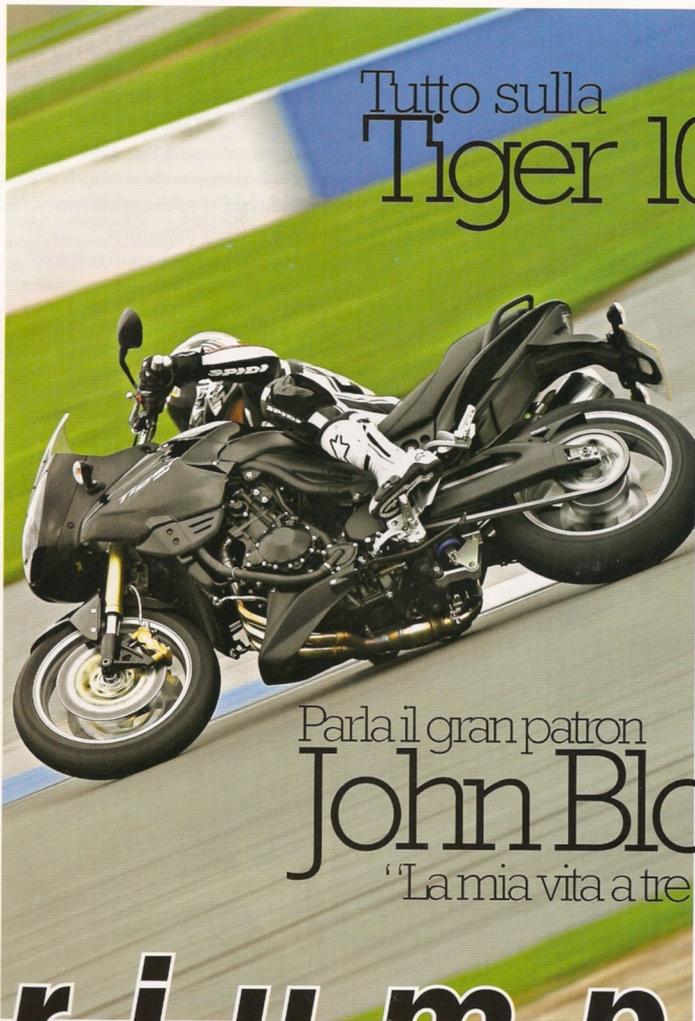


SPECIALE **MOTOCICCLISMO**

Tutto sulla
Tiger 1050



Parla il gran patron
John Bloor
"La mia vita a tre cilindri"

T r i u m p h

Speciale Triumph

Direttore responsabile
Adalberto Falletta

A cura di Francesco Pelizzari
Testi di Federico Aliverti, Christian Cavacieti, Nicolò Codognola,
Pietro Della Lucia, Francesco Pelizzari, Gualtiero Repossi
Foto di Alessio Barbanti, Tommaso Pini, Enrico Schiavi,
Archivio Motociclismo, Archivio Triumph Italia
Progetto grafico: Fabio Castiglioni

Stampa: Rotoitto Lombarda S.p.A.
Registrazione del Tribunale di Milano n. 274 del 24/07/1948
Registrazione al R.O.C. n. 56141
© Copyright 2006 Edisport Editoriale S.p.A. Milano

SOMMARIO

- Senza correre: intervista a John Bloor
- La storia infinita: 120 anni di Triumph
- 3 volte 3: test della nuova Tiger 1050
- Fatti più in là: al Mugello con la Daytona 675
- Vita in campagna: la Scrambler sulle sterrate toscane
- Corro anch'io: i Trofei monomarca
- Il mondo è fuori...: eventi e raduni di Marca
- British style: l'abbigliamento e gli accessori



GO YOUR OWN WAY

"Ci voleva la passione, la passione in questo business è fondamentale. Ma è altrettanto importante non lasciare che la passione prevalga sul buon senso, che non è poi tanto a buon mercato..."

Sono le parole con cui si chiude la prima intervista rilasciata ad una rivista italiana, da John Bloor, un'esclusiva per Motociclismo. Passione, determinazione e amore per il business con i piedi per terra: sono i valori che il patron della Triumph moderna vuole trasmettere, sintetizzati nello slogan che abbiamo messo come titolo: "Và per la tua strada". Non c'è da sorprendersi: Bloor è a capo di un'impresa edile tra le più ricche d'Inghilterra, ed è il classico uomo che si è fatto da sé.

Se torniamo all'estate del 1983 era ben difficile pensare che passione e business potessero salvare qualcosa del Marchio inglese. La storica fabbrica, dove campeggiava la scritta "Remember, Triumph stays at Meriden where the legend was made" (Ricordate, la Triumph è a Meriden, dove la leggenda è nata) veniva abbattuta a colpi di ruspa. L'immagine del Marchio era compromessa da anni, i momenti di gloria dimenticati. Difficile pensare ad una rinasci-

ta, alla sfida di recupero di un imprenditore edile estraneo al mondo della moto.

Eppure Bloor ha vinto la sua sfida. Un caso unico, di passione e, soprattutto, di business. In un'Inghilterra dove l'industria motoristica e non solo non era stata capace di reggere alcun confronto, in cui Costruttori (anche automobilistici) dal passato glorioso cadevano incapaci di reagire: Austin, Morris, MG... BSA e Norton.

Quella di oggi è una delle più grandi fabbriche europee. Ha una gamma articolata, di personalità e fascino. La Triumph è tornata al ruolo importante che occupava fino a 40 anni fa, con slancio e voglia di innovazione. Una Casa che sa cosa vuole il motociclista oggi: prodotti moderni, affidabili, di carattere, come la nuova Tiger 1050. O la Daytona 675, la prima media sportiva europea in grado di mettere in difficoltà i mostri sacri giapponesi.

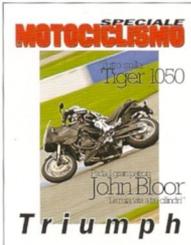
L'antico e pomposo slogan "The Best Motorcycle in the World" (La miglior moto al mondo), è stato sostituito da "Go Your Own Way". Decisamente più in linea con lo spirito attuale.

Questo Speciale che abbiamo voluto realizzare è uno spaccato della Triumph di oggi. Ci permette di dare uno sguardo approfondito alla realtà di Hinckley e di intuire quali saranno i passi futuri che hanno in mente Bloor e la sua squadra.

Uno su tutti: la "piccola Speed".

Alberto Pasi

Enduro da pista
In copertina, la Tiger 1050 impegnata sul circuito di Donington Park. La nuova moto inglese fa della versatilità il suo punto di forza.
(Foto Alessio Barbanti)





SPECIALE Triumph

Intervista John Bloor



Correre SENZA CORRERE

**“I nostri investimenti sono per il prodotto, come la futura ‘piccola Speed’: le gare non ci interessano” -
“I cinesi hanno un mercato difficile davanti: le moto non sono più solo un bene utile, ma anche un modo di distinguersi”
Prima intervista a un giornale italiano dell’uomo che ha rifondato la più antica Casa del mondo**

di Christian Cavaciuti,
foto di Alessio Barbanti

Qualcuno parte da una scatola vuota. Lui, nemmeno da quella: è partito dall’etichetta. Nel 1983, John Bloor è un imprenditore del settore edile che decide di comprare la Triumph, qualcosa che non ha niente a che vedere con la sua attività. Quello che compra, però, non è la fabbrica, ma solo il marchio e la “proprietà intellettuale” - che è la traduzione legislativa (misera, ma sempre meglio di nulla) dello “spirito” del marchio. Della fabbrica Bloor non vuole nemmeno un mattone. Della Bonneville che vi si produce, nemmeno una vite. Ne cede la licenza di fabbricazione a un artigiano per mantenere vivo il mito. Intanto Bloor, con i suoi due acquisti largamente intangibili in tasca, si mette a studiare. Per otto anni, lavora alla “sua” Triumph, nel più assoluto silenzio. Mentre gli avventati proprietari di Norton annunciano rientri sempre più mirabolanti basati su improbabili superbike, lui va in pellegrinaggio in Giappone, a vedere come funzionano le fabbriche dell’Impero. Tornato in Inghilterra, si circonda di ragazzi in gamba e ingaggia i consulenti migliori: dalla Lotus, dalla Ricardo, dalla Cosworth. Il collasso dell’industria motociclistica inglese ha trascinato con sé anche l’indotto dei fornitori, Bloor sa che dovrà farsi dal nulla quasi tutto. Fa partire il progetto del motore modulare a 3 e 4 cilindri. Assortisce la nuova gamma, fatta di moto moderne che riprendono dal passato solo i nomi, come lui aveva fatto con la vecchia fabbrica. Per otto anni, spende soldi senza che nessuno all’esterno neppure sappia che Triumph

sta per rinascere. Il mercato della moto è diffidente, e quando arrivano le nuove moto i dubbi sulla solidità del risorto Marchio non mancano. È il 1991. I primi anni sono difficili, c’è qualche problema di gioventù, di personalità, di credibilità. Poi però il carattere dei nuovi motori, soprattutto il tre cilindri frontemarcia, fa breccia nei cuori. E quando arriva la Speed Triple, Triumph trova la sua dimensione naturale e comincia ad andare davvero per la sua strada. Che diventa anche il suo motto:

Go your own way.

Oggi Triumph conta 1000 dipendenti - di cui un’enorme fetta, 150, impiegati nell’R&D - e una gamma di modelli fatta di tre famiglie e 4 motori. Ha superato il difficile momento dell’incendio del 2002, che ha raso al suolo la fabbrica bloccando la produzione per 6 mesi. Ha sfidato i giapponesi sul loro terreno conquistando il trono delle supersportive di media cilindrata con la Daytona 675. Produce oltre 40.000 moto - un aumento di 15 volte in 15 anni - e punta ad arrivare a 80.000. Sono cifre che fanno riflettere.

Le conseguenze dell’acquisto del solo nome si vedono. La struttura è moderna. La gente è giovane. Le testimonianze del passato si limitano a qualche libro, qualche foto: non si vedono in giro moto precedenti il 1990, non esiste un museo, non ci sono “memorie storiche”. Del team che preparò il nuovo corso, è rimasto solo Bloor. E anche i conti sono diversi: dopo il tracollo degli anni Settanta, oggi Triumph è tornata a fare utili. Il pareggio dell’investimento è avvenuto nel 2003, dopo 20 anni. Un periodo che dovrebbe far riflettere i



SPECIALE Triumph

Intervista John Bloor

molti che in Italia hanno creduto di potersi improvvisare imprenditori in poco tempo: le buone idee non bastano. John Bloor, oltre che paziente e tenace, è un tipo riservato che non ama apparire, né farsi intervistare. Fa un'eccezione per noi, la prima volta in assoluto che riceve un giornalista italiano. E date queste circostanze, non possiamo non cominciare chiedendogli di raccontarci lui l'inizio della storia.

Mr. Bloor trasuda spirito inglese da ogni poro: pettinatura ordinata, vestito sobriamente elegante, modi calmi al limite della flemma, parlata chiara e conciliante. John Bloor è, se ci passate la banalità, l'Inghilterra del tè delle cinque.

"Beh, le moto mi piacciono da quando ero piccolo, anche se sono sempre stato un uomo di affari, e non un motociclista professionista. La scelta di Triumph dipese dal fatto che allora era l'unico Marchio in vendita. Ricordo che stavo leggendo il giornale e vidi l'annuncio della messa in liquidazione. Mi informai e scoprii che c'erano stati un sacco di problemi con la fabbrica, soprattutto con i dipendenti: per cui comprai solo il nome e la proprietà intellettuale, per 100.000 sterline. Era una speculazione? Forse, ma una speculazione positiva:



avevo dei progetti. Feci un accordo per far continuare a costruire la Bonnie su licenza, in pochi esemplari e con costi altissimi. Per venti mesi non tirammo neanche una riga: presi con me quattro vecchi dipendenti, andammo in Giappone, cerchiamo di capire cosa fare. Alla fine uscirono le idee: motori modulari, telai di un certo tipo, modelli di carattere e fare tutto in casa."

Come è nata l'idea del tre cilindri? Si aspettava che sarebbe divenuto il vostro simbolo?

"Era uno schema ereditato dalla tradizione e un'idea che abbiamo avuto subito: nell'ottica del motore modulare ci permetteva di fare facilmente un 4 cilindri. Poi però le qualità del triple sono emerse in modo inaspettato e abbiamo deciso di specializzarci sui due e tre cilindri. È un motore nostro, sviluppato all'interno del nostro engineering, anche se ci siamo avvalsi di consulenti per temi molto specifici, come il cambio o le camere di combustione."

La storia di Triumph comincia addirittura nell'Ottocento, ma gli appassionati hanno

Moto fatte... in Casa

"Vai per la tua strada": la Triumph di John Bloor è l'unica Casa europea a fare da sola i motori. I telai arrivano da una fabbrica thailandese di proprietà della stessa Triumph. Da Hinckley escono 40.000 moto l'anno: nell'ultimo biennio la crescita è stata del 20%.



210 al giorno
Dalla fabbrica di Hinckley escono 210 moto al giorno. Per una nuova Tiger (2.500 pezzi) servono 4 ore e mezzo.



Chi è John Bloor

Factory man

Il patron della Triumph è un uomo che si è fatto da sé. Nato nel 1943, figlio di un minatore, la sua formazione scolastica è compromessa da frequenti problemi di salute avuti durante l'infanzia. Così a 15 anni John lascia la scuola e inizia a lavorare nei cantieri edili come intonacatore e stuccatore. Ha spirito di iniziativa e ben presto si mette in proprio realizzando la sua prima casa. Passo dopo passo, senza azzardi ma anche senza ripensamenti, mette insieme un impero - Bloor Holding - che è attualmente la 72a azienda inglese più grande, e una delle più grandi tra quelle private. Con oltre 2000 edifici di tutti i generi realizzati ogni anno, fornisce a Bloor la liquidità necessaria (il suo patrimonio è stimato in 500 milioni di euro; Bloor non ama le banche e ha speso quasi sempre di tasca sua, compresi i 100 e passa milioni di dollari investiti per far partire la produzione Triumph nel 1990) per realizzare altri progetti, come l'avventuroso salvataggio di Triumph, che rende la sua attività unica per la compresenza di due settori così lontani fra loro. Curiosamente, quando i bulldozer nel 1983 radono al suolo il vecchio stabilimento Triumph di Meriden per realizzare palazzine, non sono al soldo di Bloor ma di un altro costruttore edile. Bloor è comunque forse il più celebre costruttore edile del Regno Unito, grazie soprattutto alla creatività che ha mostrato anche nel promuovere le sue case con esperimenti di "finanza creativa": celebre la formula di acquisto che consente di acquistare una sua casa al 70% del prezzo di mercato, pagando il restante 30% al momento della sua rivendita, che ha permesso a moltissimi giovani di acquistare una prima casa che con un finanziamento bancario tradizionale non si sarebbero potuti permettere.

in mente due epoche distinte: la Triumph degli anni Sessanta e quella degli anni Novanta. Per il futuro Triumph seguirà la scuola della continuità o sono alle viste nuove rivoluzioni?

"No, non ci saranno rivoluzioni. I nostri schemi tecnici non sono così classici come quello di Harley, ma col tempo lo diventeranno. Il tre cilindri riceverà continui aggiornamenti, ma resterà sempre distintivo della nostra identità."

Le vostre moto puntano ad un pubblico che vuole distinguersi. La Triumph però, produce anche grandi volumi. Pensate di tornare a quelle dimensioni?

"No, non faremo moto mainstream: ci concentreremo su quello che abbiamo. E cercheremo sempre di essere diversi: mezzo di espressione, più che di trasporto."

Parliamo di modelli. Sulla gamma Sprint avete investito molto. Crede sempre che una sport-tourer azzeccata potrebbe ripetere il successo della Speed Triple?

"La RS era un derivato, e i derivati tendono ad avere meno successo. Noi crediamo

ancora in questo filone e lo riprenderemo, ma con un progetto più specifico."

Come la Daytona 675. Ora che avete questo motore quanto ci vorrà per dare una sorellina alla Speed Triple?

"Non molto, diciamo un annetto. Vogliamo venderla ad un prezzo competitivo, ma senza togliere contenuti. E dobbiamo ancora decidere il nome."

Hurricane è un nome del passato che al momento manca. Non le pare bello?

"Sì, è un nome intrigante. Ma non pensiamo a quello."

Nel 2007 sosterrete i piloti con la Daytona 675 nella Supersport inglese. È il preludio a un vostro rientro in SBK?

"Il nostro impegno è molto limitato: venderemo kit racing a prezzi favorevoli, e poco più. Noi abbiamo un R&D molto grande rispetto alla dimensione dell'azienda, che ci serve per fare miglioramenti continui ai prodotti. E in questa direzione che abbiamo intenzione di spendere soldi: a vantaggio della produzione, non delle corse."

Non serve a Triumph un reparto corse?





"Ci sono ragioni per correre e non correre. Ora abbiamo un programma di sviluppo quinquennale che vogliamo seguire, e al momento le corse non sono in cima alla lista. Oggi ci sono l'aver buoni prodotti e fornire buoni servizi ai clienti. Le faccio un esempio: sulla Daytona 675 nel primo anno di produzione non abbiamo avuto nemmeno una rottura. Lei capisce cosa significhi poter dire una cosa del genere per un'azienda inglese!" (sorridente con garbo, ndr).

Lei ha mostrato pazienza e tenacia nel ricostruire il Marchio ed è riuscito a trasformare una potenziale catastrofe - l'incendio del 2002 - in un vantaggio. Pensa che avrebbe potuto fare lo stesso per BSA o Norton, o solo Triumph aveva la potenzialità per tornare a splendere?

"A parte il fatto contingente di essere in vendita, Triumph aveva in effetti qualche vantaggio. Il suo fascino era sentito anche in USA, e si esercitava su un tipo di clientela più vasto di quello di Norton, che piaceva



soprattutto agli sportivi. Ma comprare il nome è la parte facile. E forse anche con un altro Marchio avrei fatto le stesse cose."

Crede che possa farle qualcun altro? In Italia un cinese ha acquistato Benelli. Ci sono forti somiglianze tra le due situazioni.

"Certo, ci sono. E i cinesi hanno per tradizione pazienza e tenacia, che sono indispensabili. Non so se accetterebbero di perdere soldi per 20 anni, ma tutto dipende dall'individuo che possiede l'azienda: non parlo in generale di 'cinesi': le aziende sono fatte di uomini."

Quindi non teme la concorrenza asiatica a basso costo?



Il direttore commerciale

Tue Mantoni: "Vicini al concessionario, vicini al cliente"

I concessionari devono essere vicini all'acquirente come vicini lo è al concessionario. E' il motto di Tue Mantoni, giovanissimo (31 anni) direttore commerciale di Triumph. Così si cresce del 20% all'anno, si presenta la sportiva dell'anno, si fa breccia nel ricco mercato USA. Tre scommesse vinte: e ora... John Bloor è un uomo riflessivo e prudente, ma non ha esitato a mettere al vertice della sua Triumph, al momento risollevarla dall'incendio del 2002, un uomo nemmeno trentenne. Che si è mostrato manager oculato e di limpide idee, si è esposto dichiarando obiettivi quasi irraggiungibili a cui ha sorprententemente tenuto fede. Mr. Mantoni, ripartiamo da dove ci eravamo lasciati 2 anni fa: molto lavoro sulla rete e nel prodotto nuovi modelli fondamentali: Rocket III e Daytona 675. Come giudica il lavoro fatto in queste due aree?

"Nelle moto sono soprattutto i nuovi modelli a trainare il mercato. Due anni fa eravamo molto aggressivi e i risultati ci hanno

premiati. Il discorso della rete è ancora più importante. Molte Case vedono i loro concessionari come clienti a cui vendere moto. Questo è un errore: i concessionari sono il tramite dell'azienda con l'utente finale. Di questi aspetti discutiamo continuamente con i nostri dealer, li riteniamo parte integrante dell'azienda. Due anni fa avevamo appena introdotto il nostro sistema di misurazione della soddisfazione dei clienti, ora abbiamo dati basati su 50.000 clienti. Dopo un mese mandiamo a ogni cliente un questionario per capire come si è trovato nell'acquisto, e un secondo gli arriva dopo un altro anno, quando ha avuto modo di vivere con la moto, e di confrontarsi con gli altri motociclisti. I dati dicono che, rispetto a due anni fa, il numero di persone che comprenderebbero un'altra Triumph è cresciuto molto, come pure quelli che la consiglierebbero a un amico. Questi due fattori hanno un fortissimo impatto sulla penetrazione del Marchio. Il nostro sistema di monitoraggio

della qualità premia, anche economicamente, i concessionari che hanno i clienti più soddisfatti. Perciò i nostri puntano alla qualità dei rapporti almeno quanto ai numeri di vendita."

Ora non siete più in una nicchia: cambierete strategia o continuerete a focalizzarvi su modelli di forte personalità?

"Sì, stiamo andando bene. Negli USA, dove la Rocket III è piaciuta moltissimo e ha venduto subito oltre 2.500 pezzi trascinando le vendite anche della gamma a due cilindri, siamo cresciuti quasi del 40%; ma rimaniamo sempre sotto il 2% del mercato, il che ci lascia spazio per crescere ancora. Anche in Italia, dove siamo cresciuti del 25%, restiamo lontani da Ducati o BMW, che hanno una filosofia e una gamma paragonabili. Onestamente non abbiamo idea di quanto grande possa diventare Triumph: dipenderà dal mercato nel complesso. Saremo però abbastanza grandi da fare investimenti rimanendo in attivo, e abbastanza piccoli da conser-

vare la nostra immagine."

Resta qualche buco da colmare nella vostra gamma?

"C'è ancora molto da fare. Abbiamo una grande varietà di modelli e completiamo in tutti i segmenti, ma con risultati diversi. Cerchiamo di migliorare anno dopo anno: nel 2006 la Daytona Triple ha lanciato Triumph come costruttore di supersportive, e quest'anno venderà quasi quanto la Speed Triple. Speriamo che nel 2007 la Tiger ci dia altrettanto soddisfazioni."

Con la sua linea affilata e la ruota anteriore da 17", la Tiger sembra aver lasciato le propensioni turistiche per seguire la linea fun-bike inaugurata dalla Multistrada. È davvero così?

"Di sicuro è cambiata la sua immagine. In Italia non è mai stata molto popolare, però la Tiger ha venduto il 10% delle nostre moto, che non è poco. Ma volevamo farla più leggera, più stradale e più sofisticata, quindi più vicina allo spirito della Speed e la Daytona 675. Forse è meno turistica della precedente, ma



"Trovo che la questione cinese sia legata soprattutto ad aspetti commerciali. Con i profitti che realizzano nel mercato domestico, i Costruttori cinesi potrebbero vendere sottocosto sugli altri mercati per parecchi anni. I giapponesi fecero la stessa cosa: loro però imparavano e si concentravano molto in fretta, in poco tempo rimasero quattro aziende. La Cina troverà su questo cammino un mercato difficile, molto diverso da quello degli anni Settanta. Bisogna vedere se sapranno capire il nostro mercato della moto, che assomiglia a quello degli orologi: non sono più solo un bene utile, ma un modo di esprimersi e di distinguersi."

Come vede in questo mercato un giovane colosso come il gruppo Piaggio, e la sua strategia multi-brand stile auto?

"Non so, la loro strategia è troppo lontana dalla nostra. Loro comprano Marchi esistenti e puntano alle sinergie. Noi siamo partiti da zero con un Marchio solo."

Ma lei comprenderebbe un Marchio italiano, come Ducati o MV Agusta?

"Per principio non dico mai di no, ma sa-

rebbe una sfida tremenda perché, lo ripeto, questa industria è fatta da persone, non da soldi. E l'Italia ha una cultura motociclistica molto lontana dalla mia, per cui avrei difficoltà a individuare le persone giuste."

A proposito di persone: molte figure chiave del vostro successo negli anni recenti non fanno più parte di Triumph. Con quali conseguenze?

"Quello che avete visto cambiare è la faccia pubblica dell'azienda. Ma le persone che prendevano le decisioni, magari dietro le quinte, sono rimaste."

Mr. Bloor, non ha ancora risposto alla domanda di partenza: Triumph fu un investimento o la realizzazione di un sogno?

"Un investimento? Ci sono voluti venti anni per far soldi! No, se avessi voluto fare un investimento, avrei saputo come far soldi molto più facilmente. Ci voleva la passione, la passione in questo business è fondamentale. Ma è altrettanto importante non lasciare che la passione prevalga sul buon senso, che non è poi tanto a buon mercato..."

rimane una moto polifunzionale." Chi è il concorrente più pericoloso: giapponesi, cinesi, coreani, italiani, tedeschi, americani?

"Tutti. Ogni Costruttore deve concentrarsi sulla soddisfazione del cliente 7 giorni su 7. Ogni anno tutti aggiornano tutti i modelli, aggiungono novità tecniche, migliorano. Per quanto fedele possa essere la nostra clientela, questo non ci autorizza ad essere supponenti: dobbiamo investire continuamente in prodotti, qualità e rete di assistenza, perché la gente pretende qualità impeccabile e la concorrenza non aspetta altro che un tuo errore."

Se un cinese comprasse Norton, gli appassionati del british style si dividerebbero?

"Sarebbe una seria minaccia, ma alle minacce non bisogna reagire in modo scomposto. Preferiamo essere un po' paranoici che troppo sicuri di noi, ma siamo molto più in forma rispetto anche solo a due anni fa, mentre per i nuovi arrivati è sempre più difficile, perché il ciclo di vita di una moto più corto lascia sempre meno

tempo per correggere i propri errori. Il mercato è molto più brutale di venti anni fa. Allora una buona idea e un bel nome potevano bastare, oggi non più." Qual è la differenza tra un'azienda che guadagna e una che

è la gestione del complesso. Vi faccio un esempio: quando vendiamo una moto, noi stimiamo che i nostri 'costi per la qualità', legati alle garanzie, non devono superare i 70 euro. Molto meno di 3 anni fa e meno della concor-



perde?

"L'industria motociclistica è molto complessa. È come un'azienda automobilistica con volumi e risorse divisi per 100, ma la stessa varietà di problemi. E ognuno di questi è critico: R&D, acquisti, marketing... a fare la differenza

è questo valore incide sul prezzo di vendita. Se per uscire prima si sacrifica la qualità, in un attimo si spende in garanzia dieci volte tanto, distruggendo la redditività del modello. Bisogna fare attenzione a tutti i dettagli, e John Bloor è un uomo attento:

molto paziente, sempre tenace e mai soddisfatto. Vuole che si sistemino tutti gli aspetti, anche quelli che il cliente non vede.

La difficoltà di far funzionare un'azienda di moto sta nel conciliare l'attenzione ai dettagli con la visione complessiva."

Come giudica la nascita del grande polo motociclistico Piaggio?

"Mi sembrano a metà del guado, non vedo nuove moto. Può darsi che abbiano problemi di chiarezza di intenti: il nostro vantaggio è di essere un'azienda totalmente privata: la stabilità fa sempre bene, ai prodotti e ai clienti." Vi rivolge anche a designer esterni; continuerete così?

"Abbiamo un centro stile interno che compete per ogni modello con diverse proposte esterne, come si fa nelle auto. Si

occupa soprattutto di stendere il ponte che collega il bozzetto al prodotto industrializzato, ma a volte vince: come nel caso della Daytona Triple, che è frutto del lavoro interno ed è una bellissima moto. Credo che stiamo migliorando soprattutto nel processo di valutazione delle proposte."



Storia

La storia infinita

Prologo Siegfried Bettmann, 20 anni, nel 1883 arriva a Coventry da Norimberga (Germania). Trova impiego come traduttore e rappresentante agli affari esteri di alcune aziende della città.

Nel 1884 Bettmann si mette in proprio fondando la S. Bettmann & Co. L'azienda si occupa di import-export con la Germania, ma anche della vendita di biciclette di un piccolo costruttore inglese, commercializzate con il marchio Bettmann.

1887 A inizio anno la società cambia nome, inizialmente è New Triumph Co. Ltd, poi Triumph Cycle Co. Ltd. Bettmann è convinto che le biciclette si possano vendere meglio se sono marchiate con un nome inglese.

1887 Viene assunto come responsabile tecnico dei prodotti Triumph un giovane ingegnere di Norimberga, Mauritz Johann Schulte, che presto diventerà suo socio.

1889 La Triumph inizia la vendita di biciclette di sua produzione.

1902 Utilizzando un motore monocilindrico Minerva di fabbricazione belga ed il telaio di una bicicletta, Schulte costruisce la prima moto Triumph.

1903 Bettmann apre uno stabilimento a Norimberga che con il

Nel 2007 il marchio inglese compirà 120 anni. E' stata una vita romanzesca, fatta di grandi trionfi e pesanti cadute che hanno rischiato addirittura di farlo scomparire per sempre. Ecco le tappe (e le moto) salienti di questa vera e propria saga

di Gualtiero Repossi

marchio TWN (Triumph Werke Nuremberg) produce su licenza in Germania la moto Triumph. Le vendite complessive di motociclette in Inghilterra e Germania alla fine dell'anno ammontano a 500 pezzi.

1905 Dopo aver commercializzato motociclette motorizzate Minerva, Fafnir e JAP la Triumph presenta il primo modello con motore di sua costruzione (monocilindrico 4T a valvole laterali da 3 CV). E' venduta a 45 sterline e la produzione è di 250 esemplari l'anno.

1907 Bettmann entra a far parte del Consiglio comunale di Coventry e la produzione della Triumph supera le

mille motociclette all'anno. Arrivano i primi successi sportivi (due podi alla prima edizione del Tourist Trophy) e un nuovo motore di 450 cc.

1908 Jack Marshall con una Triumph vince la classe monocilindrica al TT. Tutti i modelli in commercio sono dotati di trasmissione con cambio. L'anno si chiude con il bilancio in attivo di 22.000 sterline.

1909 Nuovo aumento del volume della produzione che arriva a 3.000 unità all'anno. Schulte studia una frizione multidisco da adottare su tutti i modelli ed esegue alcuni test con un bicilindrico parallelo di 616 cc progettato da una piccola azienda inglese.

1911 La frizione messa a punto da Schulte viene messa in produzione e si eliminano da tutti i modelli i pedali, indispensabili fino a quel momento per avviare la moto. La gamma Triumph si compone di 4 modelli.

1913 E' in vendita la Junior (o Baby) Triumph, un modello economico con motore 2 tempi di 225 cc e cambio a due marce, che resterà in produzione fino al 1925 e per un breve periodo sarà costruita su licenza anche negli USA. Bettmann è eletto sindaco di Coventry.

1914 La produzione è di 4.000 moto-



ciclette all'anno. Debutta la Model A, monocilindrica a valvole laterali di 550 cc con una potenza di 4 CV.

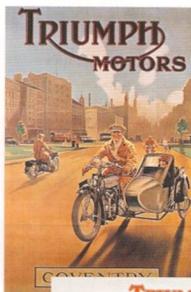
1915 Dalla Model A deriva la Model H, con cambio a tre velocità Sturmey-Archer e trasmissione finale a catena. Prodotta in oltre 30.000 esemplari, è considerata la prima motocicletta moderna.

1919 Dopo la Prima Guerra Mondiale, durante la quale la Triumph ha prodotto esclusivamente la Model H per le forze dell'Intesa, Bettmann licenza Schulte con una buonuscita di 15.000 sterline. Fra i due erano sorti insanabili contrasti dopo le insistenze di Schulte che voleva lanciarsi nella produzione automobilistica abbandonando le due ruote.

1921 Grazie alla prima collaborazione con la Ricardo, la Triumph presenta una monocilindrica di 500 cc con testa a 4 valvole capace di erogare 20 CV.

1923 Viene presentata la LS 350, la prima Triumph con pompa dell'olio comandata dal motore e con cambio a tre velocità: sarà un fiasco commerciale. Bettmann torna sui suoi passi e decide di tentare la fortuna nel settore auto rilevando la Dawson Car Company. Alla

fine dell'anno viene presentata la prima automobile a marchio Triumph.



Un rarissimo depliant relativo alla produzione degli anni Venti negli storici stabilimenti di Coventry. Sotto, si celebrano i record di velocità a Bonneville nel '55. In basso, la moto che da quel record derivò: la "mitica" T120 Bonneville del 1959.



1924 La Triumph inizia a costruire in proprio la forcella a parallelogramma che equipaggia tutti i suoi modelli e sospende le ordinazioni alla Druids, suo abituale fornitore. Escono di produzione la Model H e la 500 con testa Ricardo.

1927 Lo stabilimento Triumph di Coventry occupa 3.000 operai e produce 30.000 motociclette all'anno. Sono introdotti sui modelli di alta gamma i serbatoi a sella al posto dei tradizionali sottocanna.

1929 Bettmann, in difficoltà economiche per il crollo della Borsa di Wall Street, vende la T.W.N.

1932 Viene ceduta la produzione di biciclette che, seppur a volumi ridotti, non era mai stata del tutto abbandonata e viene assunto come Responsabile tecnico dell'azienda Val Page, già progettista alla Ariel ed alla JAP.

1933 Entrano in produzione la nuova serie di motori progettati da Page. Fra tutti spicca un bicilindrico parallelo di 650 cc con cambio a 4 marce e 25 CV. Bettmann si ritira a vita

privata lasciando tutte le cariche detenute fino a quel momento in azienda.

1936 Jack Sangster, già proprietario dell'Ariel, compra la Triumph nominando come capo disegnatore e general manager dell'azienda Edward Turner, suo uomo di fiducia in Ariel. Il nome della società viene modificato in Triumph Engineering Company, mentre la produzione automobilistica è scorporata da quella a due ruote e poi ceduta.

1937 Nel mese di luglio, ad un prezzo di 75 sterline, si mette in vendita la Speed Twin 500, una pietra miliare nella produzione Triumph di tutti i tempi. Pesa 166 kg e supera le 90 miglia orarie (145 km/h).

1939 Allo scoppio della Seconda guerra mondiale vengono requisite 1.400 moto per uso militare, ma in breve tempo si pianifica la produzione di una 500 a valvole laterali solo per l'esercito e di generatori ausiliari per la Royal Air Force basati sul motore della Speed Twin.

1940 La fabbrica di Coventry è completamente distrutta da un bombardamento tedesco. La produzione è spostata a Warwick.

1942 Si inaugura il nuovo stabilimento Triumph a Meriden.

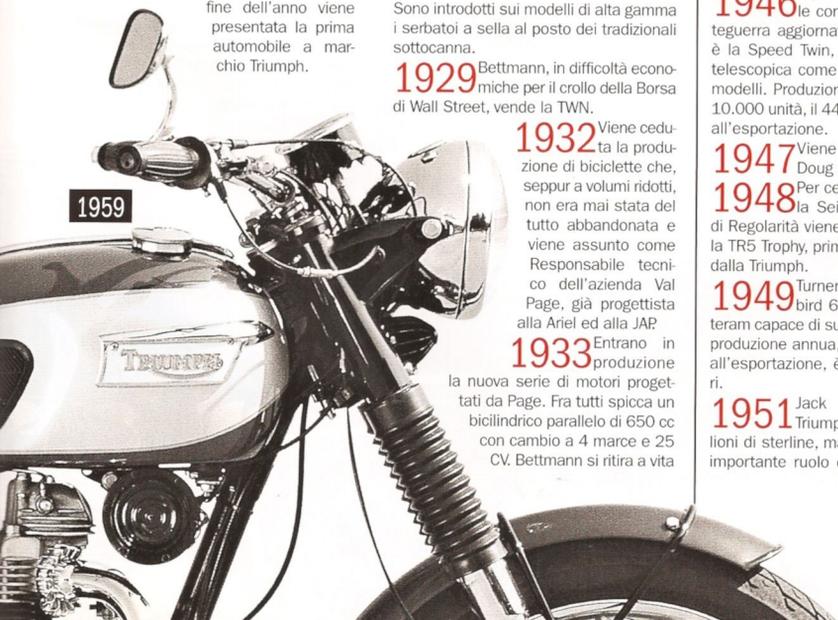
1946 Riprende la produzione civile con gli stessi modelli anteguerra aggiornati. Il top della gamma è la Speed Twin, dotata ora di forcella telescopica come del resto tutti gli altri modelli. Produzione annua inferiore alle 10.000 unità, il 44% delle quali destinato all'esportazione.

1947 Viene assunto il progettista Doug Hele.

1948 Per celebrare il successo alla Sei Giorni Internazionale di Regolarità viene messa in commercio la TR5 Trophy, prima scrambler costruita dalla Triumph.

1949 Turner progetta la Thunderbird 500, superbike ante-litteram capace di superare i 160 km/h. La produzione annua, per il 60% destinata all'esportazione, è di 12.000 esemplari.

1951 Jack Sangster vende la Triumph alla BSA per 2,5 milioni di sterline, ma mantiene ancora un importante ruolo dirigenziale all'interno



1959



dell'azienda. Il 24 settembre, all'età di 88 anni, muore Sigfried Bettmann.

1954 Debutta la Tiger T110, versione ancora più sportiva della T-Bird 650. Ha il forcellone oscillante ed il motore ha 42 CV.

1955 L'americano Johnny Allen tocca i 310 km/h sul lago salato di Bonneville nello Utah con uno streamliner motorizzato Triumph.

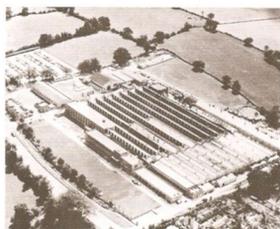
1956 Allen si ripete ed arriva a 345 km/h, ma la FIM si rifiuta di omologare il risultato per presunte irregolarità tecniche. Dopo un reclamo della Triumph il record viene riconosciuto.

1959 Debutta la T120 Bonneville, il cui nome celebra i record di Allen. L'importatore americano aveva chiesto espressamente un nuovo modello sportivo di 650 cc bicarburatore.

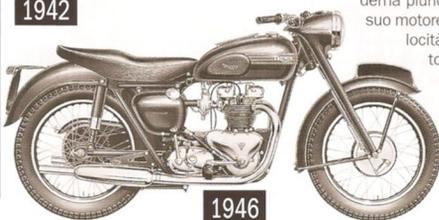
1961 Jack Sangster si ritira a vita privata, lasciando tutte le sue cariche ad Eric Turner.

1962 Doug Hele torna alla Triumph, che aveva lasciato per trasferirsi in Norton. A lui viene affidato l'incarico di ridisegnare i telai dell'intera gamma. Viene presentato il motore Unit 650 con il cambio in blocco al motore anziché separato.

1964 Anche Edward Turner lascia ogni incarico, cedendo il posto al nuovo Presidente Henry Sturgeon. La priorità è il mercato americano, dove negli ultimi anni si è registrato un calo di vendite (dal 1958 al 1964 il complessivo è di 54.400 esemplari, ma nell'ultimo anno ci si ferma a 6.300) nonostante la nuova Bonneville.



1942



1946

1965 Nello stabilimento di Meriden si producono 600-800 moto a settimana, l'80% delle quali sono spedite negli USA. Muove i primi passi il prototipo di una nuovissima tre cilindri 750.

1966 Muore Sturgeon. Negli USA l'immagine sportiva del Marchio è sempre più forte grazie a Buddy Elmore che con una Tiger 500 vince la 200 Miglia di Daytona e grazie all'ennesimo record di velocità a Bonneville. Questa volta è il turno di Bob Leppan che con il siluro Gyronaut tocca i 395,2 km/h.

1967 Ai vertici dell'azienda sa-
programma di rinnovamento aziendale, inaugurando il centro ricerche e sviluppo di Umberslade Hall. Nel frattempo commissiona alla Ogle Design (che ha dato i

natali alla Mini) il design della nuova tre cilindri. Sul piano sportivo si registrano la nuova vittoria alla 200 Miglia di Daytona, questa volta con Gary Nixon, ed il successo di John Hartle nel Production TT in sella ad una Bonneville. Impennata di vendite negli USA: 28.700 moto.

1968 Nixon vince il Campionato americano AMA Grand National. Alla fine dell'estate viene presentata la Trident T150, tre cilindri di 750 cc composamente definita la prima moderna pluricilindrica mai costruita. Il suo motore ha 58 CV e promette velocità massime di tutto rispetto, superiori ai 200 km/h.

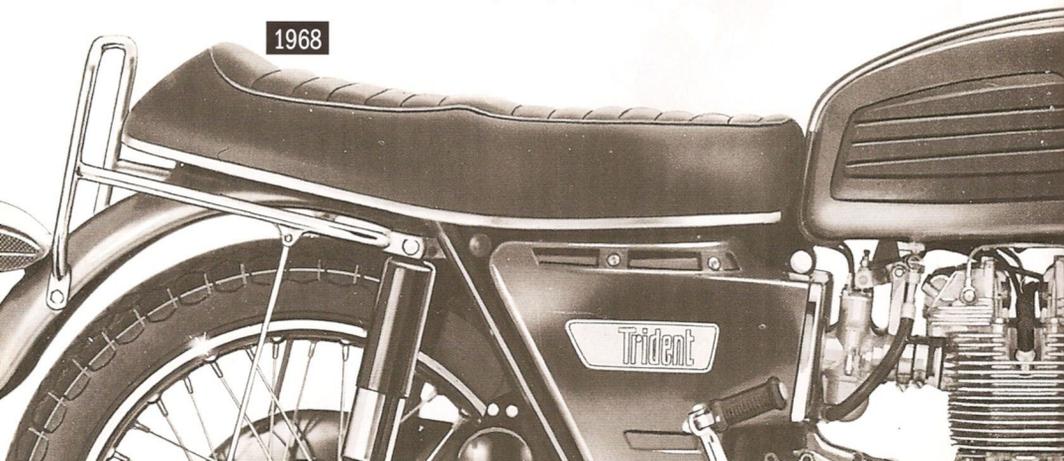
Il look della Ogle Design lascia perplessi.

1969 Nuova vittoria al Production TT e produzione record a Meriden: 900 moto a settimana, 46.800 a fine anno. Purtroppo però gli impianti non sono ammodernati e la qualità del prodotto ne risente negativamente. Jofeh riunisce in un'unica società i due storici importatori americani della costa est ed ovest: TriCor e Johnson Motors. La mossa oltre ad essere dispendiosa non è azzeccata, oltretutto il peggioramento della qualità fa salire in maniera drammatica i costi degli interventi in garanzia.

1970 Ancora una vittoria al Production TT e prima della leggendaria tre cilindri "Slippery Sam". La gestione Jofeh inizia ad accusare un notevole passivo e sul mercato la Trident soffoca la concorrenza delle maxi giapponesi.

1971 La produzione Triumph viene sempre più uniformata a

1968



1970

quella BSA (facendo parte del medesimo gruppo) con la scelta di adottare per tutti i nuovi telai "oil in frame". A fine anno, di fronte ad un buco di 8,5 milioni di sterline, Lionel Jofeh rassegna le dimissioni.

1972 La situazione occupazionale precipita: il BSA Group taglia i posti di lavoro da 3.000 a 1.000 e solo a Meriden restano a casa 1.750 dipendenti Triumph. Il centro ricerche di Umberslade Hall viene chiuso ed il BSA Group viene rilevato da una nuova società: la Manganes Bronze Holding.

1973 Il BSA Group viene venduto di nuovo nasce l'NVT (Norton Villiers Triumph), ultimo sussulto dell'industria motociclistica britannica. Muore Edward Turner e a Meriden la fabbrica della Triumph viene occupata dagli operai per scongiurarne la chiusura. Nonostante la situazione disastrosa nasce il prototipo della Quadrant, una 4 cilindri 1.000 cc (in pratica una Trident con un cilindro in più) che però non vedrà mai la catena di montaggio.

1974 La produzione della Trident si sposta presso la BSA.

1975 Nasce la cooperativa di Meriden, da cui continuano ad uscire le Bonneville. Crollano le esportazioni negli USA.

1976 La produzione della Trident è sospesa.

**1990**

1977 Il Gruppo NVT dichiara bancarotta, ma la cooperativa di Meriden ottiene il permesso di continuare a produrre la Bonneville con il marchio Triumph.

1979 I lettori della rivista inglese MCN eleggono la T140E moto dell'anno, ma la cooperativa ha ormai accumulato un passivo di 2 milioni di sterline.

1983 Chiusura dello stabilimento di Meriden (abbattuto l'anno successivo) ed acquisizione del marchio Triumph da parte del miliardario inglese John Bloor.

1985 Mentre John Bloor inizia a pianificare la rinascita della Triumph, Les Harris costruisce su licenza la Bonneville utilizzando freni e sospensioni italiani e componentistica tedesca.

1987 Il primo motore Triumph dell'era Bloor viene messo al banco. Si tratta di un 4 cilindri in linea di 1.200 cc raffreddato a liquido.

1988 Termina la produzione su licenza della Bonneville,

Nella pagina precedente, la fabbrica di Meriden e la Speed Twin del 1946. In questa pagina in senso orario: la Slippery Sam impegnata al Tourist Trophy, la Daytona 600 vincitrice all'Isola di Man 33 anni dopo e la Trident 750, una delle moto che aprono l'era Bloor". In basso, la celebre Trident 750 "Ogle Design".

2003

mentre iniziano i lavori di costruzione del nuovo stabilimento Triumph ad Hinckley, nel Leicestershire.

1990 Al Salone di Colonia sono presentati sei nuovi modelli Triumph a tre e quattro cilindri: Trident 750 e 900, Daytona 750 e 1000, Trophy 900 e 1200. Alla fine dell'anno ne sono stati venduti 2.390 esemplari.

1992 Presentata la Daytona 1200 che con i suoi 147 CV è la moto inglese più potente mai costruita.

1994 Nasce la Tiger, ovvero la prima maxi-enduro inglese e l'unica nella sua categoria ad avere il motore tre cilindri

1995 La Triumph riprende ad esportare negli USA.

1997 Presentate la T509 Speed Triple e la T595 Daytona con nuovi telai e motori tre cilindri.

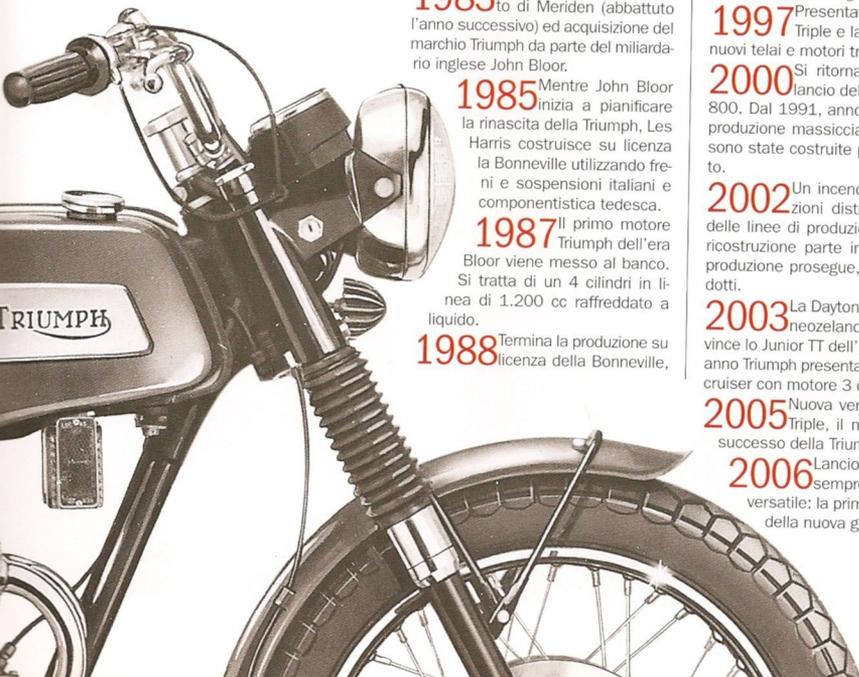
2000 Si ritorna alle origini con il lancio della nuova Bonneville 800. Dal 1991, anno in cui è iniziata la produzione massiccia dei nuovi modelli, sono state costruite più di 100.000 moto.

2002 Un incendio di vaste proporzioni distrugge buona parte delle linee di produzione di Hinckley. La ricostruzione parte immediatamente, la produzione prosegue, seppure a ritmi ridotti.

2003 La Daytona 600 condotta dal neozelandese Bruce Anstey vince lo Junior TT dell'Isola di Man. A fine anno Triumph presenta la Rocket III, mega cruiser con motore 3 cilindri di 2300 cc.

2005 Nuova versione della Speed Triple, il modello di maggior successo della Triumph moderna.

2006 Lancio della nuova Tiger, sempre più potente e versatile: la prima moto universale della nuova gestione.





SPECIAL E Triumph

Test

Tiger 1050

3 volte



Comoda, divertente e maneggevole, la nuova Tiger fa della versatilità il suo punto di forza, grazie a motore più potente e ruota anteriore da 17". Va bene in città, per il turismo ed è divertente in pista. Costa 10.300 euro (11.200 la versione ABS)

di Federico Aliverti, foto di Alessio Barbanti



La Casa motociclistica più vecchia del mondo produce 42.000 moto all'anno per un fatturato di 265 milioni di euro. E con regale bonarietà, sponsorizza l'Hinckley United, la locale squadra di football che milita nel Campionato Dilettanti Inglese. Merita un inchino. Se non altro perché la "fabbrichetta" del 1902 - oggi solida realtà economica con 1.100 dipendenti - in un

secolo di vita ha saputo modernizzarsi senza inquinare la propria immagine: conigli che brucano nel giardino aziendale; foto in bianco e nero riquadrate alle pareti; moto personalizzate ad hoc solo per i dipendenti; "Only Triumph" nel parcheggio ospiti. Questo clima genera un tale attaccamento al Marchio che ogni dipendente, dall'operaio al top manager, sembra in grado di trasferirlo al prodotto finale. Ne derivano moto "con l'anima"



Tiger



Test

Speciale Triumph

Tiger 1050



Linea aggressiva
Qui sotto, da sinistra il bel faro posteriore a led; la linea aggressiva del frontale; la strumentazione uguale nel disegno a quella della Speed.

Tiger



Finiture ok
Qui sopra, da sinistra l'efficace disco posteriore; i bel comandi a pedale in lega leggera; riser del manubrio e regolazioni della forcella sono uguali alla Speed Triple.

Tanta coppia, ruota da 17" e manubrio alto: in città la nuova Tiger è forte e leggera

come la nuova Tiger 1050, fiore all'occhiello della produzione Triumph 2007. Si tratta di una Enduro stradale che rivoluziona la "vecchia" Tiger mantenendone intatta la vocazione turistica ed "elevando al cubo" il piacere di guida e le prestazioni: piglio sportivo di una Ducati Multistrada, comfort di marcia di una Honda Varadero, praticità d'uso di una Yamaha TDM. A 13 anni dal suo esordio (vedi Motociclismo 10/1993), insomma, la Tiger 1050 ci appare la più eclettica nella storia di questo modello. Il che significa poter uscire dal box di casa senza patemi d'animo sia per imboccare il tragitto casa-ufficio, sia per puntare il circuito più vicino, sia per viaggiare direzione Capo Nord. Noi che l'abbiamo testata in Inghilterra abbiamo forzatamente ridotto il raggio d'azione: la rugiadosa campagna di Stanford per viaggiare in tutto relax; la seconda metropoli inglese, Birmingham, per sag-

giare la vocazione cittadina; il circuito di Donington Park per metterla alla frusta nel tempio della piega. Non è una forzatura, visto che nel trofeo organizzato da Triumph Italia per il 2007 ci sarà posto anche per questa moto.

A spasso per Birmingham

Lontani dalla City, catapultati in una metropoli dove la zona industriale ha divorato squallide periferie, ci siamo lasciati trasportare dalla vorticosa corrente del traffico cittadino. Semaforo rosso. I piedi di chi guida (1,72 cm) faticano a toccare terra, ma il peso della moto, sceso di ben 20 kg, aiuta a mantenere l'equilibrio. E poi, in optional, c'è la sella ribassata di 17 mm. Parte la ventola di raffreddamento, e nonostante il clima favorevole (15° C), lo farà altre volte. Scattiamo al verde con balzo felino, il motore è prontissimo fin dai giri più bassi, ma l'innesto della prima marcia è

**Test****SPECIALE Triumph**

Tiger 1050



soprattutto la modulabilità della frizione non sono impeccabili. Il primo ingorgo lo evitiamo come fossimo alla guida di una monocilindrica: vuoi vedere che la ruota da 17" (prima era da 19") ha fatto miracoli? Certo, gli ingombri laterali (847 mm) penalizzano i passaggi più stretti, ma a livello dinamico la Tiger è una bicicletta. Altro stop. Tiriamo la leva del freno e, come sulla Speed Triple, alla prima parte di corsa corrisponde una risposta quasi spugnosa, ma da metà in avanti ce n'è in abbondanza, con una modulabilità discreta. Ottimo il disco posteriore da 255 mm. Ancora traffico, ancora code: la larghezza del manubrio offre un ottimo braccio di leva e la sua altezza non interferisce con gli specchietti della auto. In sella si ha la sensazione di controllo totale, facilità di guida e sottigliezza d'insieme: solo la larghezza del serbatoio nella zona degli incavi ci ricorda che siamo su una moto di grande cubatura. Imbocchiamo i viadotti che rigurgitano il traffico verso nord, direzione Liverpool. E la velocità inizia a salire: cunette, tombini e avallamenti vengono filtrati in modo ottimale, senza che la moto trasmetta quella sensazione di gommosità tipica delle sospensioni tarate sul morbido. Attraversiamo il quartiere indiano, all'estrema periferia di Birmingham, con la luce verdemare delle campagne che sale in lontananza.

Un viaggio da pascià

A Stanford ci aspetta una Tiger 1050 equipaggiata da turismo. Notiamo subito che il cupolino rialzato, offerto come optional, non migliora in maniera percettibile la protezione aerodinamica, già eccellente col plexiglass di serie. La sella molto ampia e ben imbottita esalta il carattere turistico della Tiger, che ci sorprende sempre più per la sua vocazione a macinare chilometri; attitudini che, ad alcuni, potrebbe essere

Qualità**"Un collaudo lungo 4 volte il giro della terra"**

Simon Warburton (nella foto insieme ai nostri inviati) è il Responsabile Prodotto Triumph. Ha trascorsi da pilota off-road e un presente da amatore della pista. Ma il futuro Triumph lui lo vede senza impegni ufficiali nel mondo delle corse: "Troppo costose, assorbirebbero il budget per progetti più importanti". Bene, veniamo allora all'ultimo.

Che bella la nuova Tiger: a chi il merito?

"A una squadra di designer interni e a un pool di esterni, tra cui Marabese, che ha dato l'impronta principale". Di questa squadra fa parte chi ha disegnato le vecchie Speed e Daytona?

"No. Quella persona, che tra l'altro aveva disegnato anche la TT600, non lavora più per Triumph." Parliamo di stile: perché sulla Tiger non c'è il monobraccio?

"Perché aumenterebbe il prezzo finale della moto di circa 600 euro e il peso complessivo di circa 3 kg. ST e Speed lo montano, ma sulla Tiger siamo riusciti ad avere un design rispondente al nostro stile". Però non è stile Triumph quel color oro di pinze e forcella...

"In questo caso si tratta di parti (Nissin e Kayaba, ndr) che acquistiamo esternamente: lavorarle in seguito per uniformare le due tonalità di oro costerebbe troppo. Per il futuro, però, abbiamo soluzioni cromatiche più coerenti".

A proposito di coerenza: perché ridurre la capacità del serbatoio di 4 litri?
"Grazie alla nuova

mappatura dell'iniezione, e non solo, la Tiger consuma il 20% meno della vecchia. Quindi l'autonomia è invariata, ma posizione di guida e design ne guadagnano". Vi manca solo l'affidabilità per raggiungere i giapponesi?

"I nostri 12 tester impegnati da due anni sul progetto Tiger hanno percorso in tutto il mondo, a diverse altitudini e opposte condizioni climatiche, l'equivalente di 4 volte il giro della terra. Per testare gli ABS, poi, eseguono manovre al limite per cui è stato necessario munirli di speciali air-bag

al collo. Oltre a questo, ogni moto deve superare 56 ore durissime al banco prova".

Sia sincero: quanti motori avete rotto al banco?

"Triumph ha un'esperienza unica al mondo sui tre cilindri, infatti non rompiamo più alcun motore. Pensi che una nostra ora al banco è così divisa: 20 minuti al picco di potenza massima, 20 minuti al picco di coppia massima, 20 minuti di respiro con simulazione dell'uso stradale. Il tutto ripetuto 56 volte senza interruzione. Non contenti, facciamo molte prove con partenza a motore freddo e limitatore fisso per 5 minuti. I risultati sono sempre eccezionali".

Allora perché nessuna grande Casa Industrializza il tre cilindri?

"Perché il tre cilindri è un marchio di fabbrica Triumph, apparirebbe come una banale scopiazza-

tura. Solo Benelli li usa, ma abbiamo smontato i loro motori e trovato tante parti che noi avevamo accantonato diversi anni fa perché danno problemi di affidabilità."

Lo vedremo mai un "mono" o un V Triumph?
"Le garantisco che per il prossimo decennio Triumph produrrà solo 2 e 3 cilindri in linea.



Tutt' al più ci sarà un progressivo incremento delle cilindrata, ma senza esagerare".

Però ci sono Marchi in ottima salute che osano tanto!

"E' vero, per esempio BMW mi stupisce per il coraggio con cui prova a battere tante strade diverse e KTM ha raggiunto una grandissima personalità".

Sono loro i rivali più temibili?

"Macché BMW e KTM: tra 10 anni dovremo fare i conti con i cinesi, e li si che sarà dura!"

Perché non avete a catalogo una maxi sportiva?
"Sappiamo bene che le 1.000 sportive sono il mercato trainante per l'Inghilterra e non solo, ma al momento abbiamo altri progetti per noi più importanti".

Per esempio la naked su base 675?

"Bé, questo lo dice lei, io non ne so nulla..."

Cambio d'abito
Il motore generoso c'è, la maneggevolezza anche. Con due tocchi... optional, la Tiger si trasforma in una macchina km: cupolino maggiorato, valigie laterali, top case, cavalletto centrale. E per gli incontentabili ci sono anche sella comfort, manopole riscaldate, borsa da serbatoio (15 litri), per la sella (27 litri) e maniglione per il passeggero. Nella pagina a fianco, il ponte di comando con blocchetti elettrici e specchi funzionali.



Valigie laterali e top case forniscono alla Tiger una capacità di carico di ben 77 litri





nascosta dal design molto sportivo e dalle prestazioni superiori alla media. In più, al salire dei giri, le vibrazioni restano ampiamente entro i limiti di sopportazione. Purtroppo non abbiamo avuto modo di testare il comfort per il passeggero, apparentemente sacrificato per il piano di seduta piccolo e rialzato, ma i tecnici inglesi ci rassicurano: posizionamento pedane e ampiezza sella sono più favorevoli rispetto alla precedente versione. Percorriamo la A34 che si srotola fino a Newcastle in sesta marcia, col motore incapace di avere incertezze anche sotto i 1.500 giri. I 10,1 kgm di coppia massima dichiarata (0,7 kgm in più di prima) non rendono pienamente merito a uno dei tre cilindri più piacevoli che ci sia mai capitato di provare su strada. La nuova iniezione esalta le doti di ripresa ed elasticità, abbattendo anche i consumi di circa il 20% al punto che, a 140 km/h, si percorrono più di 17 km con un litro. La pioggia picchietta sulla visiera, è d'obbligo una sosta. La tuta antiacqua è ripiegata insieme con tutto il nostro bagaglio nelle valigie laterali: notiamo che sono ben resistenti all'acqua, precise negli accoppiamenti e più capienti di quanto possa sembrare dall'esterno (soprattutto quella sul lato marmitta). Anche in velocità la loro presenza è molto discreta: restano nella sagoma della moto, non trasmettono la sensazione di alzare il baricentro e non penalizzano in modo evidente il coefficiente aerodinamico, neppure sopra i 160 km/h. Certo, quando dopo tre ore di viaggio davanti a noi si erge il cartello Donington Park, le riponiamo a terra con immenso piacere.

Motard a Donington

Presentarsi a Donington Park con una Enduro stradale che di primo equipaggiamento monta Michelin Pilot Road (turistiche per eccellenza) sarebbe mortificante, a meno che la moto in questione non sia una "motardona" da 198 kg per 114 CV.

E' il caso della Triumph Tiger 1050. Il programma di quest'oggi prevede prove libere, e il paddock brulica di supersportive, tutte quante di alto lignaggio. Gli inglesi le adorano, ma dopo aver preso paga dalla Tiger, qualcuno di certo si sarà convertito... D'altronde la Tiger ha sorpreso noi per primi: grande stabilità sul veloce e rapidi cambi di direzione nonostante un baricentro "geneticamente" alto. In più una discesa in piega omogenea che porta al limite della gomma (peraltro sempre sincera) prima che a toccare le pedane a terra. In percorrenza di curva la conformazione della sella



Manubrio alto, gomme stradali, quasi 200 kg. Eppure...

A suo agio in tuta

Una Enduro nel regno delle supersport: la nuova Tiger a Donington, grazie alla potenza di motore e freni e alla facilità della ciclistica, non ha sfigurato, anzi! La trasformazione da Jekyll a Hyde è completa...

L'impianto frenante anteriore si compone di due dischi da 320 mm con pinze a 4 pistoni. La forcella è una Kayaba da 43 mm pluriregolabile. Rispetto alla precedente Tiger, il canotto di sterzo passa da 25,8" a 23,2". L'avancorsa da 87,9 a 87,7 mm, l'interasse è più corto di 18 mm e la ruota anteriore è da 17" invece di 19". Il 3 cilindri di 1.050 cc ha guadagnato 10 CV nonostante l'omologazione Euro 3.



Con tanto motore, una ciclistica sincera e un minimo di manetta, c'è di che divertirsi





e la sua discreta scivolosità penalizzano il pilota quando vuole assumere la corretta postura, ma la sensazione di appoggio e di precisione è sempre buona. Anche in uscita dalle curve più veloci ci si sente in un kartodromo con la più cattiva delle motard: retroreno facile da gestire nelle perdite di aderenza e motore sempre pronto al richiamo del gas. Il motore, appunto. Oltre che vigoroso ai medi, allunga senza esitazioni fino a 10.200 giri indicati passando per gli 8.000 con un galvanizzante cambio di tonalità. Il cambio non è rapido, ma non cede a sfollate né impuntamenti. Anche le sospensioni, dalla ridotta escursione (150 mm davanti e dietro), limitano i trasferimenti di carico, pur se i freni, come detto poco modulabili, non vengono in soccorso, schiacciando bruscamente l'avantreno nella fase di staccata. La potenza frenante non manca, anzi è tale che -pilota permettendo- si potrebbe arrivare in monoruota ad ogni staccatona. Rimontiamo le borse laterali, si torna a Hinckley. Sulla via di casa c'è un invitante sterrato che quasi quasi... verificiamo pure lo spirito fuoristradistico della moto. Ovvio che salti, guadi, cordoli e ostacoli non sono il suo pane quotidiano, ma la versatilità che in Triumph volevano da questa moto è certo raggiunta. Sulla base di una moto facile da usare e ottima per la città e il turismo, si è aggiunto quel brio che renderà più frizzante la vita del suo cliente.



Aria da special
Il bianco sembra tornare di moda tra le moto: una ventina d'anni dopo. Dona di certo alla nuova Tiger, frutto del lavoro di una squadra di designer nella quale ha avuto un ruolo importante anche l'italiano Marabese.



Dati tecnici

Motore: 3 cilindri in linea raffreddato a liquido. Alesaggio per corsa 79 x 71,4 mm, cilindrata 1.050 cc. Distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica sequenziale Multipoint; capacità serbatoio benzina 20 litri. Potenza max 114 CV a 9.400 giri, coppia max 10,2 kgm a 6.250 giri. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi elicoidali, finale a catena. Frizione: dischi multipli a bagno d'olio. Cambio: a 6 rapporti. **Telaio:** perimetrale in lega di alluminio; inclinazione canotto di sterzo 23,2°, avancorsa 87,7 mm. **Sospensioni:** anteriore forcella rovesciata con steli da 43 mm, regolabile nel precarico molla e nell'idraulica in compressione ed estensione; posteriore forcellone in lega di alluminio con capriata di rinforzo, ammortizzatore regolabile nel precarico molla e nell'idraulica in estensione. **Freni:** anteriore a doppio disco da 320 mm con pinze radiali a 4 pistoncini, posteriore a disco da 255 mm con pinza a 2 pistoncini. **Ruote:** cerchi in lega di alluminio, anteriore 17x3,5", posteriore 17x5,5"; pneumatici: anteriore 120/70 ZR17, posteriore 180/55 ZR17. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.110, larghezza 840, altezza 1.320, interasse 1.510, altezza sella 835; peso a vuoto 198 kg. **Prezzo:** 10.300 euro chiavi in mano (versione con ABS 11.200 euro).



CBR, ZX-R, GSX-R, YZF-R: è finita la pacchia. Dal mito USA fino al Mugello, tempio nostrano della velocità, un viaggio ideale che conferma tutte le qualità della supersport britannica. In pista e su strada, una spina nel fianco per le rivali

di Pietro Della Lucia, foto di Enrico Schiavi



Fatti 675 più in là

Se un anno fa ci avessero detto di andare al Mugello con una supersport Triumph non avremmo certo avuto l'intenzione di bastonare le quattro cilindri giapponesi, al massimo di limitare i danni. Da quest'anno, però, tutto è cambiato! La Casa inglese ha una moto in grado di competere con l'agguerrita concorrenza, finalmente con motore 3 cilindri, come tutti gli appassionati si attendevano. Il suo 675 cc va fortissimo, ha tanta coppia ed è imbrigliato in una ciclistica eccellente: la Triumph 675 è battezzata Daytona in memoria delle celebri gare

americane degli anni '60, dove la Casa britannica la faceva da padrona. Nel '62, data della prima vittoria nella 200 Miglia a Daytona con la T100/SR guidata da T. Burnett, ebbe inizio l'apice della gloria motoristica inglese sia a livello di competizioni sia di importanza commerciale. Dagli anni '70, però, inizia un periodo di crisi dovuto, in parte, alla spietata concorrenza giapponese. Oggi, a più di trent'anni di distanza, Triumph alza la testa per prendersi la rivincita. E noi siamo andati nel tempio del motociclismo nostrano, il Mugello, per vedere se, più di 40 anni dopo, l'illustre passato tornerà. Il circuito del Mugello è il sogno di ogni





1.392 mm di interasse, di cui ben 580 di forcellone: ciclistica agile e tanta



motociclista ma incute anche un certo rispetto a chi non ci ha mai girato; e chi scrive era tra questi. Pista mai vista e moto sconosciuta non è certo un binomio ideale per metterci a nostro agio. Nella mente si alternavano le frasi degli amici ("ancora oggi non ho capito come gira quella pista - le due Arrabbiate sono davvero da paura, per non dire della Casanova-Savelli") ai pensieri sulla moto:

"chissà com'è, se spinge davvero o... forse era meglio il camion Triumph con qualche decimo lo guadagnavo". Mentre il cervello frulla così, nella nebbia del paddock compare il camion Triumph con la moto già lì pronta per noi. Scalpitiamo per entrare a girare ma la pista è bagnata; meglio non rischiare, si aspetta l'ora di pranzo. Nel frattempo non si può fare altro che guardarla e non dispiace affatto.

Motore piccolo
In questa immagine si può notare la compattezza del 3 cilindri di 675 cc, anche in senso longitudinale. La forcella rovesciata ha steli da 41 mm.

Scarico speciale
Sopra, da sinistra il forcellone lungo ben 580 mm e il disco da 220 mm; la strumentazione completa; il silenziatore Arrow titanio in optional.



Design

Fatta in Casa



Qui sopra, tre bozzetti della Daytona 675. Come si può leggere nell'intervista al Direttore commerciale di Triumph in altra parte di questo Speciale, le linee della Supersport inglese si devono interamente al Centro stile interno di Hinckley. Di solito la Casa si avvale anche di designer esterni (tra i quali l'italiano Marabese), ma in questo caso non ce n'è stato bisogno. I designer inglesi sono stati agevolati dall'estrema compattezza del motore 3 cilindri, che ha consentito di disegnare linee molto filanti. Il risultato è una moto di dimensioni... "giapponesi".

trazione. La Daytona 675 interpreta al meglio il concetto

Il sole finalmente sbucca tra la foschia e annuncia l'apertura delle danze. Saliti in sella restiamo sbalorditi dalla compattezza della 675; i fianchi sono strettissimi e la sella davvero vicina al manubrio. Accensione; il tre cilindri borbotta cupo e due minuti dopo siamo sulla pit-lane pronti ad entrare. Già qui la 675 fa la differenza attirando gli sguardi di molti, il rumore dello scarico e le linee affilate non lasciano indifferenti e così ci pavoneggiamo. È il nostro turno e in pista non conta essere belli; bisogna andare forte. All'inizio tutto è complicato: la moto è agile tanto da sorprendere, scende in piega velocissima e chiude la traiettoria manco fosse una 250, inoltre le curve del Mugello sono difficili da memorizzare e chi è in pista con noi si infila dappertutto come partecipasse ad una gara. Qualche giro però basta a far diventare la moto una docile amica e ci si può concentrare sulle traiettorie. La guida diventa fluida e la 675 nella prima parte del circuito dà filo da torcere a tutti. La leggerezza (165 kg)

e le dimensioni contenute (1.392 mm di interasse) la rendono il mezzo ideale per affrontare le due varianti che seguono la San Donato. Nei cambi di direzione si percepisce il baricentro un po' troppo alto ma caricando l'anteriore e spingendo sui semimanubri tutto si risolve e la manovra diventa fulminea. Una volta superata la Borgo San Lorenzo inizia il vero circuito da incubo. Frenata, curvone a destra e poi a sinistra, il tutto in quarta marcia, in discesa e con il cambio di direzione in contropendenza: questa è la Casanova-Savelli! Qui il motore conta relativamente poco, servono una buona ciclistica, ottime gomme e tanto pelo sullo stomaco. Le prime Triumph le offre di serie nei 10.390 euro necessari per acquistare la Daytona 675, il terzo... beh, o c'è o non c'è! L'avantreno preciso e l'assenza di ondeggiamenti durante tutto l'appoggio in curva contribuiscono però ad infondere fiducia e così, memorizzate le traiettorie, iniziamo a forzare un po' il ritmo. Compagna fedele la 675

Pinze radiali
Di prim'ordine la componentistica, come nel caso dei freni anteriori: Nissin con pinze e pompe radiali. Sono potenti e modulabili.

Nessun timore
Il 3 cilindri inglese al banco di Motociclismo ha fornito alla ruota 107 CV a 12.250 giri e 6,63 kgm a 10.500 giri. È Euro 3.

Sarà per le gare...
Molto sofisticata la ciclistica. In teoria ci sarebbe anche la regolazione in altezza del perno del forcellone. Però manca la boccola necessaria.





SPECIALE Triumph

Test

Daytona 675

I saliscendi e le "esse" del Mugello sono un'ottimo banco di prova per apprezzare



675

Niente paura

Un bel curvone in discesa è l'ideale per sperimentare la facilità della ciclistica. A fianco: l'ammortizzatore pluriregolabile e la sella, disponibile anche in gel per l'uso turistico. C'è anche il guscio per renderla monoposto.

le doti della 675

si getta a capofitto in discesa prende la corda e non allarga troppo in uscita, nel cambio in contropendenza mai uno sbacchettamento ed eccoci ginocchio a terra in quarta piena in uscita dalla Savelli. Seguono le due curve dell'Arrabbiata dove, oltre al coraggio, il motore conta eccome. Stabile come sempre la 675 infila l'Arrabbiata 1 e affronta la salita verso la 2; qui avere il tre cilindri inglese è davvero meraviglioso. Prima di provare la Triumph 675 la parte motoristica era quella che più ci preoccupava perché poteva essere il tallone d'Achille cui le moto di maggior cubatura potevano puntare. Invece questo motore allunga fino a 14.000 giri indicati ed ha una "schiena" che tira fuori dalle curve di prepotenza. Nelle zone del circuito in salita come la San Donato e le curve dell'Arrabbiata le altre 600 sembrano ferme in mezzo alla pista mentre gli si sfreccia accanto e in rettilineo, se si è affrontata dignitosamente l'ultima curva, i 1000 prendono vantaggio solamente dopo il traguardo. La esse alta (Scarperia-Palagiov) e il Correntaio fanno emergere ancora una volta l'agilità della Daytona ed anche un altro asso nella manica di questa moto: la scorrevolezza in curva. Poche moto riescono a scivolare via lisce come la 675 e al Mugello questo lo si può sfruttare alla San Donato, al Correntaio e alla Bucine; tornanti tanto lunghi che sembrano non finire mai. Qui, a centro curva chi ci è davanti inevitabilmente perde terreno mentre la luce a terra di questa Triumph



permette di piegare e piegare. Superate le due Biondetti, dove in uscita le 1000 sono imprevedibili, cerchiamo di guadagnare terreno ritardando all'ultimo la staccata e affidandoci all'impianto frenante Nissin che equipaggia la Daytona. Le pinze mordono i dischi da 308 mm e la forcella affonda il giusto: anche in frenata la 675 non ha nulla da invidiare alla concorrenza. La moto serpeggia un poco ma prendere la corda dell'ultima curva è facile come pensarlo e si esce forte, accucciati dietro al cupolino. Dopo ricomincia la parte lenta, San Donato, Luco, Poggio Secco, Materassi, Borgo San Lorenzo ed ecco che ci rifacciamo sotto e, presa confidenza col tracciato, scendiamo ben sotto il muro dei 2'20". Come prima volta... vuol dire che la moto c'è e che nel 2006 chi la userà in gara (dove sarà ammessa in attesa della omologazione per il 2008 indato) potrà rivalleggiare con le 600 4 cilindri.

Su strada senza fatica

Punto di osservazione privilegiato: la "terrazza" che dà sulla Luco-Poggiosecco. La Daytona 675, nonostante le dimensioni molto compatte, si può usare su strada confidando su un comfort più che discreto. L'ergonomia è buona, al pari del riparo offerto dal cupolino.

Dati tecnici

Motore: 3 cilindri in linea raffreddato a liquido. Alesaggio per corsa 74 x 52,3 mm, cilindrata 675 cc. Distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica sequenziale Multipoint; capacità serbatoio benzina 17,4 litri. Potenza max 123 CV a 12.500 giri, coppia max 7,3 kgm a 11.750 giri.

Trasmissione: primaria a ingranaggi elicoidali, finale a catena. Frizione: dischi multipli a bagno d'olio. Cambio: a 6 rapporti. **Telaio:** perimetrale a doppio trave di alluminio; inclinazione canotto di sterzo 23,5°, avancorsa 86,8 mm.

Sospensioni: anteriore forcella rovesciata con steli da 41 mm, regolabile nel precarico molla e nell'idraulica in compressione ed estensione; posteriore forcellone in lega di alluminio con capnata di rinforzo, ammortizzatore regolabile nel precarico molla e nell'idraulica in compressione ed estensione. **Freni:** anteriore a doppio disco da 308 mm con pompa radiale e pinze radiali a 4 pistoncini, posteriore a disco da 220 mm con pinza a 1 pistoncino. **Ruote:** cerchi in lega di alluminio, anteriore 17x3,5", posteriore 17x5,5"; pneumatici: anteriore 120/70 ZR17, posteriore 180/55 ZR17. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.010, larghezza 710, altezza 1.109, interesse 1.392, altezza sella 825; peso a vuoto 165 kg.

Prezzo: 10.390 euro chiavi in mano.





Piacevolissima da guidare su strada, la Scrambler non si ferma dove l'asfalto finisce. Poco adatta all'off-road vero, ci ha però scorrazzato sulle dolci colline toscane, affrontando senza problemi strade bianche e sentieri di campagna. Sfoggia nuove colorazioni per serbatoio e motore. Costa 8.800 euro chiavi in mano

di **Nicolò Codognola**, foto **Tommaso Pini**

Dedicata a chi sa ancora perdersi. Così è la Triumph Scrambler. Una moto che sfugge alle definizioni classiche di naked o enduro, ribadendo la sua unicità con uno stile tutto suo. Uno stile che, con il modello 2007 non cambia. Le modifiche sono davvero poche, ma mirate. A livello estetico salta subito all'occhio la nuova colorazione del serbatoio argento/verde e il motore tutto nero. Purtroppo il motore rimane omologato Euro 2.

Per provarla nel suo habitat naturale ci siamo lasciati alle spalle la grigia città e la noiosa pianura, addentrandoci tra le dolci colline del Mugello, in Toscana. Un fantasioso dedalo di strade tutte curve contornate da boschi e campagne. Benché la Scrambler sia estremamente piacevole da guidare su strada, specie dove i tornanti prevalgono sui rettilinei, la tentazione di scoprire gli angoli ameni di questa splendida regione ci ha portati

a preferire la terra all'asfalto. Così ci siamo lanciati a tutto gas su strade bianche, abbiamo attraversato i campi su sentieri interpoderali usati dai trattori e ci siamo inoltrati in facili mulattiere ormai ricoperte di foglie gialle.

Niente di eccessivamente impegnativo: due quintali non sono pochi e le sospensioni non sono certo da enduro specialistica. Il baricentro però è basso e questo aiuta molto. In più, l'erogazione dolce e progressiva non mette mai in crisi, anche quando l'aderenza si fa precaria. Il nostro Centro Prove ha rilevato un aumento di potenza rispetto all'anno passato: 48,4 CV a 6.500 giri alla ruota contro i 44,14 a 6.750. Un risultato non strabiliante in sé, ma apprezzabile, soprattutto perché spalmato lungo tutto l'arco di erogazione.

Anche i freni fanno la loro parte: adeguatamente potenti in relazione alla mole e alla cavalleria della Scrambler, hanno il gran pregio di essere molto modulabili. Persino il posteriore, importantissimo

Vita in CAMPAGNA





Test

SPECIALE Triumph

Scrambler 900



Tuttoterreno
Derapate sulla
ghiaia, sentieri
nascosti, "giochi"
acquatici: la
Scrambler ci ha
accompagnati alla
scoperta della
Toscana più bella
e nascosta.



scrambler

Motore, telaio e freni della Bonneville. Ma lo stile è indiscutibilmente personale



Semplicità innanzitutto

Sopra, a sinistra: la sella, accogliente anche per il passeggero, e la strumentazione, chiara e ben leggibile, non cambiano, rimanendo fedeli alla filosofia di essenzialità che sta alla base della Scrambler.

Nuovi colori
Oltre al rosso e al blu, abbinati al bianco, per il 2007 è proposto anche l'abbinamento argento/verde per il serbatoio. Il motore, ora Euro 3, è tutto nero.



Dati tecnici

Motore: bicilindrico 4 tempi frontemarcia, raffreddamento ad aria. Distribuzione a 4 valvole. Alesaggio per corsa 90x68 mm, cilindrata 865 cc, rapporto di compressione 9,2:1, potenza max 56 CV (41,2 kW) a 7.000 giri, coppia max 7,0 kgm (69 Nm) a 4.500 giri. Lubrificazione a carter umido con pompa trocoidale. **Alimentazione:** 2 carburatori Keihin CVK da 36 mm; capacità serbatoio carburante 16,6 litri. **Trasmissione:** primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,71 (62/108). Finale a catena, rapporto pignone/corona 2,53 (17/43). Frizione: dischi multipli a bagno d'olio, comando a cavo. **Cambio:** a 5 rapporti, valore rapporti: 2,73 in prima, 1,95 in seconda, 1,55 in terza, 1,29 in quarta, 1,07 in quinta. **Telaio:** doppia culla chiusa in tubi d'acciaio; inclinazione canotto di sterzo 27,8°, avancorsa 105 mm. **Sospensioni:** forcella tradizionale da 41 mm, forcellone in acciaio con due ammortizzatori regolabili nel precarico. **Freni:** anteriore a disco da 310 mm con pinza a doppio pistoncino, posteriore da 255 mm con pinza a doppio pistoncino. **Ruote:** ant. da 19x2,5", posteriore da 17x3,5"; pneumatici: anteriore 100/90-19, posteriore 130/80-17. **Dimensione (in mm) e peso:** lunghezza 2.213, larghezza 865, altezza 1.202, interasse 1.500, altezza sella 825; peso a secco: 205 kg. **Prezzo:** 7.000 euro.

nell'off-road, è sensibile ai tocchi del pilota e arriva al bloccaggio solo se usato con forza. Ottimo persino il cambio, morbido negli innesti e preciso.

La posizione in sella è quanto di più naturale ci si possa immaginare e offre pieno controllo in ogni frangente: seduta comoda, manubrio ampio e non troppo lontano, pedane alla giusta altezza. Peccato per l'eccessiva larghezza: i collettori di scarico, che sono l'elemento più caratterizzante della Scrambler, sono anche il neo più evidente dal punto di vista del comfort. Corrono entrambi sul lato destro della moto, alti per non toccare terra nelle escursioni off-road, ma in perenne contatto con la gamba

destra del pilota. Se poi si guida in piedi (come impone il fuoristrada), si ha la strana sensazione di avere le gambe divaricate e non si riesce a stringere come si vorrebbe il serbatoio tra le ginocchia. Per fortuna le numerose protezioni cromate sui collettori evitano incandescenti contatti con il polpaccio. Bella, questa Scrambler. Usarla solo su asfalto è un peccato, anche se piacevolissimo. Fare solo fuoristrada forse è eccessivo, ma è proprio sullo sterrato che questa Triumph sorprende. Insomma, è una moto equilibrata, facile, con la quale si può fare un po' di tutto. Persino renderla ancora più speciale e personale, con l'infinita lista di accessori Triumph dedicati.



Sport

SPECIALE Triumph

Thruxton e Speed Cup





Troppo spesso i trofei monomarca finiscono per essere un gradino sotto il professionismo. Non è il caso dei Trofei Triumph, dove il divertimento è la parola d'ordine. Soprattutto nella economica Thruxton Cup. Ma anche con le veloci Speed Triple e, novità 2007, con le Daytona 675 nella neonata Triumph Cup

di Francesco Pelizzari

Corro anch'io!

L'importante è divertirsi: potrebbe essere questo il motto dei Trofei Triumph, nei quali ci sente piloti ma senza lo stress che spesso accompagna questo tipo di attività. Il monomarca organizzato da Triumph Italia è forse il più economico tra i tanti che ci sono in giro, soprattutto la parte dedicata alle affascinanti Thruxton. Che, a dispetto del look rétro, sanno dare prestazioni di tutto rispetto sui circuiti italiani. Per chi non si accontenta, o ha più esperienza, oppure vuole provare il brivido di gareggiare con 120 CV nella manetta, c'è la parte dedicata alla Speed Triple (che nel 2007 sarà aperta anche alle altre sportive della Casa). Entrambi hanno in comune lo spirito da gentleman, tipico del marchio inglese, che pervade un paddock dove tutti sono, se non amici, almeno ottimi conoscenti.

Risparmio di soldi, non di guida

Abbiamo potuto toccare con mano tutto questo nell'ultima prova del Trofeo, disputata a Misano il 17 settembre scorso. Nonostante il maltempo, è stato un gran divertimento, e soprattutto l'occasione di vivere da protagonisti il mondo delle gare. Che è poi il senso principale di questo monomarca che, soprattutto tra le Thruxton, vede al via molti neofiti, sen-

za riguardo di età. Ciò non significa che non si debba sudare per fare risultato: alcuni piloti hanno esperienze anche di altissimo livello, molti sono ottimi piloti non professionisti, gli ultimi arrivati non vogliono certo sfigurare. Perciò la lotta è sempre serrata e il divertimento non manca per i partecipanti e nemmeno per gli spettatori. La Thruxton ben si presta a tutto ciò grazie a una potenza (una settantina di CV) più che sufficiente a ottenere tempi di tutto rispetto sui circuiti dove si è disputato il campionato 2006: 1'54" a Misano, 1'18" a Varano, 2'00" a Vallelunga, 1'23" a Magione. La ciclistica è facile da sfruttare anche per chi non ha esperienza di pista e i pneumatici Metzeler stradali hanno un rapporto grip/durata/costo eccezionale: si possono fare anche tre gare con un solo treno, cosa che naturalmente aiuta molto in un trofeo fatto apposta per divertirsi con il minimo della spesa. In tema di prestazioni, sorprende la frenata, nettamente migliore rispetto alla Thruxton di serie grazie alla possibilità di usare pastiglie racing.

"Castagna" da domare

Chi ha velleità più sportive o più semplicemente ama avere una potenza notevole da gestire, ha a disposizione il



Dagli il gas Atmosfera da gentleman driver e tanto gas: guardate che pieghe con le Thruxton! Le prestazioni delle gomme stradali sono buone e tutto sommato discrete anche sul bagnato (a sinistra, l'unica gara "wet" in due anni: Misano '06). Qui a fianco, il podio della Speed Cup di Vallelunga (una fase di gara in apertura).

Vita da pilota: da venerdì a domenica tutto è come alla TV. Prove libere, ufficiali, gara.





E il bello è, prima di tutto, vedere la bandiera a scacchi

campionato riservato alla Speed Triple (e dal 2007 anche a Daytona 675, Daytona 955 e nuova Tiger 1050). La differenza sostanziale rispetto all'altro, moto a parte, è che si usano gomme Metzeler RaceTec da pista, non omologate per l'uso su strada. Il che implica un impegno economico un po' più elevato, perché al maggior costo della moto si unisce un budget ben più consistente per le gomme. Per ragioni di competitività, ma anche di sicurezza, vanno preventivati almeno due treni a gara: uno per le qualifiche e uno per la corsa, ammettendo che quelle utilizzate la domenica siano poi riciclate per le prove libere del venerdì.

A parte questo, la Speed è ovviamente più impegnativa della Thruxton, non soltanto per la potenza molto maggiore, ma anche per la ciclistica un po' particolare di questa moto. Il grosso 3 cilindri ha

molta coppia ai medi regimi, il peso è in alto e il pilota pure poiché l'assetto delle sospensioni è naturalmente caricato in avanti. Ciò richiede una regolazione delle sospensioni e delle quote ciclistiche ben più complessa di quanto accade con la Thruxton, dove peraltro le possibilità sono limitate agli ammortizzatori posteriori. In pratica, per essere veloci la moto deve essere a posto, è difficile improvvisare e questo richiede un approccio più professionale, pur restando sempre nell'ambito di un trofeo fatto prima di tutto per divertirsi. Tanto per dare, anche in questo caso, qualche ragguaglio sui tempi, ecco i migliori crono delle Speed sui circuiti '06: 1'47" a Vallelunga, 1'16" a Mugello, 1'12" a Varano, 1'43" a Misano. Sono tempi di tutto rispetto, competitivi con trofei che si disputano con moto ben più sportive, in teoria, di queste. ■



Sonorità coinvolgenti

Due immagini della Thruxton Cup 2006. Grazie ai costi molto contenuti la griglia di partenza è sempre stata nutrita, da un massimo di trenta a un minimo di venticinque moto. Il trofeo è riuscito anche dal punto di vista estetico. Le protagoniste sono affascinanti, anche per il "sound" (in alto, una Speed con il bel trombone).



Per il 2007

C'è la nuova Triumph Cup

Tra i trofei che animano le domeniche a 2 ruote, quello Triumph è uno dei pochi in cui si può evitare di noleggiare la moto da un team. Nel 2007 la Speed Triple Cup diventerà Triumph Cup, poiché sarà aperta anche alle altre moto sportive della Casa, prima tra tutte la Daytona 675; poi la nuova Tiger 1050 e le Speed Triple e Daytona 955 dal 2002. Invariata, invece, la Thruxton Cup. Le spese da sostenere, moto a parte, saranno ancora più ridotte: 390 euro più Iva per l'iscrizione al campionato e 200 euro per ognuna delle 5 gare in programma. A parte le trasferte, le altre spese sono di benzina e ricambi. Capitolo moto: una Thruxton nuova costa 8.800 euro; a questa cifra va aggiunto il ricco kit di allestimento (comprende, tra l'altro, due gomme,

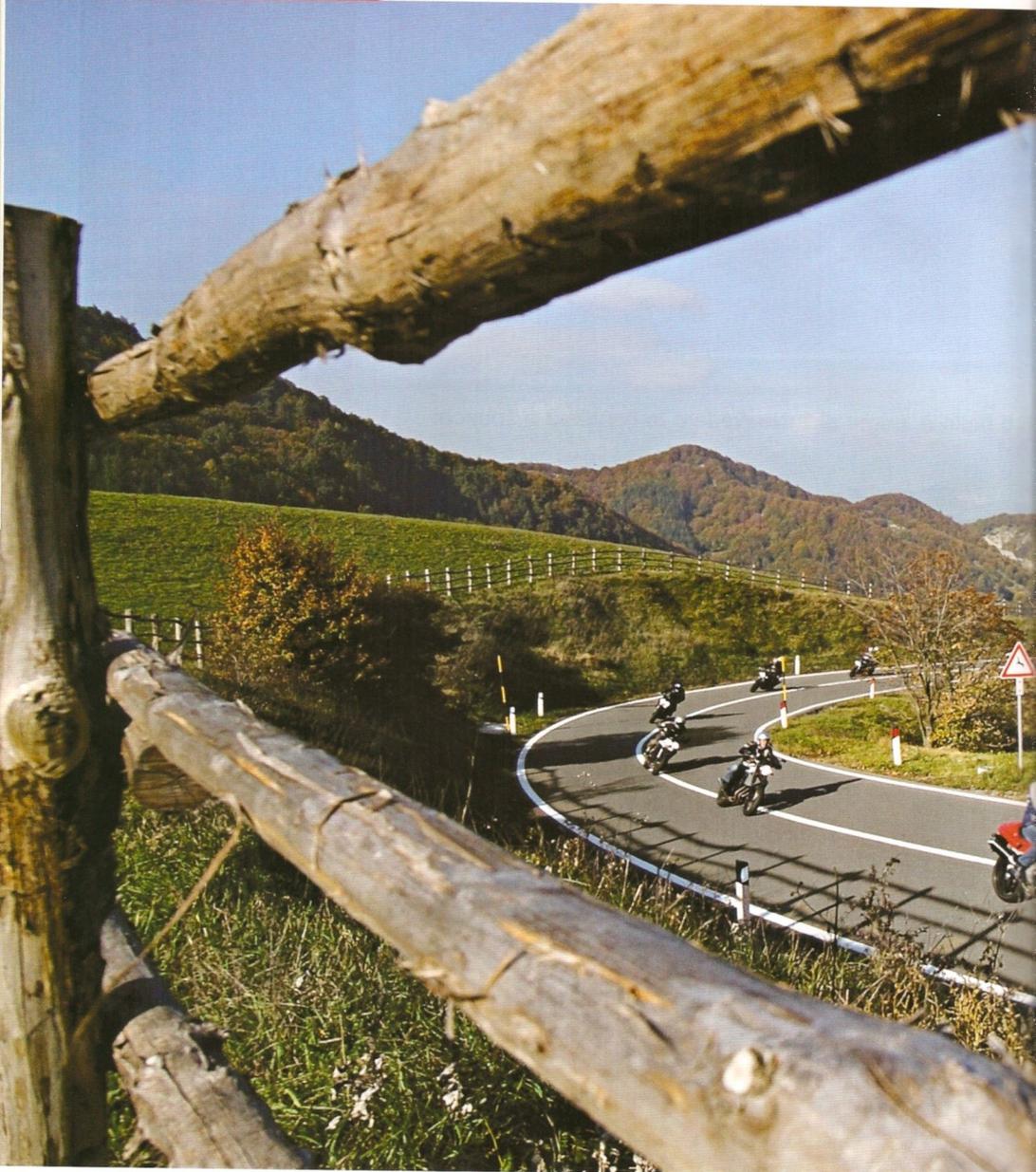


impianto di scarico, ammortizzatori race Ohlins, plastiche, corona catena e pignone, pastiglie freno, kit carburazione spilli, getti, filtri racing e un corso sulla regolazione delle sospensioni): costa circa 2.200 euro Iva compresa. Le gomme Metzeler costano 270 euro la coppia montaggio (in autodromo) e Iva compresi e un treno dura due gare, anche tre. Si può comprare una moto usata che, pronta per correre, si trova a 6-7.000 euro. La Thruxton Cup 2007 sarà a numero chiuso: non più di 36 piloti ammessi. A meno che non ci sia un boom di richieste tale da indurre l'organizzatore a far disputare batterie di qualificazione, che però si scontrerebbe con il problema dell'affollamento nel programma degli autodromi. Si vedrà. Per la Triumph Cup la grossa differenza di spesa la faranno le gomme da gara: un treno di Metzeler RaceTec costa non più di 350 euro montato; però la frequenza del cambio è ben maggiore: tre treni a gara, per un totale di circa 1.000 euro. Poi c'è un maggior consumo di materiali. Il calendario dovrebbe restare quello del 2006: due gare a Vallelunga e una a Mugello, Misano e Varano.



SPECIALE Triumph

Eventi di Marca



Il mondo è fuori...

...dalla concessionaria. Il rapporto con i clienti è uno dei punti fondamentali della filosofia aziendale della Casa inglese. Ecco perché, una volta usciti dalla porta della concessionaria, la *liaison* fra la Casa e il neo triumphista entra nella fase più coinvolgente





SPECIALE Triumph

Eventi di Marca



Tutti in pista

Sopra e a destra, uno degli eventi che Triumph organizza ogni anno: il Triumph Day a Varano de' Melegari: tre giorni all'insegna della pista.



Partecipa al
DAYTONA 675 TRIPLE TEST RIDE
3 cilindri 675cc 123CV a 12.500 giri 72Nm a 11.750 giri 103kg

Motorbike 2006 **Chester**
 F/Completamento: 2006 **Triumph** F/Completamento: 2006 **Triumph**
 Superbike: 2006 **Alitalia**
 F/Completamento: 2006 **Triumph** F/Completamento: 2006 **Triumph**

Dai gas con la 675
Anche nel 2007 il Test Ride (a fianco) permetterà agli appassionati di provare in circuito la Daytona 675.

Anche per neofiti
Ancora un'immagine del Triumph Day: un'occasione per provare l'ebbrezza del circuito per la prima volta.



Radu



intrecciano in molti punti. Innanzitutto, il triumphista non può esimersi dall'appartenere al R.A.T. (Rider Association of Triumph) il club ufficiale che riunisce tutti i possessori di motociclette Triumph. L'associazione, presente in tutti i Paesi del mondo, propone un ricco calendario di eventi nazionali e internazionali che con-

Il R.A.T. è il club di tutti i

templano raduni, viaggi e altre iniziative dedicate a coloro che vivono il marchio e la motocicletta in modo completo e, soprattutto, amano condividere la loro passione. Per quanto riguarda l'Italia, il momento più alto del "triumphismo" è espresso dall'appuntamento annuale del Triumph Day, evento di inizio estate che gravita intorno al paddock dell'autodromo di Varano de' Melegari e che nel 2007 festeggerà la decima edizione.

Relativamente recenti sono invece iniziative come la Triumph Top Rider School e i Triumph Demo Ride e Daytona 675 Test Ride. Alla base della prima, la voglia di ampliare le proprie esperienze, in questo caso avvicinandosi alla pista o anche solo perfezionando la tecnica di guida su strada. Si tratta di corsi organizzati in



Le motociclette sono giocattoli per grandi, raffinati, costosi e con un elevato contenuto tecnologico, ma pur sempre giocattoli, e chi ne acquista uno pretende un'emozione commisurata alle premesse e alle promesse.

Triumph vuole non solo far giocare i propri "bambini" ma anche dar loro spunti spesso insospettabili, come è accaduto a coloro che, acquistata una Thruxton ammalati dalla sua linea e dal suo fascino, si sono ritrovati fra i cordoli di un circuito, inguainati in tuta di pelle, in bagarre nel più particolare dei trofei monarca.

Per perseguire questa filosofia sono state tracciate diverse strade, che tuttavia si



Raduni e...
R.A.T. sta per Rider Association of Triumph: qui sotto, i raduni in programma l'anno prossimo. Ce n'è per tutti i gusti...



CALENDARIO EVENTI R.A.T. NAZIONALI 2007

| | |
|--------------------|-----------------|
| 14-15 aprile | Millemiglia |
| 19-20 maggio | Coast to Coast |
| 1-2-3 giugno | 10° Triumph Day |
| 30 giugno-1 luglio | Chiantishire |
| 22-23 settembre | Iron bike |

CALENDARIO RAID 2007/2008

| | |
|-----------------------|----------------|
| 4-24 agosto | Capo Nord Raid |
| 25 aprile-1 maggio | Sardegna Raid |
| 22 dicembre-6 gennaio | Perù Raid |



possessori di Triumph

collaborazione con i professionisti della Top Rider School e dedicati sia ai neofiti che vogliono apprendere le tecniche di guida sicura, sia a coloro che amino misurarsi e migliorarsi sui circuiti più prestigiosi. I Demo e i Test Ride sono invece opportunità per chi volesse provare le motociclette dell'intera gamma Triumph 2007. Nel primo caso grazie ad una struttura itinerante che nell'arco dell'anno sarà presente nelle principali città italiane e che, gratuitamente, offrirà l'opportunità di guidare su strada le motociclette del marchio inglese. Nel secondo caso, l'iniziativa è dedicata esclusivamente alla prova della Daytona 675, supersportiva del momento, e ha come sede i più rinomati circuiti italiani. Di tutt'altro sapore ma sempre animati

dal desiderio di offrire ai propri clienti occasioni di vivere la propria passione in modo unico ed esclusivo, sono i Trofei che Triumph ha creato a partire dal 2005 e che, anno dopo anno, sono cresciuti di numero grazie alla formula vincente, che fa leva sulla semplicità del regolamento, sui costi contenuti e, soprattutto, sullo spirito, che mette al primo posto il divertimento e il piacere di correre fine a se stesso, perseguendo quello che è l'approccio da gentleman driver che sempre più raramente trovava posto nelle griglie di partenza dei diversi Campionati.

Il primo in ordine di nascita è la ThruXton

Cup. Trofeo monomarca riservato alle bicilindriche Triumph ThruXton 900, giunto alla terza edizione e tanto apprezzato da essere anche esportato negli Usa. La Triumph Cup è invece una novità per il 2007. Aperta a tutte le Speed Triple prodotte a partire dal 2002, alle Daytona 675 e alle nuove Tiger 1050, farà leva sul fatto che sarà praticamente possibile correre anche con moto di serie.

La Scrambler Cup è anch'essa una novità: riservata esclusivamente alle Triumph Scrambler, si svolgerà in primavera, in prova unica, e si rifarà alla formula che caratterizzava le gare di Regolarità degli anni '80. Per saperne di più sul mondo Triumph, sui suoi eventi e per conoscere i calendari di tutte le iniziative, consultate il sito www.triumph.it.



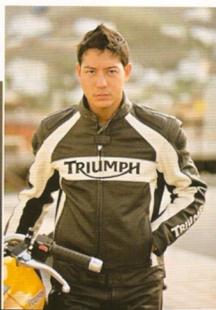
SPECIALE Triumph

Abbigliamento e accessori



British Style

La Casa inglese produce in proprio i capi di abbigliamento presenti nel ricco catalogo. Ognuno per uno specifico utilizzo. Altrettanto ricche sono le linee di accessori, sia quelli dedicati alle moto sia quelli personali: oggetti di uso quotidiano griffati con lo storico marchio



Hawk

Costa 378 euro questa giacca (a sinistra) della collezione Urban Sport, pelle bovina 1,2 mm, dotata di protezioni rimovibili omologate CE su spalle e gomiti, inserti riflettenti 3M anteriori e posteriori, cerniera per aggancio pantaloni, optional colletto morbido rimovibile.



Paragon

Sempre della collezione Urban Sport, la tuta divisibile Paragon (a destra) è in pelle bovina 1,2 mm, con rinforzi su seduta, anche e ginocchia, protezioni staccabili omologate CE su spalle, gomiti, ginocchia, cuciture rinforzate, inserti elasticizzati, gobba aerodinamica, inserti riflettenti 3M anteriori e posteriori. Prezzo al pubblico 756 euro.



Raven

Urban Sport, ma linea Lady e costa 303 euro. Realizzata in pelle bovina 1,2 mm, con protezioni rimovibili omologate CE su spalle e gomiti, cuciture doppie, inserti riflettenti 3M anteriori e posteriori, cerniera per aggancio pantaloni, marchio Triumph in pelle di grandi dimensioni sulla schiena, optional colletto morbido rimovibile.



Aftermath

Giacca ispirata alle Sei Giorni di Regolarità anni '60; pelle 1 mm con protezioni rimovibili omologate CE, cuciture doppie, inserti riflettenti 3M posteriori, ha la cerniera per aggancio pantaloni. Costa 378 euro.



Ace

Ispirata agli anni ruggenti dell'Ace Cafe, fa parte della linea Modern Classic ed è realizzata in pelle bovina 1,2 mm con protezioni staccabili omologate CE su spalle e gomiti, cuciture doppie, ha la cerniera per aggancio pantaloni e in optional il colletto morbido rimovibile.

Ember

Linea Modern Classic lady: ispirata alle tute da dirt-track Usa anni '50 e '60. È in pelle bovina 1,2 mm, con protezioni rimovibili omologate CE su spalle e gomiti, cuciture doppie, cerniera per aggancio pantaloni, optional colletto morbido rimovibile. Costa 303 euro.





SPECIALE Triumph
Abbiigliamento e accessori

British



Monclar

Vince la semplicità per questa giacca della linea Fashion (a sinistra). Pelle nubuck con cuciture esterne e zip multicolori. Costa 303 euro.



Sympatex Pantha

Sympatex è una leggera membrana impermeabile e traspirante utilizzata da Triumph sui capi della linea in tessuto. La giacca Pantha fa parte della linea Urban Sport, è in tessuto Hiten impermeabile e dotata della membrana Sympatex, ha protezioni rimovibili omologate CE su spalle e gomiti, regolazione larghezza maniche, striscia riflettente 3M, cerniera per aggancio pantaloni, prese d'aria di ventilazione anteriori, posteriori e sulle braccia, colletto morbido rimovibile in optional. Prezzo 303 euro.

Revolution

Dalla linea Modern Classic, una giacca in cotone lavato idrorepellente con protezioni rimovibili omologate CE su spalle e gomiti, pannelli di rinforzo in Cordura interni su spalle e braccia, inserto riflettente 3M posteriore, cerniera per aggancio pantaloni. Costa 197 euro.



Gloves

Pista o città, estate o inverno, la gamma di guanti Triumph soddisfa ogni esigenza. I modelli sportivi hanno protezioni in carbonio, quelli da turismo la membrana Sympatex e rinforzi su dita, nocche e palmo. In pelle o tessuto tecnico, ci sono anche con taglie per donna, da 38 a 137 euro.



Denim jacket & pants

Per le amanti del Jeans, due capi specifici con taglio da donna. Hanno pannelli di rinforzo Keprotect su spalle, gomiti, ginocchia e seduta, taglio dei pantaloni specifico per abbinare gli stivali; disponibili varie lunghezze di gamba. Prezzi al pubblico: 152 euro la giacca, 121 euro i pantaloni.



Boots Expedition II

Adatti al turismo veloce, questi stivali sono realizzati in pelle bovina con membrana Sympatex interna impermeabile e traspirante, hanno rinforzo per il pedale del cambio, protezioni su caviglia, tibia e tallone, pannelli riflettenti 3M, suola antiscivolo e saponetta in punta. Costano 204 euro al pubblico.

Rètro ma anche modaiola la Bonneville accessoriata Sixty8 è un inno al "flower power" e alla libertà

Sixty8

La nuova linea di accessori per la Bonneville si rifà esplicitamente a quell'anno per dare alla già bella bicilindrica un tocco in più di fascino rétro e modaiolo. Non senza una seltte vena di nostalgia. Il catalogo comprende, tra gli altri: selle biposto e monoposto (256/287 euro), coprisella (120), parafango posteriore corto (186), valigie laterali (302 cad.), cuscino serbatoio (45), pannelli laterali serbatoio (60/65), coprifaro (30), coperchio teste colorato o cromato (da 105 a 120), carter pignone in polycarbonato (75) o alluminio forato (90).



n style

Sixty8

Spiccano in questa linea i copri serbatoio in vari colori, di cui qui a destra vedete due esempi; disponibili le versioni Sixty8 (sopra), Flowers (sotto), Union Jack, Union Mono e Tartan a 181 euro; monocoloro Ivory, Red, Yellow e Silver a 151 euro.



Gadget

Un marchio come Triumph non poteva non diventare una griffe per oggetti di uso quotidiano. Ecco una selezione dei più significativi: si va dal modellino della Bonneville T120 (a lato), al telo mare in pieno stile british, a orologi da polso, alle cinture, per finire con le classiche "patch".



Speed Triple

Chi si compra una Speed difficilmente resisterà alla tentazione di sostituire lo scarico di serie con uno un po' più aperto come il bel trombone 3-in-1 Arrow. Nel catalogo della riuscita naked britannica. Un sound inconfondibile a 1.209 euro.



Daytona 675

Oltre agli accessori canonici, non mancano quelli turistici per chi vuole usare la supersport inglese anche fuori dai circuiti, magari in vacanza. La coppia di borse laterali morbide, estensibili e con copertura anti-pioggia, costa 196 euro.



Scrambler

Per l'ultima nata delle bicilindriche vari accessori con i quali replicare una moto da Regolarità anni '60. Tra i più interessanti: tabella portanumero (60 euro), sella monoposto con portapacchi (287), griglia per il faro anteriore (75), parabrezza piccolo (151/166).

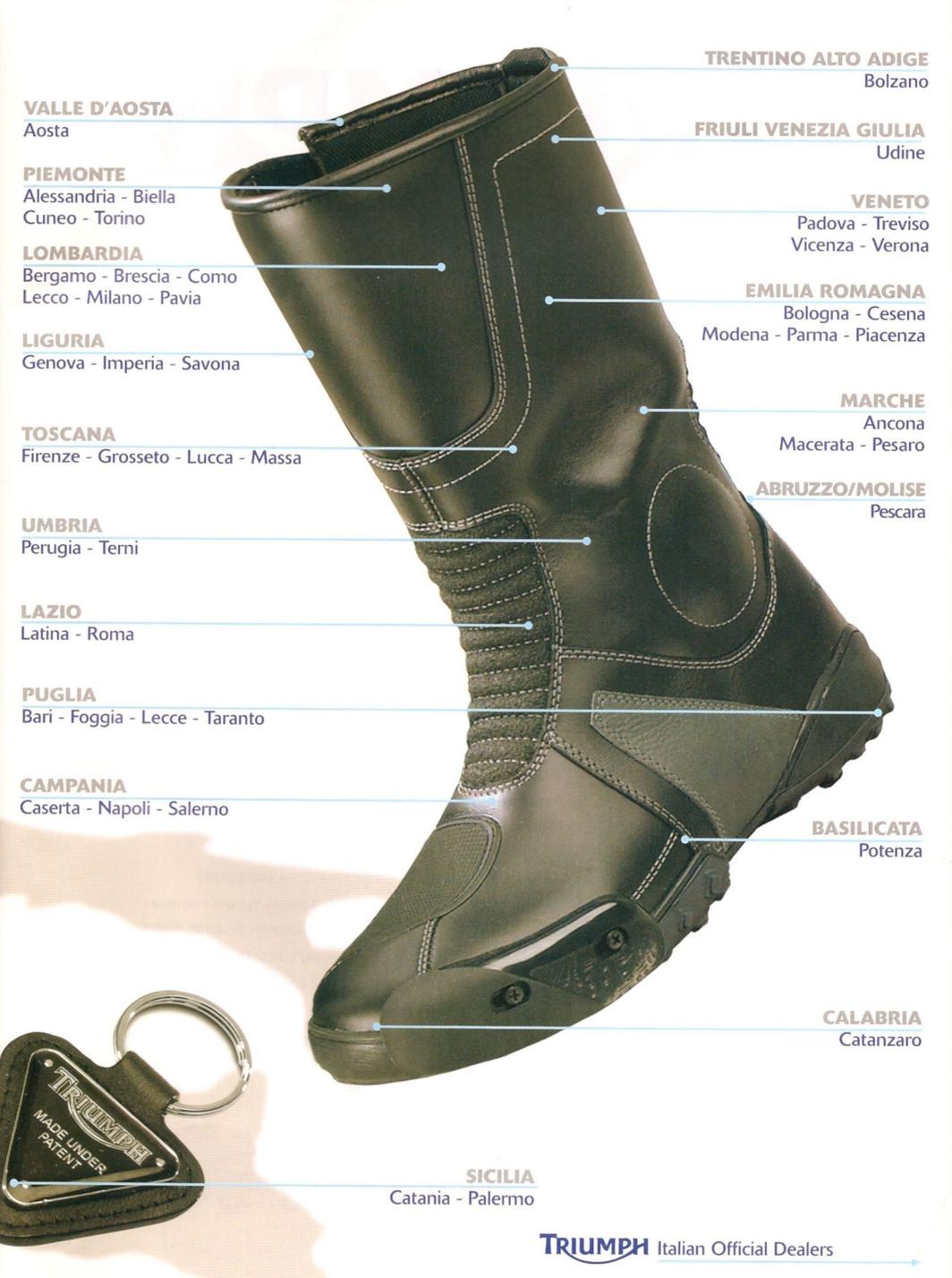


TRIUMPH

Una Passione che
percorre tutto
lo stivale.



SARDEGNA
Cagliari



TRENTINO ALTO ADIGE

Bolzano

FRIULI VENEZIA GIULIA

Udine

VENETO

Padova - Treviso

Vicenza - Verona

EMILIA ROMAGNA

Bologna - Cesena

Modena - Parma - Piacenza

MARCHE

Ancona

Macerata - Pesaro

ABRUZZO/MOLISE

Pescara

BASILICATA

Potenza

CALABRIA

Catanzaro

SICILIA

Catania - Palermo

VALLE D'AOSTA

Aosta

PIEMONTE

Alessandria - Biella

Cuneo - Torino

LOMBARDIA

Bergamo - Brescia - Como

Lecco - Milano - Pavia

LIGURIA

Genova - Imperia - Savona

TOSCANA

Firenze - Grosseto - Lucca - Massa

UMBRIA

Perugia - Terni

LAZIO

Latina - Roma

PUGLIA

Bari - Foggia - Lecce - Taranto

CAMPANIA

Caserta - Napoli - Salerno



TRIUMPH

Italian Official Dealers

ABRUZZO/MOLISE: PESCARA Triumph Pescara Tel. 085 4715867

BASILICATA: POTENZA (Pignola) Autovelox Tel. 0971 469461

CALABRIA: CATANZARO (Soverato) AD'A Motor Tel. 0967 522175

CAMPANIA: CASERTA (S. Maria Capua Vetere) CM De Rosa Tel. 0823 259082 - NAPOLI De Rosa Tel. 081 5630099

NAPOLI Supertre Tel. 081 7146223 - SALERNO Officine Inglesi Tel. 089 2580502

EMILIA ROMAGNA: BOLOGNA MVM Holding Tel. 051 532696 - FORLÌ (Cesena) ROAR Tel. 0547 383178

MODENA Moto Race Modena Tel. 059 285159 - PIACENZA Due Ruote Tel. 0523 617076 - PARMA (Pilatrello) Galli Moto Tel. 0521 643920

FRIULI VENEZIA GIULIA: UDINE Moto Expo Tel. 0432 526253

LAZIO: LATINA Triumph Latina Tel. 0773 474346 - ROMA AB Moto Due Tel. 06 57299547

ROMA Solomoto Service Tel. 06 6386069 - ROMA Speed Triple Tel. 06 36382160

LIGURIA: GENOVA Group Service Tel. 010 3623645 - GENOVA (Chiavari) Motomania Tel. 0185 320298

IMPERIA Motorcycles & Trading Tel. 0183 291245 - SAVONA Valardo Tel. 019 812035

LOMBARDIA: BERGAMO B.M. Centro Moto Tel. 035 312042 - BRESCIA Daytona Tel. 030 3367230

COMO Bikers Como Tel. 031 5001012 - LECCO Trident Tel. 0341 288505 - MILANO Ruote a Raggi Tel. 02 57403809

MILANO Triumph Milano Tel. 02 87387460 - PAVIA La Marmotta Tel. 0382 566536 - PAVIA (Voghera) Bandirola Moto Tel. 0383 47857

MARCHE: ANCONA (Jesi) Luca's Motorcycles Tel. 0731 215220 - MACERATA (Tolentino) Hony Cars Tel. 0733 973955

PESARO (Località Villa Fastigi) Café Racer Store Tel. 0721 283606

PIEMONTE: ALESSANDRIA (Novi Ligure) Novi Moto Tel. 0143 2037 - ALESSANDRIA (Valmadonna) ROR Tel. 0131 226264

BIELLA (Vigliano Biellese) Viemme Tel. 015 510021 - CUNEO (Dogliani) Sanino Moto Tel. 0173 721051 - TORINO Happy Moto Tel. 011 752448

PUGLIA: BARI Wheels & Sails Tel. 080 5560826 - FOGGIA (S. Severo) Moto Service Tel. 0882 224929

LECCE Ferrari Expoautomoto Tel. 0832 302579 - TARANTO (Martina Franca) Dream Cycles Tel. 080 4306309

SARDEGNA: CAGLIARI Tecnomoto Tel. 070 401314

SICILIA: CATANIA Motorwagen Tel. 095 221708 - PALERMO M E G Tel. 091 307202

TOSCANA: FIRENZE Olivi Motori Tel. 055 7323339 - GROSSETO Drag & Racing Tel. 0564 401904

LUCCA (Fraz. S. Michele in Escheto) Ferbike Tel. 0583 379585 - MASSA Alo's Motorcycles Tel. 0585 830087

TRENTINO ALTO ADIGE: BOLZANO Motosport Tel. 0471 283238

UMBRIA: PERUGIA (Ellera di Corciano) MD Moto Tel. 075 5173004 - TERNI Bartollini Tel. 0744 300039

VALLE D'AOSTA: AOSTA (Quart) Motor America Tel. 0165 765151

VENETO: PADOVA H Hermes Tel. 049 772799 - TREVISO (Conegliano Veneto) Dal Bello Tel. 0438 61510

VERONA Triumph Verona Tel. 045 8201607 - VICENZA (Bassano del Grappa) Berti Moto Tel. 0424 510128

VICENZA Triumph Vicenza Tel. 0444 729025



Gamma motociclette 2007