

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













IN ALTO A SINISTRA II 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, al 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 Tiriple 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 alti 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 nuori 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.

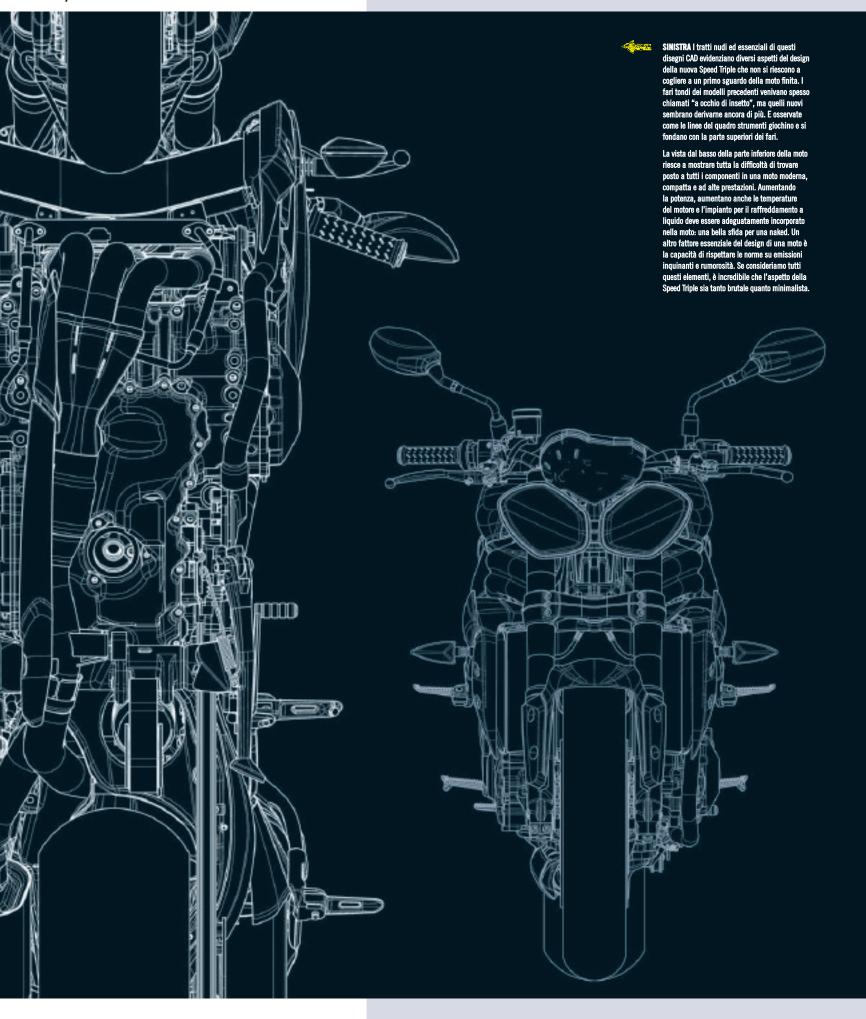
Il lavoro di styling cominciò immediatamente, mentre il team prendeva in considerazione i commenti dei clienti, ricavato dai sondaggi inviati a tutti coloro che acquistano una nuova Triumph. Benché le opinioni nei confronti della Speed Triple esistente fossero incredibilmente positive (il 92% dei clienti 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.

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

Su quali aree si è principalmente concentrato il team?

La profonda conoscenza di Triumph nello sviluppo del telaio ha fatto passi da gigante negli ultimi anni e sotto molti aspetti la Street Tripie 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 oblettivi 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 spostiamo 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.

Quail sono state le decisioni ptù difficili da prendere?

Probabilmente le discussioni più accese avevano come protagonista lo stile dei fari, ci sono voluti circa 18 mesi per ultimarlo. 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 molito tempo.

Si, per esempio abbiamo fatto molitissime riunioni per determinare la posizione della batteria. Abbiamo condotto moliti 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 intaccare 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'impiamto 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 chiamati per assicurarmi che fosse arrivata e che fosse tutto in ordine, ricevetti una sorpresa davvero inattesa. I test non dovevano iniziare prima di un paio di settimane, ma i collaudatori erano talmente ansiosi di provarla 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

Come ali altri componenti

opzionali della carrozzeria,

Speed Triple ed è realizzato in materiale ABS ad alta

resistenza per garantirne qualità e durata pari a

quelle della carrozzeria

il puntale è in tinta con

la gamma colori della

dal vento superiore.

1 Cupolino

2 Puntale



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 deali strumenti, con avvisi automatici in caso di pressione inferiore di 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 serbatoio 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 degli 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, questi 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 maneagevolezza della Speed Triple. Realizzato in acciaio inossidabile e titanio superleggero, lo scarico basso 3 in 1 garantisce 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 così!



MOTORE E TRASMISSIONE	SPEED TRIPLE
Cilindrata	1050cc
Alesaggio/corsa	79,0 x 71,4 mm
Alimentazione	Iniezione elettronica sequenziale multipoint con SAI
Scarico	Doppio silenziatore alto in acciaio inossidabile 3 in 1 in 2
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	6 rapporti
Capacità olio	3,8 litri

TELAIO, CICLISTICA E STRUM	ENTAZIONE	
Telaio		Doppio trave in alluminio
Forcellone		Monobraccio in alluminio, registro catena con eccentrico
Ruota	Anteriore	In allumino a razze multiple, 17 x 3,5"
Ruota	Posteriore	In allumino a razze multiple, 17 x 6"
Pneumatico	Anteriore	120/70 ZR 17
Pneumatico	Posteriore	190/55 ZR 17
Sospensione	Anteriore	Forcella a steli rovesciati Showa da 43 mm con regolazione dell'idraulica in estensione e in compressione, escursione 120 mm
Sospensione	Posteriore	Monoammortizzatore Showa con regolazione dell'idraulica in estensione e in compressione, escursione della ruota posteriore di 130 mm
Freno	Anteriore	Doppio disco flottante da 320 mm, pinze radiali Brembo a 4 pistoncini e 4 pastiglie (disponibile con ABS)
Freno	Posteriore	Disco singolo da 255 mm, pinza flottante Nissin a 2 pistoncini (disponibile con ABS)
Pompa freno anteriore		Pompa radiale Brembo, diametro pistoncino 18 mm
Strumentazione/funzioni		Strumentazione multifunzione LCD con tachimetro digitale, indicatore livello carburante, computer di bordo, contagiri analogico, cronometro tempi parziali, spie cambio marcia programmabili, visualizzazione avvisi per intervalli di manutenzione, predisposto per TPMS. Immobilizer con chiave codificata

DIMENSIONI		
Lunghezza	2086 mm	82.1 in
Larghezza (manubrio)	728 mm	28.6 in
Altezza (senza specchietti)	1033 mm	40.6 in
Altezza sella	825 mm	32.5 in
Interasse	1435 mm	56.5 in
Inclinazione cannotto/avancorsa	22,8° / 90,9 mm	
Capacità serbatoio	17,5 litri	4.6 US gals
Peso in ordine di marcia	214 kg	471 lbs

PRESTAZIONI (MISURATE ALL'ALBERO MOTORE COME DA 95/1/EC)				
Potenza massima EC	135 CV 133bhp 99kw @ 9400rpm			
Coppia massima EC	111 Nm 133bhp 99kw @ 9400rpm			

T3865170

 $Le \ foto \ di \ questo \ catalogo \ ritraggono \ motociclette \ Triumph \ guidate \ da \ piloti \ professionisti \ esperti, \ con \ abbigliamento protettivo,$ 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. L'auspicio di Triumph è che ogni uscita in moto sia sicura e divertente. Guidate sempre con prudenza, rispettando gli altri e le regole del codice stradale. Adattate la guida alle condizioni della strada e alle vostre capacità. È vivamente consigliato un corso di guida. Indossate sempre un casco omologato, protezioni per gli occhi e abbigliamento tecnico protettivo, e assicuratevi che l'eventuale passeggero faccia altrettanto. Non guidate mai sotto l'effetto di alcol o droghe. Leggete attentamente il manuale d'uso e controllate sempre la vostra moto Triumph prima di utilizzarla. Dati tecnici forniti in base alle specifiche valide per il mercato del Regno Unito.

*Silenziatori: Salvo laddove diversamente specificato, i silenziatori Triumph non sono conformi con gli standard delle emissioni acustiche stradali nei Paesi in cui vigono tali standard. L'utilizzo su strada potrebbe pertanto costituire una violazione della legge. Questi prodotti sono progettati esclusivamente per l'uso in competizioni su circuiti chiusi. Per utilizzare i silenziatori Triumph, è necessario scaricare una messa a punto specifica, disponibile presso i concessionari autorizzati Triumph. Le specifiche tecniche possono variare a seconda del Paese. Alcuni accessori sono proibiti dalle normative locali. È responsabilità di chi possiede/guida una motocicletta conoscere e rispettare qualsivoglia normativa locale. In caso di dubbi, contattare le autorità locali competenti. Tutte le informazioni sono aggiornate al momento della stampa. Triumph Motorcycles Limited si riserva il diritto di apportare modifiche senza preavviso. Rivolgetevi al vostro concessionario per informazioni sui modelli e i colori disponibili.

© 2010 Triumph Motorcycles Limited. Tutti i diritti riservati.

