe scappare in Islanda dove le

giornate sono lunghe e il cielo è fantastico a ogni ora del giorno. Sceglierei una Thunderbird per il mio viaggio, così potrei mettermi comodo e godermi la bellezza del posto, pur affrontando alla grande



Gary Inman è il direttore della rivista Triumph Magazine Vorrei fuggire dall'ufficio diretto verso l'Olanda e la Germania, per poi

risalire verso la Danimarca e su ancora verso la Svezia, facendo visita a qualche amico lungo la strada. E vorrei farlo su una Thunderbird Storm con il sacco a pelo fissato alle forcelle



Jon Langston ha scritto l'articolo Una Thunderbird a New York. "Una fuga nella Provenza, nel Sud della Francia, mi sembra un'ottima

idea. E siccome so già che non vorrei mai tornare a casa, meglio montare in sella a una Thunderbird SE. Spazio in abbondanza e non solo, a mia completa disposizione.



Ben Miller ha seguito la pilota Samuela De Nardi. "Il mio piano di fuga comprende il Marocco, una Scrambler e nessun itinerario prestabilito

Il Marocco non richiede una pianificazione troppo complicata, ma c'è abbastanza Africa da risultare intrigante. E la Scrambler sarebbe perfetta per il mio viaggio



Mick Phillips ha scritto l'articolo sulle Thunderbird custom. "Vivendo in una zona riarsa dal sole del Centro Italia. sogno le tortuose

stradine della rigogliosa campagna inalese. Scealierei una Tiaer 800XC così potrei anche addentrarmi in sentieri



Matthew Rodgers ha realizzato il servizio fotografico

per l'articolo su New . York. "Salterei in sella a una Bonneville e guiderei lungo la strada per Hana a Maui, diretto alle

Seven Sacred Pools, Sarebbe un po' come viaggiare indietro nel tempo. Sentirei di aver raggiunto davvero una meta. Certo non sarebbe un'impresa facile, ma ne varrebbe la pena ogni singolo istante

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

Le foto di questo catalogo ritraggono motociclette Triumph guidate da piloti professionisti esperti, con abbigliamento protettivo, in condizioni controllate su circuiti e strade chiuse al traffico. Triumph scoraggia e disapprova l'uso delle proprie motociclette per acrobazie o qualsiasi altra forma di guida irresponsabile. Il nostro auspicio è che ogni usatta in moto sia sicura e divertente. Guidate sempre con prudenza, rispettando gli altri e le regole del codice stradale. Si raccomanda di guidarre con prudenza, entro i limiti delle proprie capacità e nel pieno in ispetto 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.

