

**LA CLASSE 2009
PRESENTAZIONE DEI NUOVI MODELLI TRIUMPH**

LA THUNDERBIRD 2010 SENZA VELI

TRIUMPH A TOKYO

A LAS VEGAS SU UNA ROCKET

ANIMA ROCK: IN PALIO UNA CHITARRA GIBSON FLYING V

Triumph

004



Ci sono cose che un motociclista deve fare almeno una volta nella vita. Guidare l'inimitabile Rocket III è una di queste. Le eccezionali prestazioni del suo tre cilindri da 2.300cc combinate con una insospettata maneggevolezza, con la precisione e il feeling di una moto grossa la metà di lei, sono un'esperienza che non si dimentica.

TRIUMPH

**È IMBARAZZANTE AMMETTERE DI NON AVER MAI
GUIDATO LA ROCKET III.**



Rocket III Touring



Rocket III Classic



Rocket III

SE VUOI AVERE L'OPPORTUNITÀ DI GUIDARE LA MOTO PIÙ EMOZIONANTE AL MONDO,
CONTATTA SUBITO IL TUO CONCESSIONARIO TRIUMPH.

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com

CARI LETTORI,

Questo è stato uno degli anni più significativi nella storia di Triumph e malgrado la difficile situazione economica generale abbiamo raggiunto livelli record di vendite. E, quando parliamo di record, non ci riferiamo solamente all'era di Hinckley. Nel 2008, Triumph ha venduto più moto di quante ne abbia mai vendute in tutti i suoi 106 anni di storia!

Ci piace pensare che questo successo sia merito della nostra filosofia, che ci porta a fare le cose in modo diverso dagli altri produttori. Creare moto che siano leader del settore mantenendo al contempo la personalità esclusiva Triumph è il fulcro di tutto ciò che facciamo.

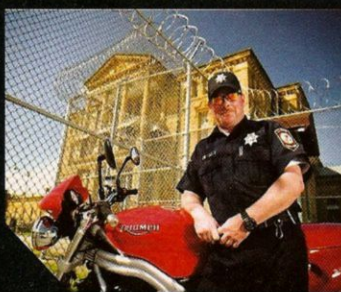
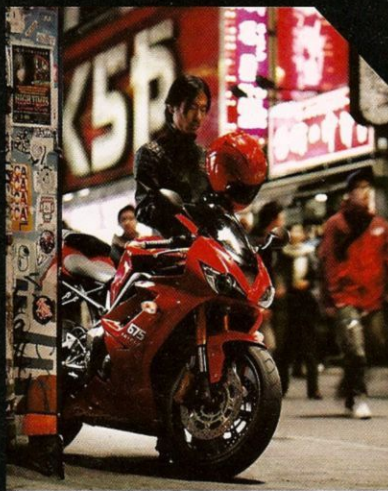
E tutto spirito Triumph è espresso al meglio dalla nostra nuova Thunderbird, cruiser che sveliamo ufficialmente nelle pagine di questo numero. La Thunderbird sarà parte dei nostri model year 2010 e rispecchia alla perfezione la nostra filosofia: costruire moto tanto funzionali quanto belle. Sono certo che riusciremo davvero a scuotere il settore delle cruiser con questa nuova moto, che accompagnerà il suo look elegante e moderno a una ciclistica eccezionale e a prestazioni esaltanti.

In questo numero scoprirete inoltre i dettagli dei nuovi prodotti che approderanno negli showroom nei mesi a venire. Il prossimo anno cadrà il 50° anniversario dell'entrata in produzione della Bonneville e, per festeggiare questo evento, presenteremo un modello in edizione limitata ispirato proprio a quello originale del 1959. Se non avrete la fortuna di toccarla con mano, o se siete dei fan del look anni Settanta, allora date un occhio alle nuove Bonnie 2009, a pagina 6. Per coloro che hanno diverse inclinazioni e non resistono al fascino delle moto sportive, abbiamo in serbo le nuove Street Triple R e Daytona 675.

La motocicletta è anche uno dei mezzi migliori per vivere la città e questa volta abbiamo deciso di portare l'affascinante Daytona fra le strade di Tokyo, nel cuore del Giappone, mentre abbiamo viaggiato con la nostra moto più audace, la Rocket III, verso la città più audace del mondo, Las Vegas.

Ci auguriamo che questo numero così ricco vi sia d'ispirazione e vi faccia venire voglia di salire in sella alla vostra Triumph.

Buon viaggio!



The Mark

TUE MANTONI
CEO, Triumph Motorcycles

SOMMARIO N. 004

01

LA CLASSE 2009 p2

Vi offriamo un'esclusiva anteprima dei nuovi modelli che potrete ammirare – e guidare – l'anno prossimo negli showroom Triumph.

02

LA ROCKET A LAS VEGAS p8

Serve una buona dose di carisma per attirare l'attenzione della gente a Las Vegas. Come scoprirà presto Ben Miller, la Rocket III da 2,3 litri ne ha da vendere.

03

IL RUGGITO DELLA TIGER p16

Passi alpini, incontri-scontri con canguri e tante altre avventure, negli intrepidi weekend dei nostri lettori che possiedono una Tiger.

04

GAJJIN [OUTSIDER] p20

Abbiamo portato la britannica Daytona 675 nel cuore pulsante di Tokyo. Passare inosservati è fuori questione.

05

SCATTI ELETTRIZZANTI p28

Nel deserto dell'Arizona insieme al team fotografico di Triumph.

06

TAGLIATI (E SALDATI) PER IL SUCCESSO p33

Olly Crick visita Arrow, l'azienda italiana produttrice di scarichi che uniscono prestazioni e stile.

07

IN SELLA ALLA LIBERTÀ p36

Duane Hamlin, leader di un R.A.T. Pack, lavora in un carcere di massima sicurezza. La sua Speed Triple rappresenta la sua fuga per la libertà.

08

IL TRUCCO? IL TRE CILINDRI p39

Alan Cathcart prova su pista la Daytona 675 di Garry McCoy, il "novellino" della supersport.

TRIUMPH WORLD p42

Le ultime notizie, le offerte, i kit e i racconti dal vostro marchio di moto preferito.

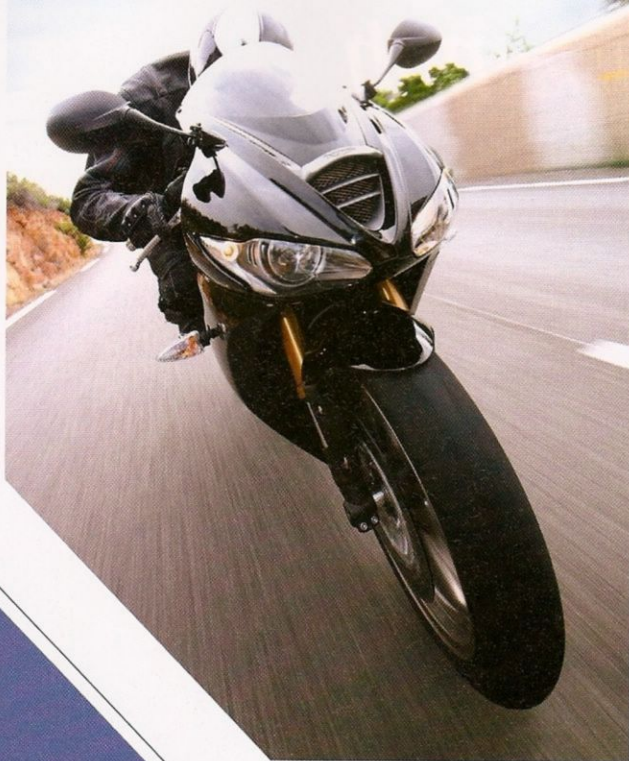
CONCORSO PER I LETTORI: DUE MITI A CONFRONTO p46

Quest'anno, la Gibson Flying V compie 50 anni come la Bonneville. Potete vincere questa chitarra simbolo nel nostro concorso dedicato a questo doppio anniversario.

TRIUMPH

LA CLASSE 2009

IL 20 LUGLIO 2008 UN PUBBLICO IN TREPIDANTE ATTESA, FORMATO DA OLTRE 1.100 CONCESSIONARI TRIUMPH PROVENIENTI DA TUTTO IL MONDO, SI È RIUNITO A BIRMINGHAM PER CONDIVIDERE LA VISIONE DELL'AZIENDA E SCOPRIRE LA PIÙ ESALTANTE E COMPLETA GAMMA DI MOTOCICLETTE DELLA STORIA DEL MARCHIO INGLESE. ANCHE NOI DI TRIUMPH MAGAZINE ERAVAMO PRESENTI E NELLE PROSSIME PAGINE VI OFFRIAMO UN'ANTEPRIMA DEI MODELLI CHE POTRETE GUIDARE NEL 2009.



DAYTONA 675

Più potenza, meno peso, maggiore maneggevolezza. Questi erano gli obiettivi principali del team che ha sviluppato l'evoluzione 2009 della Daytona 675. Il desiderio di realizzare una moto con prestazioni ancora migliori, sia su strada sia in pista, ha guidato i progettisti Triumph verso la modernizzazione della moto che tuttora è il riferimento delle sportive di media cilindrata, a tre anni dalla sua introduzione. Il risultato del loro lavoro è una rinnovata Daytona che pesa 3kg in meno rispetto al modello precedente e offre al contempo 3cv in più. "L'attuale Daytona ha vinto, o ci è andata molto vicino, pressoché tutti i test comparativi cui ha preso parte, quindi sarebbe stato facile per noi lasciarla così com'era anche per il 2009", afferma Simon Warburton. "Abbiamo optato per l'evoluzione, anziché per la rivoluzione e il risultato è una moto migliorata sotto ogni aspetto. Tutti i nostri tester sono entusiasti della maneggevolezza e della precisione della moto, per non parlare delle prestazioni del motore e dell'impianto frenante".

Per rimanere fedeli alla filosofia "squadra che vince, non si cambia", le modifiche estetiche si limitano a una rivisitazione di faro anteriore, strumentazione e parabrezza. Le modifiche maggiori hanno interessato il telaio, ma non si è certo lesinato sull'equipaggiamento. Le nuove pinze monoblocco Nissin offrono ancora maggiore potenza e modulabilità, mentre le sospensioni Kayaba includono ora una regolazione dell'idraulica alle basse e alte velocità sia all'anteriore sia al posteriore. Il cerchio posteriore più leggero, un elemento che non può essere sostituito nella maggior parte delle categorie ammesse alle competizioni, riduce l'inerzia e le masse non sospese per rendere la 675 ancor più agile di quanto già non sia.

Simon aggiunge: "Le sospensioni sono molto più sofisticate rispetto alle precedenti e permettono un maggior controllo e un'accuratezza superiore per il set-up della moto, specialmente sugli asfalti meno regolari. Le caratteristiche di maneggevolezza della nuova versione devono molto a Pirelli, che ha fornito i più recenti pneumatici SuperCorsa SP".

Con la crescente popolarità della Daytona 675 tra piloti e appassionati della pista, il team di progettazione ha potuto sfruttare l'esperienza acquisita durante la partecipazione al Campionato Mondiale Supersport 2008 per sviluppare il modello 2009. La testa del cilindro riprogettata, con valvole e camera di combustione aggiornate, alza il limitatore di 450 giri per toccare quota 13.950 giri, mentre la prima marcia più lunga e il tendicatena idraulico, in precedenza componenti esclusive del kit racing, appartengono ora alla dotazione standard.

Uno sguardo all'elenco di accessori dedicati alla Daytona 675 ne sottolinea le credenziali racing. Il nuovo modello viene fornito pre-cablato per montare il cambio elettronico "Quick Shifter" opzionale, mentre tra le altre novità troviamo sistemi di scarico racing sviluppati in collaborazione con Arrow, tanti dettagli in fibra di carbonio e kit racing dedicati ai piloti che desiderano prendere parte alle gare. Sebbene molti dei cambiamenti introdotti nella versione 2009 della Daytona 675 avranno un impatto notevole sui frequentatori più o meno abituali delle piste, Triumph non ha minimamente intaccato le sue grandi doti di moto stradale. "Il più significativo punto di forza della Daytona 675, e a dire il vero dell'intera gamma Triumph, è da sempre la flessibilità del motore e la sua capacità di dare il meglio nell'utilizzo di tutti i giorni", conferma Warburton. "Benché abbiamo condotto gran parte della ricerca e sviluppo su pista, la Daytona 675 è da sempre concepita come una moto sportiva nata per la strada, con un enorme potenziale racing, in grado di offrire il meglio ai motociclisti dei due mondi".

"ABBIAMO OPTATO PER L'EVOLUZIONE, ANZICHÉ PER LA RIVOLUZIONE E IL RISULTATO È UNA MOTO MIGLIORATA SOTTO OGNI ASPETTO. TUTTI I NOSTRI TESTER SONO ENTUSIASTI DELLA MANEGGEVOLEZZA E DELLA PRECISIONE DELLA MOTO, PER NON PARLARE DELLE PRESTAZIONI DEL MOTORE E DELL'IMPIANTO FRENANTE"



La Daytona 675 è disponibile nelle colorazioni Tornado Red e Jet Black.

LA CLASSE 2009



La Triumph Street Triple è stata una delle moto che, nel 2008, ha fatto registrare i risultati migliori, ottenendo numerosi riconoscimenti a livello mondiale. Ma, benché avessero già centrato il bersaglio, i progettisti Triumph sognavano di creare una Street Triple estrema. Avevano in mente una moto con ancor maggiore personalità, stile e prestazioni. Volevano una streetfighter in grado di far mangiare la polvere a parecchie superbike. Volevano la Street Triple R.

Eccola. Come la Street Triple da cui deriva, la Street Triple R unisce lo stile e la personalità della Speed Triple, un simbolo Triumph, alle caratteristiche dell'incredibile tre cilindri da 675cc della Daytona 675. Tuttavia, la versione R possiede specifiche superiori per soddisfare i clienti che desiderano una guida più intensa. Con sospensioni di livello superiore, due nuovissime colorazioni opache e una posizione di guida più aggressiva, la Street Triple R non manca certo di carattere.

Basata sul telaio e sul propulsore della Street Triple standard, la versione R è equipaggiata con sospensioni e freni derivati dalla Daytona 675. Ciò significa forcella a steli rovesciati da 41mm e monoammortizzatore completamente regolabili, pinze freno anteriori con attacco radiale, a quattro pistoncini, con dischi da 308mm. Il piacere di una guida sportiva e l'efficacia della posizione in sella sono amplificate dall'ampio manubrio Magura in alluminio, a sezione differenziata, e dalla sella più alta di 5mm.

Il risultato, secondo Simon Warburton, è una moto che può essere messa a punto con la massima precisione per ogni condizione di terreno e guida su strada e in pista. "Poiché è un po' più alta e ampia rispetto alla Street Triple standard – continua Simon –, sembra una moto completamente diversa. Uno dei nostri collaudatori ha descritto la R come una "ammazza-supersport" ed è probabilmente la definizione perfetta per descrivere questa moto. È divertentissima da guidare, la posizione di guida, unita alla rigidità di ciclistica e sospensioni, regala una sensazione di feeling totale sulle strade più tortuose come in pista. So che alcuni dei ragazzi coinvolti nel progetto hanno già versato la caparra per prenotare la loro Street Triple R personale!"

Il cuore della Street Triple R è l'acclamato tre cilindri da 675cc a iniezione della Street Triple, capace di 108cv a 11.700 giri, con un eccellente picco di coppia a 69Nm a 9.100 giri e l'inconfondibile ruggito del tre cilindri amplificato dai due scarichi alti. Come sempre, Triumph ha sviluppato una gamma completa di accessori ufficiali dedicati. Ci sono elementi della carrozzeria come cupolino, guscio e puntale in tinta, ma anche sistemi di scarico sviluppati in collaborazione con Arrow.

Quando la Street Triple R sarà commercializzata, a settembre, sarà disponibile nella nuovissima colorazione Matt Graphite, mentre da gennaio 2009 sarà affiancata dalla Matt Blazing Orange.



COS'ALTRO CI ATTENDE NEL 2009?

Urban Sports: (In alto a sinistra) La turistica sportiva Sprint ST presenta l'elegante opzione Phantom Black per il 2009.

Modern Classics: (In alto a destra) I nuovi colori per la Scrambler includono un'opzione Matt Khaki Green in stile militare e la classica livrea Jet Black.

Cruisers: (Sinistra) Le cruiser America e Speedmaster mostreranno eleganti pannelli laterali in tinta per il 2009.

STREET TRIPLER



LA CLASSE 2009

Un indiscusso classico del design, la Bonneville festeggia il suo cinquantesimo anniversario con due nuovi modelli e un'esclusiva edizione limitata. La leggenda della Bonneville nacque quando Triumph battezzò il suo nuovo modello sportivo in onore dell'impresa del pilota statunitense Johnny Allen, che aveva stabilito il nuovo record di velocità sulle famose Salt Flats di Bonneville, nel settembre del 1956.

Annunciato con grande enfasi come "la moto di serie con le più elevate prestazioni...", il modello T120 deve il nome alla sua velocità massima, teorica, in miglia. La prima Bonneville fu svelata durante l'Earls Court Bike Show del 1958 come parte della linea Triumph per il 1959: per celebrare i 50 anni di questo leggendario modello, Triumph ha deciso di presentare una versione in edizione limitata dell'attuale Bonneville, che renderà omaggio alla progenitrice del 1959.

Basata sulla Bonneville T100 standard, la Bonneville T100 "50th Anniversary" è disponibile nella esclusiva verniciatura bicolore Meriden Blue/Exotic Orange, con filetti dorati dipinti a mano. La livrea ricalca la colorazione Tangerine Dream che fece tanto parlare di sé in occasione della presentazione della Bonnie T120 nel 1959. E, come sul modello originale, questa verniciatura bicolore è ripresa anche dai parafranghi anteriore e posteriore.

Saranno prodotte solo 650 Bonneville "50th Anniversary", numero che rispecchia la cilindrata del motore della Bonneville originale. Ciascuna moto sarà numerata e identificata individualmente tramite una targhetta in ottone sui riser del manubrio, inoltre sarà accompagnata da un certificato di autenticità firmato da John Bloor, proprietario di Triumph. Tra le altre caratteristiche della Bonnie "50th Anniversary", un'esclusiva sella con finiture bianche e logo Triumph dorato, decals "50th Anniversary" sui fianchetti laterali e coperchio valvole cromato. Se non avrete la fortuna di toccare con mano una di queste Bonneville in edizione limitata, o se siete amanti del look anni Settanta, allora date un'occhiata alle ultime arrivate nella famiglia Bonneville.

La nuova Bonneville e la nuova Bonneville SE sono state riviste nella ciclistica per renderle ancora più facili e intuitive da guidare. Visivamente, le differenze più evidenti sono i nuovi cerchi in lega da 17", i parafranghi e gli eleganti silenziatori a megafono derivati dalla sportiva Thruxton. La nuova sella è impreziosita dal logo Triumph stampato in bianco. Il manubrio è posizionato più vicino al guidatore e l'altezza della sella è stata ridotta di 25mm per rendere la posizione di guida ancor più comoda, mentre il cerchio anteriore più piccolo e leggero rende la nuova Bonneville una moto estremamente agile e facile, che ispira immediato feeling. Per enfatizzarne la praticità è stato progettato un portapacchi posteriore opzionale, ultima

BONNEVILLE SE



chicca nel lungo elenco di accessori ufficiali Triumph. Per sottolineare le linee pulite di questa moto sono state scelte le due opzioni di colore Jet Black e Fusion White.

La Bonneville SE presenta lo stesso design aggiornato della Bonneville standard ma offre diversi dettagli speciali, come il tachimetro, il logo cromato sul serbatoio e i carter motore in lega satinati. La SE è disponibile nella colorazione Jet Black o con una più classica livrea bicolore che abbinava Pacific Blue e Fusion White. "Penso che molti di coloro che guideranno le nuove Bonneville ne rimarranno piacevolmente sorpresi", afferma Simon Warburton, Product Manager Triumph. "È molto più che un semplice esercizio di stile. Abbiamo cercato di realizzare una moto più pratica e accessibile e sono convinto che abbiamo raggiunto il nostro obiettivo. I nuovi cerchi consentono una maneggevolezza ancora maggiore, mentre la minore altezza della sella e una diversa posizione di guida la rendono un'eccellente moto da città. Grazie alla nuova carrozzeria, i nostri colleghi della Divisione Accessori sono stati in grado di offrire, per la prima volta, un portapacchi posteriore opzionale, un particolare che i nostri clienti ci chiedono da tempo".

Per chi invece è sempre innamorato del look anni Sessanta, la Bonneville T100 è fatta apposta per lui e, nel 2009, si presenta con tanti nuovi particolari e dettagli di stile.



La Bonneville Anniversary (sinistra) rende omaggio all'originale del 1959.

PRÊT POUR LE LANCEMENT DU THUNDERBIRD!

UNO DEI PIÙ FAMOSI NOMI NELLA STORIA DI TRIUMPH TORNERÀ ALLA RIBALTA NELL'ESTATE 2009 QUANDO L'ATTESISSIMA CRUISER THUNDERBIRD FARÀ IL SUO SPETTACOLARE INGRESSO NEGLI SHOWROOM

THUNDERBIRD



La specifica finale della Thunderbird è tuttora segreta ma possiamo confermare che sarà potenziata da un nuovissimo bicilindrico parallelo da 1.600 cc, completato da un cambio a sei rapporti e una trasmissione finale a cinghia. Il nuovo modello promette "un'autentica esperienza cruiser in una soluzione dal cuore Triumph" con un telaio lungo e basso che fornirà la tavolozza perfetta per ogni tipo di personalizzazione. Avendo in mente proprio questo particolare, il team ufficiale della divisione accessori di Triumph ha lavorato fianco a fianco con la divisione ricerca e sviluppo per progettare una gamma completa di Triumph Genuine Accessories che consentiranno ai proprietari della Thunderbird di creare una moto unica e personale, da una "hot-rod" da strada essenziale con componenti studiati per incrementarne le prestazioni a una tourer super-accessoriata con portapacchi e parabrezza.

La Thunderbird di Triumph sarà parte della gamma 2010. Secondo le previsioni, potrete ammirarla negli showroom tra circa 12 mesi.

02

UNA ROCKET A VEGAS



IL DESERTO DEL NEVADA È UN LUOGO ENORME, CALDO E VUOTO. SE LO STATE ATTRAVERSANDO, È UTILE FARLO IN SELLA A UNA MOTO CON COPPIA DA VENDERE E UN LOOK MOZZAFIATO. UNA MOTO COME LA TRIUMPH ROCKET III. SPECIALMENTE QUANDO ALLA FINE DEL VIAGGIO VI ATTENDE L'ESPERIENZA UNICA DI UN TUFFO A LAS VEGAS...



FREEWAY
ENTRANCE

NORTH

INTERSTATE
15

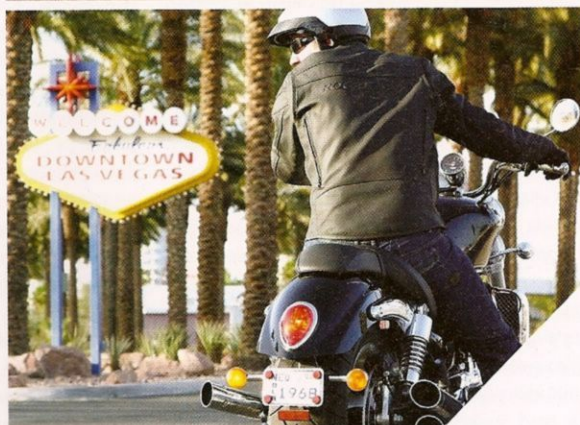




L'INTERSTATALE 15 CONTINUA, CONTINUA E CONTINUA ALL'INFINITO... E PER GRAN PARTE DEL VIAGGIO, LE PARTI PIÙ INTERESSANTI DEL PAESAGGIO SONO I CAMION CROMATI DA 16 O 18 RUOTE, CHE PASSANO TRASPORTANDO ENORMI RIMORCHI LUNGO LA WEST COAST AMERICANA. FORTUNATAMENTE, LA ROCKET III È IL COMPAGNO DI VIAGGIO IDEALE



INTRAPPOLATI TRA MIGLIAIA DI CHILOMETRI DI BOSCAGLIA RIARSA, ROCCE ROSSE BOLLENTI E UN'INFINITA STRISCIA DI ASFALTO NERO, È FACILE SENTIRSI PICCOLI E INSIGNIFICANTI. IL TRE CILINDRI IN LINEA DA 2294 CC DELLA ROCKET III E LA SUA INCISIVA PRESENZA SU STRADA SONO L'ANTIDOTO PERFETTO PER QUESTA SENSAZIONE





UNA ROCKETA VEGAS

DAL GIORNO ALLA NOTTE

LAS VEGAS, L'AUTOPROCLAMATASI CAPITALE MONDIALE DEL DIVERTIMENTO, CELEBRA GLI ECCESSI. SE C'È QUALCOSA IN GRADO DI CATTURARE GLI SGUARDI NELLA CITTÀ DEI SUPER CASINÒ, È CERTAMENTE L'INCREDIBILE ROCKET III DI TRIUMPH. **BEN MILLER** SI È RECATO PER NOI IN NEVADA

Malgrado la costante brezza di oltre 100 chilometri orari, l'aria del deserto inerte sembra talmente calda da poter fondere il metallo. La vista davanti a me è distorta e increspata in un'ardente caligine. Sotto i piedi, l'asfalto è molle e appiccicoso come una gomma calda su un marciapiede. Non che la Rocket III si lamenti, a dire il vero: il suo grandioso tre cilindri da 2,3 litri è appena oltre il minimo a queste velocità e viaggia comodamente con un'andatura rilassata che tradisce un salutare eccesso di potenza. Si procede alla velocità di un treno merci interstatale. Prossima fermata: Las Vegas.

Questa mattina abbiamo fatto tappa a San Diego, nell'algida luce azzurrina di un'altra stupenda alba sul Pacifico. Ho detto fare tappa, ma in realtà si è trattato di una parentesi emozionante. Con un motore capace di 140cv e 200Nm, gestiti da una raffinata iniezione elettronica e scaricati a terra da una enorme ruota da 240, ogni cartello di stop e ogni semaforo rosso si tramutano in un'opportunità per rivendicare la propria decisione. Non ci si stanca mai di un'accelerazione così primitiva e fisica.

Al contrario, ci si stanca piuttosto velocemente dell'Interstatale 15, almeno dopo un bel tratto di guida decisamente seria. L'Interstatale 15 ha inequivocabilmente un unico e solo scopo: coprire chilometri su chilometri. Allungandosi per quasi 2400 chilometri da San Diego a sud fino al Montana e al confine canadese a nord, è un'importante arteria commerciale e

piuttosto noiosa di conseguenza. I camion invece sono fantastici. Gli enormi camion nordamericani dalle opulente cromature possiedono un aspetto minaccioso che non hanno invece i vostri Scania europei.

Ora, con Las Vegas all'orizzonte, non c'è nulla da fare se non alzare il bavero un po' di più sul collo che mi brucia, spostarmi sulla sella e tuffarmi nel grandioso Deserto del Mojave. Dopo la Gran Bretagna, con le sue città ogni quindici chilometri e la sua verde bellezza bucolica, centinaia di migliaia di chilometri quadrati di un vuoto rosso fuoco sono piuttosto umilianti. L'ostilità inesorabile del posto ha una bellezza selvaggia, come le terre ghiacciate dell'Antartide o l'incomprensibile immensità degli oceani. Aspri affioramenti dipinti con ogni possibile tonalità del rosso si crogiolano nel sole di mezzogiorno. L'erba smorta e stentata sembra un enorme stoppino pronto a prendere fuoco. E attraverso questi paesaggi, la strada: una striscia di grigio apparentemente infinita, venata di nero. In alto, il ritmico su e giù dei cavi dell'elettricità che fendono l'immacolato azzurro del cielo.

Quando lotti per sentirti qualcuno in migliaia di chilometri quadrati di niente, una Rocket III di certo ti aiuta, grazie alla sua eccezionale fisicità senza precedenti. Con un motore da aeroplano, dimensioni da muscle car (2,5 metri di lunghezza, quasi un metro di ampiezza ai manubri e 320kg di peso) e un rombo più forte di entrambi, non passa certo inosservata.



COSA FARE A LAS VEGAS

Giocare d'azzardo, ovviamente. Il soldi della mafia hanno costruito Las Vegas nella frenesia post-guerra di dozzinalità, sfarzo e corruzione e benché la città abbia assunto un nuovo volto da allora, è a tutt'oggi obbligatorio appagare quelle fantasie cinematografiche, come sbancare un tavolo da Blackjack, visitando uno delle centinaia di casinò che nutrono l'economia della città. L'importante è non farsi travolgere... molti ne sono sopraffatti.

Lontano dall'eterna notte dei casinò, Las Vegas è di per sé un monumento alla spettacolarità americana, per cui la rappresentazione è tutto mentre l'accuratezza storica passa in secondo piano. Prendiamo, ad esempio, il Cleopatra's Barge, presentato come l'unico lounge galleggiante di Las Vegas. "Si tratta di una vera imbarcazione in stile vichingo completa di remi e vele", dichiara la descrizione del locale. Ehm... aspettate un secondo... Cleopatra, regina d'Egitto, su una nave vichinga? Meglio lasciare a casa il purista che è in voi e passeggiare lungo la Strip, lasciandovi meravigliare dall'infinita parata di fontane, montagne russe, raggi laser e hotel straordinari, che ricreano Luxor, Parigi o il Selvaggio West in un turbinio di neon e colori con cui gli originali non possono neppure immaginare di competere. Se avete voglia di una pausa da tutto questo spettacolo ostentato, fate un salto a Pat Clark Motorsports, la concessionaria Triumph di Las Vegas.

Se non è un complimento troppo ambiguo, la Rocket III si sentiva a casa sulle ampie e lunghe strade che attraversano in ogni direzione la città. Il suo tre cilindri da 2,3 litri ruggisce e romba come una vera muscle-bike e il suo aspetto non manca mai di attirare sguardi ammirati lungo la Strip. Un successo notevole, nella città dell'estremo.

Fortunatamente, non è affatto spaventosa da guidare come queste crude cifre potrebbero suggerire.

Ed eccola, dopo circa 560 chilometri di asfalto bollente, sul letto di un bacino arido, immacolata sullo sfondo del deserto che la circonda: Las Vegas! Una caparbia oasi del XXI secolo non già di alberi e acqua bensì di cemento e di denaro, la linfa della civiltà occidentale.

Raggiungere la città è un sollievo, così come parcheggiare ed entrare in un locale in cerca di un po' d'ombra, aria condizionata e qualcosa da mangiare. Agli occhi del resto del mondo, gli hamburger possono essere una comoda alternativa al pranzo, il minimo comune denominatore dei nutrimenti, cibo spazzatura, ma negli Stati Uniti sono una forma d'arte, il che rende il Mandalay Bay's Burger Bar una sorta di Tate Gallery del gusto. Dopo un hamburger di carne di manzo Kobe con formaggio pepato e peperoncini jalapenos, che altro fare se non bere della Coca e guardare fuori dalle vetrine mentre il sole inizia finalmente a scendere sul deserto.

Da dove sono seduto, Las Vegas sembra si stia innamorando della Rocket III e, in questa luce, non è difficile capirne il motivo. Le cromature, dallo scarico alla strumentazione, vivono per sfondi come questo, riflettendo con perfezione il cielo indaco, le colline lontane e le luci che iniziano ora a scintillare lungo la strada. E nel regolare flusso di metallo prezioso, dalle Hummer alle Lamborghini, l'imponente Triumph cattura quel tipo di sguardo persistente e spudorato generalmente riservato agli incidenti stradali e ai corpi nudi. Dall'ampio pneumatico posteriore con una sezione di 240 al monolitico motore, la Rocket è veramente bella come poche altre cruiser. È ora di tornare a calcare l'asfalto.

Fuori, l'aria finalmente fresca è una piacevole novità: il caldo opprimente della giornata è stato sostituito da una gradevole fusione di aria notturna del deserto e di profumo alcalino e amaro che sale

dall'asfalto tiepido. Dal Mandalay Bay dirigo la Rocket verso nord e procedo al ritmo di ogni città statunitense, il tira e molla intermittente dei semafori: attesa, potenza gas spalancato, morsa delle pinze sul doppio disco anteriore da 320mm, attesa. La Rocket III ama questo tipo di guida; ne ha addirittura bisogno.

Passiamo la piramide di vetro nero del Luxor, il cui apice proietta un fascio verticale di luce apparentemente destinato a uscire dall'atmosfera terrestre. Quindi lo spettacolo delle fontane del Bellagio, l'immensità pomposa dell'MGM Grand e il classicismo contorto del Caesar's Palace e avanti così fino a un altro semaforo rosso, ma mi accorgo subito che c'è qualcosa di diverso. È impossibile non notare la Mustang accanto a me, dalle fiancate dell'auto agli enormi pneumatici posteriori Goodyear. Non ci guardiamo negli occhi eppure in qualche modo sappiamo entrambi cosa accadrà. Sguardo fisso in avanti, frizione abbassata e prima inserita. Nella Mustang, le dita tamburellano sopra il volante. Il mio stivale di sinistra batte il tempo, veloce e nervoso, sul cemento scivoloso e striato di gomma. Lentamente, impercettibilmente, sposto la robusta frizione verso il punto di innesto. Entrambe le macchine stanno ora lottando contro la morsa dei freni, inquiete, al limite...

Verde. L'azione è piuttosto un riflesso istintivo che un atto consapevole. L'acceleratore prima e la trasmissione poi scaricano all'istante tutta la furia del motore sulla ruota posteriore. Malgrado tutti i miei sforzi, la gomma della Rocket slitta per un istante sulla superficie priva di attrito, con i giri che salgono e il tre cilindri che dà un po' più di quanto il pneumatico possa sopportare. Poco importa ai fini della vittoria. La Mustang mi sta col fiato sul collo per i primi sei metri ma ora la Triumph sprigiona tutta la sua forza, umiliando inesorabilmente la veloce Ford come solo una potente moto può fare. Come solo una Rocket III può fare.

03

IL RUGGITO DELLA **TIGER**

GRAZIE AL VIGOROSO TRE CILINDRI DA 1050CC, ALLE EFFICACI SOSPENSIONI E ALLA SELLA CONFORTEVOLE, LA TIGER VIENE ACCREDITATA COME LA MOTO IN GRADO DI FARE TUTTO: PISTA, PERCORSI ALTERNATIVI E STRADE CITTADINE. E A GIUDICARE DAI RACCONTI DEI NOSTRI LETTORI, MANTIENE TUTTE LE SUE PROMESSE...



Gita nelle Smokey Mountains

Io e mia figlia partimmo da Kokomo, in Indiana, la mattina del 4 luglio 2007, diretti verso il Tennessee e le fantastiche strade delle Great Smokey Mountains. Era la prima gita "tutta in moto" di mia figlia ed era la mia prima lunga escursione sulla Tiger 1050. La parte più bella del viaggio è stato sicuramente il passaggio attraverso il Deals Gap e il Cherokee Skyway. Abbiamo percorso oltre 2900 chilometri in cinque giorni e la Tiger non ha mai perso un colpo.

Brian Chandler



Ho desiderato possedere una Tiger dal primo giorno in cui l'ho provata, oltre otto anni fa. Quando finalmente ne acquistai una, dovevo assolutamente portarla a fare un lungo viaggio in Nuova Scozia, Canada. Dopo aver guidato per oltre 1600 chilometri a pieno carico per raggiungere Cape Breton Island, mi accampai con i miei amici, scaricai i bagagli e presi la Cabot Trail. La stessa moto confortevole e docile che mi aveva trasportato fino al campeggio si era trasformata in una dispensatrice di emozioni lungo i tornanti. Sono già in programma altre tre escursioni per quest'estate... e nel frattempo, continuo a sognare la mia Tiger.

Kimberly Harvey

Tiger in Tasmania

Chiunque tra i lettori abbia guidato sulle strade della Tasmania avrà certamente visitato la cittadina storica di Richmond, nel soleggiato sud dello stato. Io vivo proprio lì, dove si congiungono da ogni direzione splendide strade. Ogni volta che tiro fuori dal garage la mia Tiger so che mi aspetta un tiro fenomenale. Gran parte delle escursioni iniziano e finiscono con una puntata sulla Grass Tree Hill, un'eccezionale striscia d'asfalto con curve strettissime da far sciogliere chiunque in sella a una moto. Dopo una giornata a due ruote, che si tratti di una sparata in pista, di una gita tranquilla con gli amici oppure di un'escursione in solitario, concludere il viaggio sulla Grass Tree Hill rende la mia esperienza completa. E gran parte del merito va anche alla mia Tiger.

Darryn White

Il battesimo del fuoco

Presi la patente per la mia Tiger il 3 luglio 2007. Il 10 stavamo già facendo rotta, io e lei da soli, verso i Pirenei. Prima Genova, il Passo della Maddalena, poi la Provenza immersa nell'ultima fioritura di lavanda... Orange, Carcassonne, Limoux e avanti fino ad Andorra. Ora le migliaia di curve in rapida successione iniziavano a farsi serie, mentre la strada mi conduceva attraverso passi mozzafiato come il Col du Tourmalet, su e giù tra Francia e Spagna. Poi Biarritz e dopo ancora il Camino de Santiago, visitando luoghi incantevoli e splendidi paesaggi. Otto giorni: 3846 chilometri. Niente male come battesimo!

Francesco Segalerba



Luna di miele tempestosa

L'estate scorsa, io e mia moglie siamo partiti per un viaggio di nove giorni in moto attraverso Ontario, Cascate del Niagara, parte settentrionale di New York e Pennsylvania del Nord. In realtà ci siamo sposati proprio a metà del viaggio, nella cittadina di Skaneateles, New York. Il giorno della nostra luna di miele rincarremo una tempesta verso Watkins Glen. C'erano 35 gradi quel giorno! Più tardi, quando il temporale si scatenò, decidemmo di fermarci in una cantina a rifocillarci, aspettando che il brutto tempo si spostasse più avanti lungo la strada.

Herb Hummer



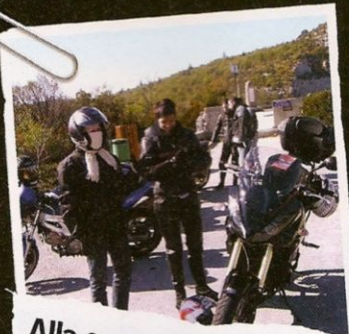
CHI POSSIEDE UNA TIGER HA L'AVVENTURA NEL SANGUE... INFATTI ABBIAMO RICEVUTO PIÙ RACCONTI DI QUANTI POTESSIMO PUBBLICARNE. DESIDERIAMO RINGRAZIARE TUTTI COLORO CHE CI HANNO INVIATO LE LORO STORIE AVVENTUROSE IN SELLA ALLA TIGER.



La bella e la bestia

L'idea per il weekend: un viaggio nel luogo degli innamorati. Un fine settimana di fuga solo per noi due insieme alla nostra Tiger 1050. Belle Isle en Mer in Bretagna è lontana dal trambusto e dal caos della terraferma. Un'isola meravigliosa dove trascorrere momenti indimenticabili con una moto unica! Dopo una traversata di un'ora cominciammo ad esplorare questo angolo di paradiso. Guidando tra terra e acqua, la nostra compagna da 1050cc ci portava alla scoperta delle strade lungo la costa percorrendo curve che svelavano all'improvviso luoghi da cartolina per portarci infine nel cuore di un paesaggio inesplorato. Tre giorni di emozioni e di fuga dalla quotidianità! Tre giorni che già ci mancano da morire.

Olivier Maillet



Alla conquista del Mont Ventoux

21 OTTOBRE 2007

Il giorno dopo aver acquistato la mia Tiger, presa usata, a Lione, con 6.400km e tanti accessori, l'ho portata a fare un giro. Partimmo una gelida mattina di ottobre (2 gradi soltanto) per esplorare le colline ai piedi del Mont Ventoux insieme a un amico con una nuovissima 1400GTR. La tre cilindri ruggiva grazie al suo silenziatore racing! Naturalmente la Kawa pagava la sua stazza e sulla tortuosa strada che porta in vetta è rimasta un po' indietro, ma ci siamo davvero divertiti entrambi. La Tiger dava il 100% sulle stradine della Valchiusa... da allora ha messo sotto le ruote ben 12000 chilometri e lei è ancora la stessa meravigliosa moto di sempre.

Thierry Roux



Un poliziotto gentile

Era fine estate 2007, uno di quei venerdì in cui non vedi l'ora di scappare dal lavoro, quando i pomeriggi passano lenti, quando senti già il profumo del mondo che entra dalla finestra e sogni a occhi aperti la tua Triumph. Io e il mio amico e collega avevamo deciso di uscire dal lavoro il prima possibile e di dirigerci verso casa con una deviazione attraverso Swabian Alb (un altipiano nel Baden-Württemberg, in Germania - ndr). Ma a Großes Lautertal incontrammo l'incubo peggiore di tutti i motociclisti: la Polizia!

Accidenti! Io ero uscito senza patente e il mio amico montava uno scarico non omologato. Eravamo già preparati al peggio, però il destino aveva per noi progetti differenti. Il gentile poliziotto non voleva farci la multa. "Volevo solo dare un'occhiata alla nuova Tiger: non ne avevo ancora vista una." E così trascorremmo una piacevolissima mezz'ora a parlare di moto in uno dei più stupendi venerdì dell'anno.

Ulrich Knor



INSTANCABILE TIGER

A inizio giugno 2007 partii con la mia Tiger per un viaggio di quattro giorni dal Kent al Galles del Sud, insieme a mio figlio con la sua Speed Triple. Ci fermammo in un motel vicino a Monmouth per la prima notte e il giorno successivo partimmo con l'intenzione di percorrere circa 400 chilometri sulle fantastiche strade che vanno dal Brecon Beacons fino a Snowdonia e Chester. Il terzo giorno arrivammo al famoso Cat and Fiddle Pass (A 537), dopo di che puntammo verso il Derbyshire per fermarci a Worksop per la notte. Il quarto giorno passammo per il Fens diretti verso casa. Avevamo percorso oltre 1370 chilometri in quattro giorni e io mi sentivo ancora fresco come una rosa. Lo rifaremo quest'anno, ma passeremo più tempo sulle fantastiche strade immerse nei paesaggi meravigliosi del Galles. Non vedo l'ora...

Ivor Smee

Tiger 1 – Canguro 0

Ritirai la mia nuovissima Tiger 1050 un venerdì sera. Avrei potuto averla prima ma volevo che mi montassero le barre paramotore prima di salirci in sella. La moto è strepitosa. È molto maneggevole, i freni sono potenti, la sospensione e la posizione di guida sono il massimo del comfort e il motore spinge alla grande. Penso sia la moto che ho sempre desiderato, una rara combinazione di pregi. Avevo intenzione di percorrere in fretta un bel po' chilometri, dato che avevo già prenotato il primo tagliando per il mercoledì successivo. Quindi, la domenica mattina decisi di partire da Cotter, attraversando Tidbinbilla e di guidare fino a Naas, visto che non ci andavo da parecchio. A circa metà percorso iniziavo a uscire dall'area boschiva per entrare nella pianura erbosa quando, improvvisamente, sbucarono dal nulla due canguri e me li ritrovai

proprio davanti. Stavo andando a circa 100 all'ora e sapevo che cercare di schivarli era pericoloso, ma era comunque troppo tardi, in realtà. Colpii il secondo canguro appena dietro la spalla. Ci fu un rumore sordo e quindi sentii un colpo sul lato destro. La parte posteriore del canguro si era avvolta attorno alla moto e mi colpì alla gamba destra. Incredibilmente ero ancora in piedi e più o meno in linea retta. Non appena riuscii, mi fermai per scendere e cercare di calmarmi. Il povero animale giaceva qualche decina di metri indietro, ormai morto, sul ciglio della strada, la moto era danneggiata sulla carena e il parafango, ma potei riprendere la marcia. Be', la gamba mi faceva male ma non era né rotta, né sanguinante, né piegata in strane angolature. Per fortuna non ero stato impaziente nel voler ritirare la moto il giorno prima...

Gordon White



A spasso sugli Appalachi

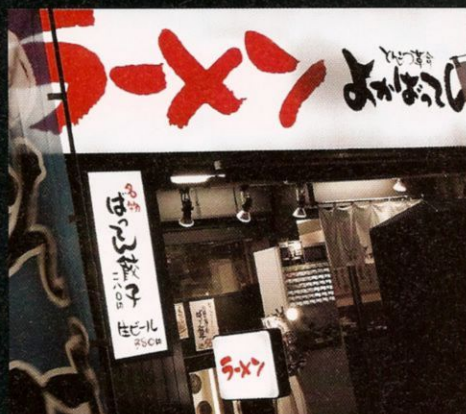
Alcuni dei miei migliori viaggi in moto sono stati i primi di una nuova stagione. E anche quest'anno la tradizione è stata rispettata. Domenica mattina io e il mio compagno di viaggi abbiamo guidato verso il sudest dell'Ohio per un assaggio dei tornanti degli Appalachi. Le strade sono eccezionali e offrono un po' di tutto: rettilinee da alta velocità e strettissimi tornanti, creste cieche seguite da curve a strapiombo e tanto altro ancora. Abbiamo guidato per quasi 650 chilometri e la Tiger non ha mai perso un colpo, in quello che è stato il giorno più bello della stagione, per il momento.

Rex Weaver



04





日本語

[L'OUTSIDER]

UNA TRA LE POCHE, VERE MEGALOPOLI DEL MONDO, TOKYO INCARNA IL RITMO INESORABILE, L'ENERGIA E L'INVENTIVA DEL GIAPPONE. CE LA FARÀ LA PICCOLA TRIUMPH 675 AD INTRUFOLARSI NEL GIARDINO DI CASA DI HONDA, SUZUKI, KAWASAKI E YAMAHA? C'È UN SOLO MODO PER SCOPRILO E CE LO SUGGERISCE **NICK SWALLOW...**

Per un occidentale, vi sono pochissime altre città tanto disorientanti quanto Tokyo, una megalopoli abitata da circa 12 milioni di anime. Per cominciare, tutti i segnali stradali sono in giapponese, senza pressoché alcuna concessione alla lingua inglese. Inoltre, la numerazione e l'assegnazione dei nomi delle strade sono praticamente indecifrabili. Francamente, se non si è del posto e il navigatore fa i capricci, tanto vale rinunciare a trovare la via di casa.

Appena percettibile è invece il modo in cui i "gaijin" – letteralmente gli stranieri, gli outsider – si sentono così sotto i riflettori. Il Giappone mantiene da secoli uno stretto controllo su qualsiasi forma di immigrazione e non si è pressoché mai letto di uno straniero che abbia ottenuto la cittadinanza (a meno che non sia un lottatore di Sumo di 264 kg proveniente dalle Hawaii e chiamato Konishiki Yasokichi, nel qual caso si può persino chiudere un occhio). Il risultato è che nelle vie, nella metropolitana, nei ristoranti e nei club, gli europei e gli americani saltano

(Pagina precedente) L'orgoglio britannico nel cuore del Giappone – La Daytona 675 sul Rainbow Bridge con la città di Tokyo come sfondo.

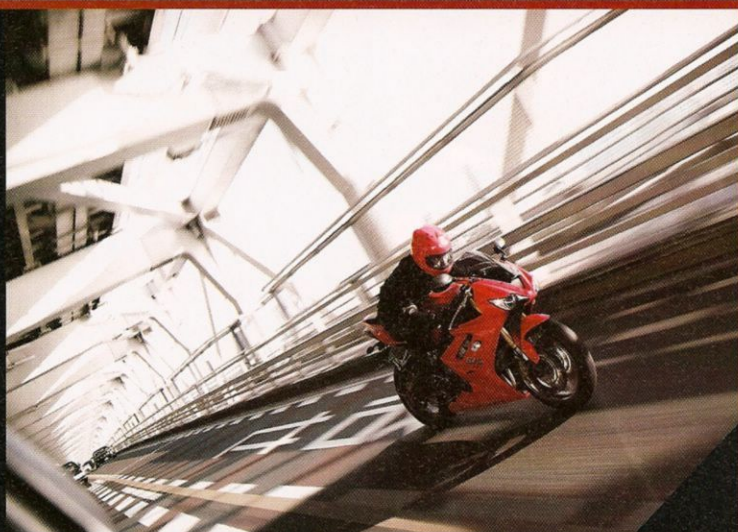
(1) La Daytona si riposa per un momento a Minato-ku.

(2) Un raro tratto di asfalto vuoto sulla Metropolitan Expressway manda in orbita la lancetta del tachimetro.



(1)

CON IL SUO PROFILO LUCIDO E L'ATTEGGIAMENTO DA PISTA, LA DAYTONA 675 NON STONEREBBE IN UN RACCONTO MANGA DI FANTASCIENZA. MA È A HINCKLEY, NON A TOKYO, CHE SI TROVANO LE RADICI DI QUESTA FUORICLASSE SUPERSPORT



(2)

all'occhio. Se prendete la metropolitana e siete alti più di 1 e 80, ecco un altro consiglio: ricordatevi di piegarvi quando uscite dal vagone. Io non l'ho fatto e ne porto ancora i segni.

"Se non puoi unirti a loro, battili". Fu l'industria motociclistica giapponese a decimare le vecchie marche britanniche consacrate dalla storia, negli anni Sessanta, esportando i motori plurifrazionati diabolamente complessi, gli aggraziati motorini di avviamento e l'inesorabile innovazione in quasi tutto il mondo. Ora che Triumph è rimasta l'unica casa motociclistica britannica con un passato e un futuro, abbiamo ritenuto che fosse tempo di restituire il favore, portando sulle strade stile Blade Runner di Tokyo una Triumph.

E non una Triumph qualsiasi. La Daytona 675 affronta senza timore reverenziale le migliori supersport da 600cc e, secondo gran parte degli esperti, con esito sovente favorevole. Dal momento del lancio, la Daytona 675 ha vinto innumerevoli test comparativi. Ha vinto inoltre la corona supersport del "Master Bike" per due anni consecutivi e si è aggiudicata la categoria "King of the Supersport" nel Supertest negli ultimi tre anni. Com'è facilmente prevedibile, Triumph ha ottenuto molto dalla classe supersport, sia in progettazione che in design. Anziché dal rumore di sega a nastro di un quattro cilindri in linea, chi guida la Daytona 675 è accompagnato dalla melodia di un motore a tre cilindri, forse il miglior compromesso tra la coppia pulsante di un bicilindrico e l'urlo degli alti regimi di un quattro cilindri.

(3) Pausa in un noodle bar a Ginza.

(4, 5) Voi siete qui... leggere una mappa di Tokyo richiede un vero talento per le lingue. Tour culturale – un'installazione artistica a Roppongi Hills.

(6) Ginza vive di luci, energia e gente in qualsiasi momento del giorno e della notte.



(3)

IL NOSTRO ITINERARIO CI PORTA A GINZA, IL QUARTIERE DELLO SHOPPING PIÙ ESCLUSIVO DI TOKYO, DOVE LE STRADE SONO INSOLITAMENTE AMPIE E L'ATTIVITÀ LOCALE È "GINBURA", PASSEGGIARE PER GINZA

Il tre cilindri a 12 valvole e 675cc è estremamente compatto, il che rende la Daytona agile e maneggevole su strada e in pista, mentre la potenza e la coppia massime, rispettivamente di 125 cavalli e 72 Nm, sono valori di riferimento per la sua classe. È indicativo che la potenza massima si raggiunga a 12.500 giri. Gli stratosferici picchi di regime delle rivali della Daytona 675 possono sembrare eccezionali nelle brochure, ma nel pieno centro di Tokyo, i 75cc extra si uniscono alla docilità del tre cilindri per elevare l'inglesina in una classe a sé stante. Come ha scritto Bike Magazine nel maggio 2006: "La 675 è una pietra miliare: è la prima volta che Triumph costruisce una moto sportiva che eguaglia genuinamente tutte le sue rivali in termini di pure prestazioni. E lo hanno fatto seguendo la propria strada, ovvero con un tre cilindri, anziché imitando un quattro cilindri in linea."

Il nostro itinerario ci porta a Ginza, il quartiere dello shopping più esclusivo di Tokyo, dove le strade sono insolitamente ampie e l'attività locale è ginbura, passeggiare per Ginza. Ma oggi le immacolate vetrine dei negozi vengono ignorate, mentre la Triumph color Tornado Red attira su di sé gli sguardi ammirati. I locali possono comunque continuare ad essere almeno un po' orgogliosi grazie alla forcella a steli rovesciati Kayaba da 41mm e al monoammortizzatore posteriore con serbatoio piggyback; e lo stesso discorso vale anche per i due dischi anteriori da 308mm abbinati alle efficaci pinze radiali a quattro pistoncini Nissin.

Camminando intorno alla moto posteggiata, si nota chiaramente che la Daytona 675 è molto più sottile in sezione rispetto alle supersport rivali, una piacevole conseguenza del più stretto motore a tre cilindri. I progettisti di Triumph hanno accentuato questo vantaggio: il telaio in alluminio presenta delle sezioni fuse aperte posteriormente che si avvolgono fino alla parte superiore del motore. Si tratta del telaio più leggero della categoria, con un peso di soli 8,7kg. Un tale livello di dettagli è nascosto all'occhio



(4/5)





(7) La Daytona e il suo pilota attraversano l'incrocio di Ginza a mezzanotte.

(8) Il traffico a Tokyo è caotico, sempre.

(7)

TOKYO NON HA GRAFFITI, ADOLESCENTI UBRIACHI E VIOLENZA DI STRADA, MA PRESENTA COMUNQUE UN LATO OSCURO



(8)

indiscreto dei passanti dalla carenatura scolpita della Daytona, ma l'aspetto generale è quello di una moto compatta, pronta per la pista e dalle proporzioni affascinanti.

Inizia a far buio. È tempo di muoverci, di zigzagare tra i maestosi taxi verde acqua guidati da autisti in guanti bianchi, e di incamminarci verso le luci al neon e i cartelloni video di Roppongi, il "ghetto gaijin" di nightclub, hostess bar, ristoranti e sale massaggi. Se avete qualche ora a disposizione potete provare quella che viene descritta nella guida della città Time Out come un'esperienza "esclusiva del Giappone": Bauhaus, uno spazio musicale che ospita da 20 anni la stessa house band, che sforna cover perfette di Led Zep, Pink Floyd, Deep Purple e persino Madonna per 1800 yen (bevande escluse). De gustibus...

Tokyo non ha graffiti, adolescenti ubriachi e violenza di strada, ma presenta comunque un lato oscuro. Le interminabili slot machine nelle sale di pachinko, in mezzo a una nebbia di fumo, sono generalmente gestite dalla Yakuza, la criminalità organizzata giapponese. Noti per i tatuaggi distribuiti su tutto il corpo e (spesso) per l'estremità amputata del dito mignolo della mano sinistra, i clan della Yakuza esistono in un mondo esclusivamente giapponese di semi-legalità, dove i profitti delle loro attività illegali vengono spesso reinvestiti in normalissimi titoli azionari. Quanti clan stranieri dichiarerebbero con orgoglio la loro esistenza con una targa di legno sulla porta principale del loro quartier generale?

Inevitabilmente, il nostro scattare foto in Roppongi attira l'attenzione del gentlemen in abito lucido e occhiali scuri. Tuttavia, dopo aver ammirato la forma flessuosa della Daytona 675 color rosso sangue, sembrano tutti più tranquilli della nostra presenza e ci permettono persino di scattare alcune foto attraverso i finestrini oscurati della loro limousine. Sembra che persino nel cuore di Tokyo, la Triumph sia in grado di fare breccia, ma non sfidiamo troppo la sorte. C'è un'intera città da esplorare. E per esplorarla, possiamo contare sulla migliore supersport del mondo, una outsider che ha incrinato il monopolio giapponese...



(1) Brian J. Nelson prepara l'inquadratura mentre Adam Foley apporta i ritocchi finali. (2) Il rider Chris si concede una pausa reidratante. (3) Natalie valorizza la maglietta "True Love". Come mai qui? Rider e modella per il servizio fotografico in Arizona. (4) Tony Weldon, assistente fotografo, posiziona un riflettore. Indossa la maglietta "1902 Wing".

05

ALLA RICERCA DELLO SCATTO PERFETTO

UNA VOLTA REALIZZATA UNA NUOVA MOTO, È LA VOLTA DI DEDICARSI AL MATERIALE PROMOZIONALE, CHE DEVE ESSERE REALIZZATO PRIMA CHE IL NUOVO MODELLO ARRIVI NELLE CONCESSIONARIE. ALLA RICERCA DELLE STRADE PIÙ ADATTE, INSEGUENDO SEMPRE IL SOLE E UN PO' DI TRANQUILLITÀ, QUEST'ANNO IL TEAM TRIUMPH HA SCELTO L'ARIZONA E IL SUD DELLA FRANCIA COME CORNICE PER LA GAMMA MOTO 2009. VI SEMBRA UNA BUONE IDEA? IN REALTÀ È ANCORA MEGLIO...



(2/3/4)

Il servizio fotografico per la gamma cruiser 2009 si è svolto ad aprile, nel caldo torrido e nelle fredde notti del deserto dell'Arizona. In quel periodo dell'anno, le temperature a metà giornata raggiungono costantemente i 35° C, mentre l'escursione termica notturna fa quasi gelare il termometro. Il programma serrato, dovuto all'esigenza di avere tutto il materiale pronto per luglio, quando sarebbero stati annunciati i nuovi modelli, prevedeva turni di lavoro di 15-18 ore consecutive. I servizi fotografici a soggetto motociclistico hanno il duplice obiettivo di catturare sia lo spirito delle motociclette, sia l'emozione di guidarle. L'utilizzo principale delle immagini è corredare le brochure, quindi accompagnare i comunicati stampa che saranno inviati alle riviste, in particolar modo in occasione del lancio di nuovi modelli. Ci sono poi molti altri usi, come la realizzazione di materiale per campagne stampa, siti web e punti vendita. Senza contare che i video prodotti durante il photoshooting saranno proiettati all'interno delle concessionarie Triumph e dei nostri stand allestiti ai saloni nazionali e internazionali.

Le istruzioni erano chiare e semplici: abbinare le cruiser Triumph 2009 e gli eccezionali panorami dell'Arizona. Lo scenario perfetto per rappresentare lo spirito di chi ama questo tipo di motociclette e di esperienza. Il deserto consente inoltre al team di lavorare senza i problemi dovuti al traffico, al maltempo o ai curiosi. Quest'ultimo punto è stato particolarmente apprezzato poiché fra i soggetti del servizio c'erano anche tre modelli di pre-produzione della Thunderbird, e l'ultima cosa che il team voleva era attirare troppa attenzione su di sé.

(5) Mark Dibsdall, amministratore delegato di TA Creative, indossa la nuova T-shirt "Racing Team". (6) Il direttore creativo Bernie Thornton dirige la troupe, non per niente indossa la nuova T-shirt "Number One"...

(7) L'incontro tra Regno Unito, Stati Uniti e Brasile in questa tee-shirt dal sapore retrò. (8) Il "Ton Up Boy" Tony si prende cura delle luci al termine di un lungo giorno di scatti sul circuito di Albi.

Base operativa la città di Prescott, tre ore a nord di Phoenix. La troupe era formata da tre rider, due fotografi con relativi assistenti, un cameraman, due uomini Triumph – un tecnico e uno specialista di accessori –, l'agenzia creativa e membri del marketing team Triumph. Tutti sono stati coinvolti per poter rispettare il programma e realizzare tutti gli scatti che erano stati previsti e concordati mesi prima. Dalla scelta degli spot al posizionamento, alla pulizia e alla preparazione delle moto, dall'approvvigionamento di bevande fresche allo scatto delle foto, fino alla revisione di tutte le immagini, si è trattato di uno dei più importanti progetti dell'anno per il reparto marketing. Per trasportare le 13 moto, il guardaroba con i nuovi capi d'abbigliamento, la mole di attrezzatura nonché i componenti dell'intera troupe, è stata utilizzata una flotta di veicoli tipicamente americani, tra cui un truck, un furgone, un pick-up e due van multiuso.

I set scelti comprendevano differenti ambientazioni: dal classico deserto di rocce rosse e cactus, appena fuori Sedona, ai motel di sapore "rock and roll" di Seligman, sulla famosa Route 66, una cornice perfetta per le cruiser. E ogni location comportava una sfida differente. Una su tutte, i serpenti a sonagli e gli scorpioni dai quali i fotografi dovevano sempre guardarsi mentre si arrampicavano tra l'arida boscaglia per fotografare le moto dalla sommità delle creste... Gli scatti statici rappresentavano una sfida di diversa natura. Benché le cruiser siano motociclette molto fotogeniche, la ricerca della perfezione tipica del direttore creativo e dei fotografi si scontrava quasi sempre con i tempi strettissimi. Il soggetto e i luoghi, selezionati dallo staff all'inizio dell'anno, erano perfetti, ma la ricerca dell'angolazione perfetta o del taglio di luce più scenografico si è tradotto in lunghissime giornate nel deserto torrido e ventoso.

Nel frattempo, nel Regno Unito, un altro fotografo era al lavoro in uno studio top-secret a scattare immagini statiche di ogni nuova Triumph. Il team si è dovuto inoltre assicurare che tutti i capi della gamma d'abbigliamento fossero immortalati su pellicola (o forse è il caso di dire su memory card...) in corso di un altro photoshooting presso un circuito britannico.

A proposito di abbigliamento, la troupe hanno potuto indossare alcune delle T-shirt della gamma Summer 2008, mentre lavoravano sui set. E, si sa, quando la missione è lavorare sodo ed essere creativi, è importante sentirsi "cool". Di sicuro, la nuova gamma ha evocato nell'intero team la gloriosa tradizione del marchio e ha offerto ai fotografi l'opportunità di scattare delle foto delle nuove magliette indossate in un contesto di vita reale. Dopo tutto, è quello che fa la gran parte dei nostri clienti!

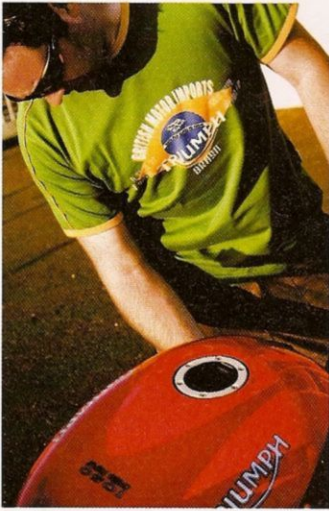
La seconda parte del servizio fotografico ha avuto luogo il mese successivo, al di qua dell'Oceano. Al team è bastato attraversare la Manica e raggiungere il Sud della Francia per ambientare le immagini della gamma Modern Classics e Urban Sports. In questo caso, le ragioni della scelta della location sono state il clima affidabile, le strade fantastiche, i bellissimi panorami e le eleganti città che puntellano la costa. Il programma comprendeva inoltre una puntata in circuito, terreno ideale per ambientare qualche scatto ai modelli più sportivi. Peccato che il meteo francese non ha seguito il copione...



(5)

(6)





(7/8)





(9/10/11)

Dopo un paio di giornate fantastiche, sono infatti arrivate pioggia e nuvole a scambussolare i piani. Moto bagnate che si muovono a passo d'uomo su strade allagate non erano esattamente ciò che i fotografi desideravano, così il team si è trovato a improvvisare e dover cercare nuovi luoghi per il servizio. Guidando la notte per riuscire ad anticipare il cattivo tempo, non c'è molto tempo per soste né riposo. Ogni momento del giorno, dall'alba al crepuscolo, senza rinunciare anche alle notti più suggestive, è stato utilizzato per recuperare il tempo perso. Triumph progetta e realizza le sue motociclette con orgoglio e passione: il minimo che il team potesse fare era mettere lo stesso sforzo nel rappresentarle! Fotografare è facile, scattare belle foto è un'altra cosa.

ACQUISTATE LA T-SHIRT: IL TEAM INDOSSAVA T-SHIRT DELLA GAMMA DI CAPI D'ABBIGLIAMENTO TRIUMPH PER L'ESTATE 2008. PER SCOPRIRE LA GAMMA COMPLETA, POTETE RECARVI PRESSO IL VOSTRO CONCESSIONARIO TRIUMPH UFFICIALE O VISITARE IL SITO WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

(9) Lee Pepper, tecnico di Hinckley, sfoggia la "02 hoodie".
(10) La tee "London Triumph" sembra fatta per Bernie, mentre Lee vive il suo sogno "Route 66". (11) Catherine Green, che corre nel Campionato Britannico, supervisiona i ritocchi di Bernie, Steven e Lee.



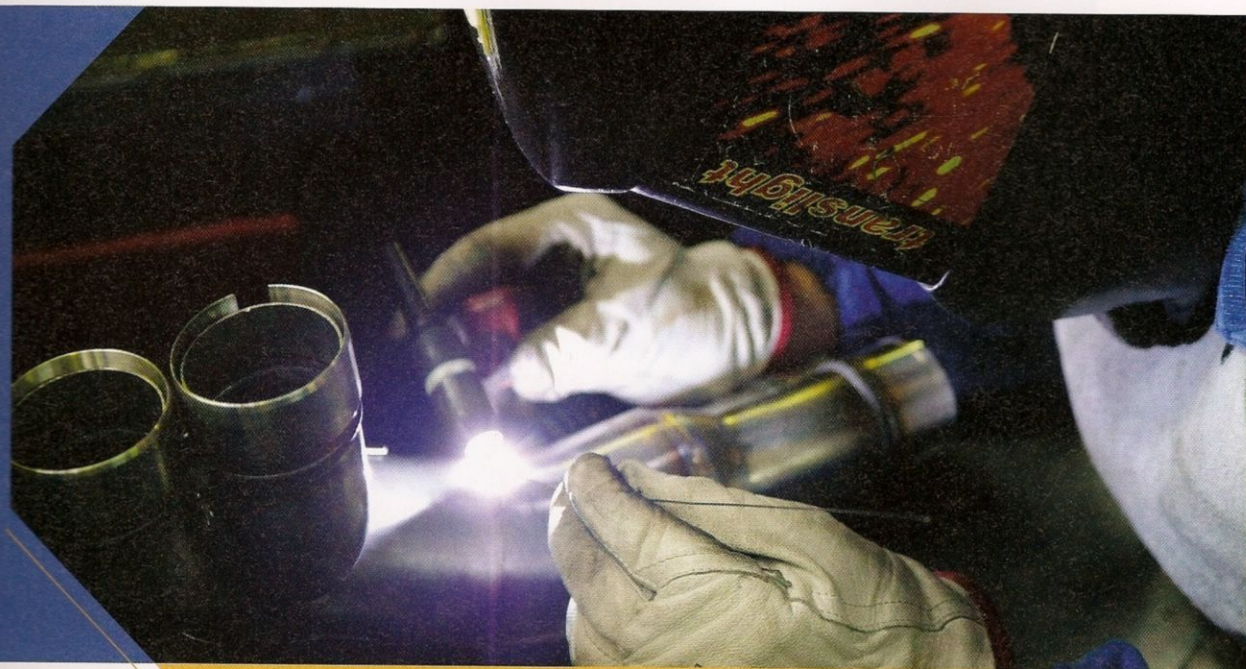
TESTO: OLLY CRICK
FOTO: NICK DUNMUR

TAGLIATI (E SALDATI) PER IL SUCCESSO 06

ARROW SPECIAL PARTS È UN'AZIENDA CON UN NOME INGLESE, UNA PROGETTAZIONE BRILLANTE E UNA TRAVOLGENTE PASSIONE TUTTA ITALIANA. E NON SORPRENDE CHE SIA IL PARTNER IDEALE PER CHI METTE LA STESSA PASSIONE NEL PROPRIO LAVORO, COME GLI INGEGNERI DI TRIUMPH MOTORCYCLES. **OLLY CRICK** L'HA VISITATA PER NOI...

Dopo aver incontrato presso la sua fabbrica vicino a Firenze l'amministratore delegato Giorgio Giannelli, ci appare chiaro il suo entusiasmo per tutto ciò che è meccanica. Come molti italiani, parla con le mani. Il suo enorme ufficio ospita, in una vetrinetta, kit e accessori autografati di svariati piloti. Visiere che un tempo appartenevano a Freddie Spencer, Kevin Schwantz, Mick Doohan, Max Biaggi, Loris Capirossi e Valentino Rossi sono appese sopra la Suzuki supersport da 600cc del 1999 di Stephane Chambon, la prima quattro tempi Arrow ad aver vinto un campionato. Enormi poster autografati di grandi piloti che hanno utilizzato prodotti Arrow si affacciano sulle scale fino all'ufficio sottostante. E presto ce ne saranno degli altri: Arrow sponsorizza attualmente il team BE1 sostenuto da Triumph Italia nel Campionato Mondiale Supersport, a riprova del prospero sodalizio con Triumph iniziato quattro anni fa.

La fabbrica Arrow è immensa e in continua espansione: prevedono di acquistare il magazzino accanto, di ben 1.000 mq, e di unirlo alla fabbrica esistente con un'ulteriore estensione di collegamento di 2.000 mq.



"L'OBBIETTIVO DI ARROW È QUELLO DI CREARE SCARICHI CON ELEVATE PRESTAZIONI ABBINATI A PESI CONTENUTI, UN SUONO FANTASTICO E – REQUISITO TIPICAMENTE ITALIANO – UN LOOK ACCATTIVANTE!", RIDE GIORGIO.

La fabbrica possiede macchine da taglio laser per lastre piane e tubi, macchine da taglio e curvatura CNC e saldatori robotizzati insieme a una squadra di saldatori manuali dedicati. Ne chiedo la ragione e mi rispondono gli entusiastici gesti di Giorgio mentre descrive forme intricate e complesse che possono essere saldate esclusivamente a mano.

La storia ha inizio verso la fine degli anni Sessanta. Il padre di Giorgio, Furio, possedeva una piccola azienda chiamata "GF", ribattezzata "Giannelli Silencers" negli anni Settanta. GF produceva scarichi racing in quello che era poco più di un garage, per le auto Fiat e Ford dell'epoca. Nel frattempo, Giorgio aveva acquistato una moto da motocross Gori da 50cc che guidava nel Campionato Italiano. Cercando prestazioni superiori e attingendo all'esperienza della famiglia, Giorgio realizzò uno scarico per la sua moto testandolo nei campetti intorno all'azienda e apportando poi le regolazioni necessarie nel garage del padre. Cominciò a vincere e non passò certo inosservato. Il proprietario di Gori, vedendo i risultati ottenuti da Giorgio, gli chiese di realizzare altri 20 scarichi con la stessa specifica, per poi rivenderli. Due settimane più tardi, il concorrente di Gori, Ancillotti, telefonò e chiese a sua volta 50 scarichi per le sue moto. "Entrambi i marchi utilizzavano lo stesso motore Sachs", ricorda Giorgio con un sorriso, "dunque gli scarichi erano praticamente uguali".

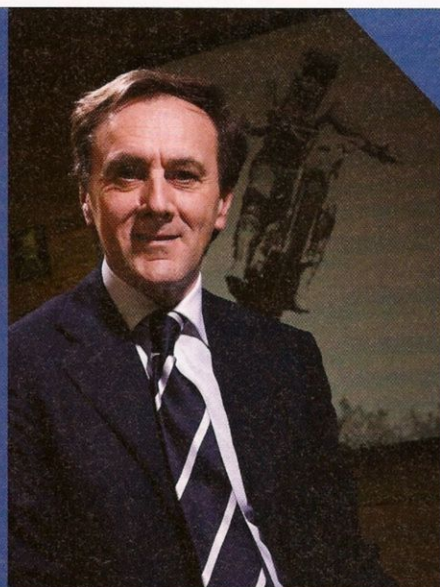
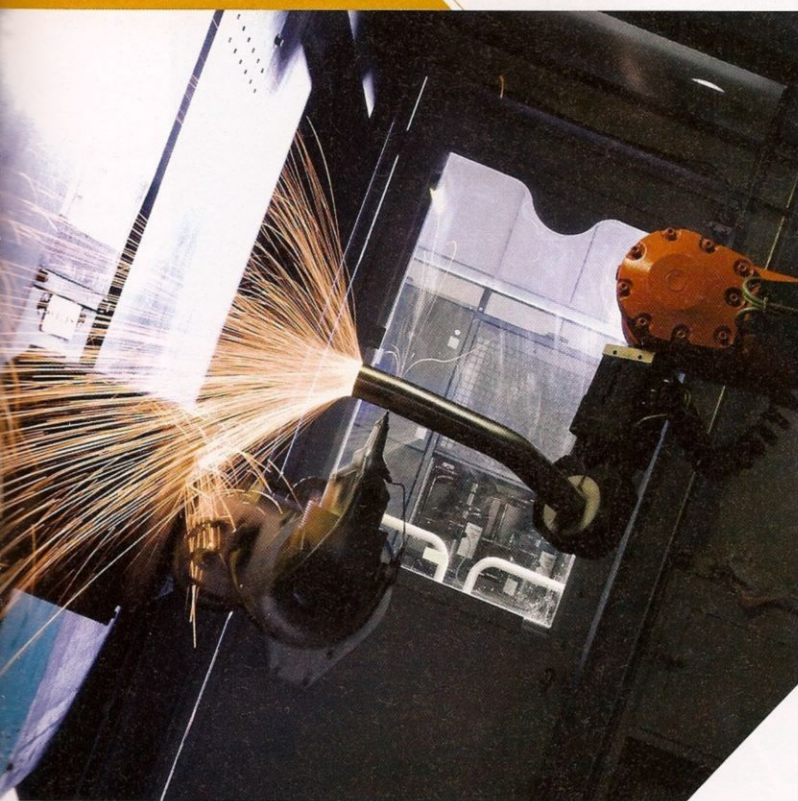
La carriera di pilota di Giorgio continuò fino ad arrivare all'apice con il terzo posto nel Campionato Italiano di motocross nel 1974. I suoi scarichi divennero sempre più famosi e furono utilizzati da diverse Case e per molte tipologie di moto da motocross. "Esistevano moltissimi piccoli produttori all'epoca", afferma; "acquistavano i motori e creavano un telaio di conseguenza".

Nel 1975, all'età di 19 anni, Giorgio decise di interrompere la sua carriera di pilota e di concentrarsi sugli scarichi a tempo pieno. Cominciò a lavorare nella fabbrica Giannelli, saldando e distribuendo componenti, ma sentiva la mancanza del motocross e desiderava un maggiore coinvolgimento. Solo nel 1985 Giorgio creò il marchio Arrow e in un altro edificio iniziò a

creare componenti speciali per il team ufficiale Yamaha di off-road. Arrow ("freccia" in italiano) fu scelto come nome dell'azienda "perché la freccia è simbolo di velocità" afferma Giorgio; "e volevamo mantenere buone relazioni con Gran Bretagna e Stati Uniti. Gli Stati Uniti in particolare avevano un debole per i componenti italiani verso la metà degli anni Ottanta anche se il nostro più grande cliente di allora era indubbiamente Cagiva".

Verso l'inizio degli anni Novanta, Giorgio iniziò a lavorare sugli scarichi per le moto a quattro tempi, sfruttando ogni macchina nella fabbrica del padre per soddisfare la domanda. "Da quel momento in poi non abbiamo fatto che espanderci e crescere", afferma con un ampio gesto. "L'obiettivo di Arrow è sempre quello di creare scarichi con elevate prestazioni abbinati a pesi contenuti, un suono fantastico e – requisito tipicamente italiano – un look accattivante!", ride Giorgio. I dipendenti vantano una grande esperienza sulla quale fanno affidamento per la realizzazione di tutti i prototipi, che saranno poi analizzati a computer per studiarne le prestazioni. Solo dopo essere stato testato, affinato e infine nuovamente testato, un nuovo progetto può dirsi concluso. Arrow lavora sempre su prototipi reali per avere la certezza assoluta che si adattino alla moto.

La partnership tra Triumph e Arrow cominciò verso la fine del 2004 quando Triumph stava segretamente sviluppando la 675. All'epoca, i progettisti Triumph intuirono per la prima volta che la 675 sarebbe stata una moto competitiva e sapevano che vi era l'opportunità di avere un sistema di scarico di elevata qualità, poiché era probabile che la moto sarebbe stata utilizzata in gara. Fu chiesto a Jack Valentine, che gestiva il team Triumph nel Campionato Britannico Supersport, quale produttore di scarichi sarebbe stato all'altezza del progetto e lui, senza alcuna esitazione, suggerì Arrow. Si trattò di una raccomandazione importante da un professionista navigato delle gare. "E il contatto da parte di Triumph fu una bellissima sorpresa", ricorda Giorgio. La collaborazione ebbe inizio... e come dimostra l'attuale gamma di scarichi Arrow espressamente dedicata a Triumph, il sodalizio è sempre più forte.



(1/2/3)

(Pagina precedente) Regine del Salone di Milano, la McQueen Scrambler e la Ultimate Café Racer sono fiere della loro nuova collocazione, davanti alla fabbrica Arrow.

MENO PESO E MAGGIORE POTENZA PER LA LINEA MODERN CLASSIC ARROW

La fruttuosa collaborazione di Triumph con Arrow Special Parts ha dato un tocco racing, una tecnologia d'avanguardia e ancora più fascino alla gamma Modern Classic. Questi stupendi sistemi di scarico realizzati con maestria regalano alle moto un aspetto decisamente particolare e una superba musicalità. Progettati per adattarsi e integrarsi a ogni moto con perfezione estrema, questi sistemi offrono inoltre notevoli aumenti di potenza e coppia, nonché considerevoli riduzioni di peso sulle componenti standard. Ciò si traduce in aumenti fino a 4,6CV in potenza massima e ben 8Kg in meno su alcuni modelli.

Sono disponibili tre sistemi completamente realizzati in acciaio inossidabile:
 Sistema completo 2 in 1, peso di 4,4Kg, adatto per la Thruxton o la Bonneville.
 Sistema completo 2 in 2, peso di 6,5Kg, adatto per la Bonneville o la Thruxton.
 Sistema completo 2 in 1, peso di 3,9Kg, adatto solo per la Scrambler.

Tutti gli Arrow Classic System sono compatibili sia con i modelli a carburatore sia con quelli a iniezione. Disponibili esclusivamente presso il vostro concessionario Triumph ufficiale.

(1, 2, 3) Le curvature più complesse dei tubi di scarico vengono tuttora realizzate a mano. L'automazione high-tech include macchine da taglio laser, macchine per curvatura, macchine a CNC e saldatori robotizzati. Giorgio Giannelli, un uomo con la passione per le alte prestazioni.

(4) Gli scarichi alti della Scrambler sprigionano una potenza extra, per non parlare del loro look affascinante.



(4)



07

IN SELLA ALLA LIBERTÀ

DUANE HAMLIN FA UN MESTIERE DURO. LAVORA IN UN CARCERE DI MASSIMA SICUREZZA, DOVE SI OCCUPA DEI PIÙ PERICOLOSI CRIMINALI DELL'ILLINOIS. LONTANO DALLO STRESS DEL LAVORO, AMA LA LIBERTÀ CHE PROVA GUIDANDO LA SUA SPEED TRIPLE E FACENDO IL PACK LEADER

La gente a volte mi chiede del mio lavoro. Ma non è facile descriverlo a chi non è mai stato in un carcere di massima sicurezza. Il modo migliore per spiegarlo è dire che si tratta di un altro mondo. Lavori in mezzo a persone che hanno commesso crimini terribili e che non vedranno mai più la luce del giorno. Sono un ufficiale della task force di recupero armi e mi occupo di cercare qualsiasi oggetto che potrebbe essere trasformato in arma. Bisogna avere un'ottima immaginazione poiché si ha a che fare con persone piene di risorse oltre che molto pericolose.

Bisogna rimanere sempre vigili: si corrono parecchi rischi quando si tratta con alcuni dei detenuti. Questo lavoro è decisamente più stressante che stancante. Per sopravvivere, bisogna imparare a staccare la spina non appena varcate le porte del carcere. E per me il modo migliore di staccare la spina è montare in sella alla mia moto.

QUANDO QUALCUNO MI CHIEDE PERCHÉ HO SCELTO TRIUMPH, DICO SEMPLICEMENTE:
"PROVANE UNA". CAPIRANNO DA SOLI!

Credo di essere da sempre appassionato di due ruote. Quando avevo 12, 13 anni, tagliai erba tutta l'estate per raggranellare un po' di soldi per comperarmi una 125. La mia prima moto da strada fu invece una Suzuki 450. Quando andavo alle superiori, lavoravo presso il concessionario Suzuki del posto. In seguito passai a quello Honda in fondo alla strada. Ricordo che avevano una Kawasaki Ninja 900 usata nello showroom. Frequentavo ancora il college e vivevo a casa di mio padre, rispettando le sue regole. Gli chiesi se potevo prenderla. Rispose subito di no, che ero pazzo, che mi sarei ammazzato! Dopo vent'anni ho iniziato con le gare. Chissà cosa pensa mio padre ora...

La mia prima moto sportiva fu una Honda Interceptor del 1987. Ripensandoci, era pesante e lenta rispetto agli standard odierni, ma all'epoca pensavo davvero di essere un passo avanti. Alcuni anni più tardi mi capitò di provare una Triumph RS del 2001 e da allora non mi sono mai voltato indietro. La RS fu seguita da una Centennial Edition Daytona e, arrivando ai giorni nostri, da una Speed Triple del 2004. Una moto che adoro.

Qui a Chester, in Illinois, una Triumph non passa inosservata. Che io sappia, ce n'è solo un'altra in città, di un avvocato, ma gran parte dei motociclisti locali guidano Harley o giapponesi. Ad esempio, io sono uno dei fondatori della American Legion Riders, di Sparta, Illinois. Ci saranno circa 50 Harley e io sono l'unico del gruppo ad avere una Triumph. Quando qualcuno mi chiede perché ho scelto Triumph, gli rispondo semplicemente: "Provane una". Capiranno da soli!

Guidare la moto è una parte importante della mia vita. Da otto anni sono leader del R.A.T. Pack presso RPM Motorwerks a Belleville. Di tutti i concessionari che conosco, è l'unico dove il sabato pomeriggio si possa andare e chiacchierare di moto. Troverete Steve Wiedau, il proprietario, con la sua tazza di caffè in mano, in mezzo a tutti gli altri motociclisti. Non ho mai incontrato un dealer tanto appassionato di motociclismo quanto Steve.

Il nostro R.A.T. Pack ha organizzato viaggi incredibili, come quello Illinois-Colorado e ritorno, per un totale di oltre 5600 chilometri in cinque giorni. Abbiamo girato gli Stati Uniti: il passo Tail of the Dragon (US 129) nella Carolina del Nord è il nostro preferito. È al contempo una strada eccezionale e una dura sfida. Potete guidare la vostra moto su una strada fantastica ed esserne soddisfatti, certo, ma la parte migliore del viaggio è potersi sedere in compagnia e ripercorrere l'intero viaggio con un altro appassionato come voi.

Non voglio che la vita scorra lasciandosi dietro il rimpianto di ciò che non ho fatto. Ed è qui che entrano in gioco le corse. Non corro l'intero Campionato, partecipo solo alle gare per cui ho il tempo e il denaro necessari. Ma questo aggiunge una nuova dimensione al piacere di guidare la mia moto.

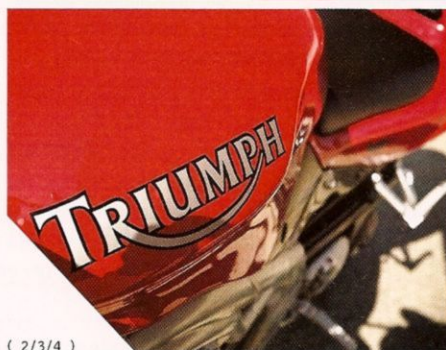
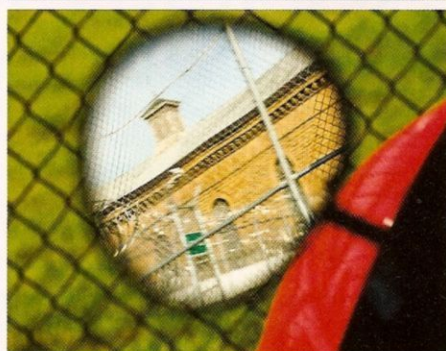
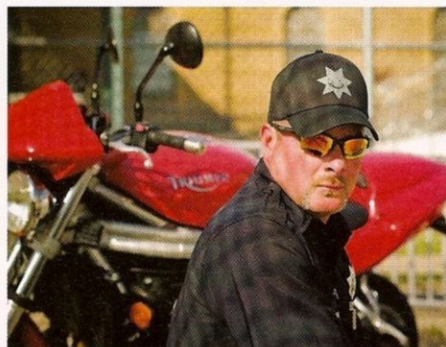
Ho avuto tante soddisfazioni dalle motociclette e ora vorrei restituire il favore. Da quattro anni insegno nell'ambito del programma Motorcycle Safety Foundation, mostrando alla gente come guidare una moto finché non si sentono sicuri e pronti a guidarla da soli. Non lo credereste, ma anche questa esperienza mi regala molte soddisfazioni: è bello aiutare ad acquisire uno stile corretto e vedere come cresce man mano la loro sicurezza in se stessi.

Anche se potessi avere tutte le moto del mondo, vorrei una Triumph. Ma ci metterei un sacco a scegliere quale! Mi piacciono tutte... Mi servirebbe un garage più grande e sicuramente più di quanto mi paga il Dipartimento di Correzione dell'Illinois. Ho capito che sarebbe stato amore con Triumph dalla prima volta che ne ho guidata una e in cambio ho ottenuto il privilegio di viaggiare e incontrare persone eccezionali. Sono stato davvero fortunato ad entrare a far parte di questo mondo.

(Pagina precedente) Nulla batte il senso di libertà che offrono le due ruote... specialmente se avete passato l'intera giornata lavorativa in un carcere di massima sicurezza.

(2, 3, 4) La Speed Triple 2004 è la terza Triumph di Duane, che ne è letteralmente entusiasta. In qualità di leader di un R.A.T. Pack, ha guidato gran parte delle moto Triumph: "Mi piacciono tutte", dice sorridendo.

(Retro) La moto da corsa Thruxton di Duane ha subito un cambio di livrea dal suo debutto in pista nel 2007.



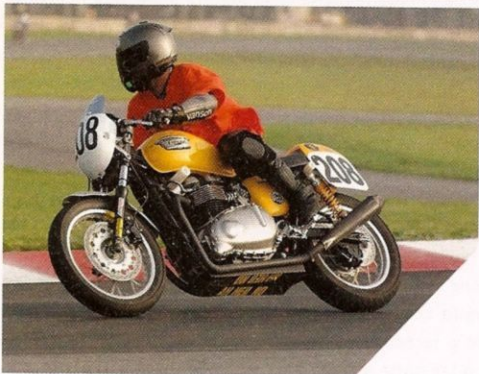


DEBUTTO A DUE RUOTE ...CON TUTA IN PRESTITO

La Speed Triple non è l'unica Triumph di Duane Hamlin. Possiede anche una Thruxton che guida nelle gare della Mid-West Café Racing Association. Il suo primo giorno in pista risale a soli due anni fa e man mano che la sua passione cresceva, ha finalmente trovato il coraggio di partecipare alla sua prima gara, l'anno scorso, sulla pista del Mid-Ohio. Ma a pochi giorni dal debutto, il disastro! Una caduta e la tuta di pelle rovinata. Niente tuta, niente gara.

"Preso dalla disperazione, chiamai Jim Callahan (Marketing Manager di Triumph Motorcycles America)", ricorda Duane. "Un paio d'ore più tardi, mi richiamò e mi disse che suo padre mi avrebbe prestato la sua tuta da gara! Non conosco altre Case che avrebbero trattato così un cliente."

Duane ammette che era "teso come una corda di violino" mentre si preparava alla gara. "Sono sicuro di aver rotto le scatole a Jim con tutte le mie domande e comportandomi come una scolaretta", sorride. "Ma la cosa più bella è che io e mio padre Allen abbiamo fatto l'intero viaggio di diverse centinaia di chilometri insieme perché io potessi gareggiare. Era la prima volta per lui ed è stata un'esperienza bellissima e indimenticabile per entrambi. Solo io e il mio vecchio e un weekend di gare."





IL TRUCCO? IL TRECILINDRI

C'È UN NUOVO SUONO, UNA MUSICA MECCANICA SULLA GRIGLIA DI PARTENZA DEL MONDIALE SUPERSPORT 2008: IL DEBUTTANTE TRE CILINDRI DA 675CC DELLA TRIUMPH DAYTONA LANCIA IL GUANTO DI SFIDA AI QUATTRO CILINDRI GIAPPONESI DA 600CC. **ALAN CATHCART** HA PROVATO IN ESCLUSIVA UNA DELLE MOTO UFFICIALI E HA BEN PRESTO SCOPERTO PERCHÉ NON HA NULLA DA INVIDIARE ALLE RIVALI

La Scuderia Caracchi di Bologna gestisce un team ufficiale di due piloti per Triumph questa stagione, con la star del motociclismo Garry McCoy che dovrà affrontare non solo le schiere di moto giapponesi ma anche il team BE1, amico e rivale, sostenuto dalla consociata italiana di Triumph. Ma nonostante abbiano ricevuto le loro Daytona solamente tre mesi prima della prima gara in Qatar, il team ha sottolineato il potenziale del tre cilindri con l'ottimo sesto posto di McCoy in gara due a Phillip Island. Tutto questo dopo che l'ex campione di Superbike e Moto GP classe 500 si è qualificato a metà della griglia e si è fatto largo per raggiungere il gruppo di testa formato da cinque piloti, con un rallentamento finale dovuto alla gomma posteriore consumata. Ma la corsa ha dimostrato che la nuova moto ha le carte in regola per dire la sua nella Supersport a livello mondiale, specialmente con il leggendario mago delle messe a punto Franco Farné ad attuare i suoi incantesimi sul motore a doppio albero a camme in testa e 12 valvole della Daytona 675.

L'opportunità di guidare la Daytona di McCoy al Mugello, per 25 giri, poco dopo l'impresa di Garry in Australia mi ha offerto una visione più chiara di questo gioiello in continua evoluzione. Il contributo del settantaquattrenne Farné al successo in Superbike della Ducati è ampiamente dimostrato e documentato: ha messo a punto i motori V-twin desmoquattro che hanno portato Carl Fogarty e Doug Polen verso la conquista di diversi titoli negli anni Novanta, prima del pensionamento obbligatorio a 65 anni dall'officina Ducati Corse. Perciò, se Franco dice di essere rimasto impressionato da ciò che ha trovato all'interno del motore Triumph, si tratta per certo di un complimento sincero: "È un motore nato bene, con un potenziale considerevole", afferma.

TESTO: ALAN CATHCART
FOTO: KEL EDGE E MATTEO CAVADINI

(Pagina precedente) Girando al Mugello, Cathcart è colpito dall'aggressività del tre cilindri Triumph e dalla stabilità in curva.

(1) La Scuderia Caracchi, dell'ex pilota di Moto GP classi 125 e 250 Stefano Caracchi, ha appena iniziato a esplorare il potenziale della Daytona 675.

(2) L'ex pilota di Moto GP Garry McCoy parla dell'assetto con Cathcart, malgrado la differenza di peso del 60% tra i due...

(3, 4) Il debutto della Daytona 675 vede il gradito ritorno della bandiera britannica ai piani alti della griglia di partenza della Supersport.



"Gli inglesi hanno dimostrato molta intelligenza nel progettarlo, perché presenta sia i vantaggi di un due cilindri che quelli di un quattro cilindri; è il meglio dei due mondi."

Farne ha attinto al pozzo immenso di esperienza italiana nelle messe a punto per creare una moto che deve avere una zavorra di tre chili di piombo per rispettare il limite di peso della Supersport di 162kg e che, in questa fase preliminare del lavoro di ricerca e sviluppo, rilascia 128cv alla ruota posteriore a 13.800 giri. Il motore a tre cilindri in linea da 74 x 52,3mm, che produce 9,7kg/m di coppia a 10.000 giri, presenta un sistema di scarico Termignoni con terminali in carbonio. L'ampio radiatore acqua e il radiatore olio posto dietro di esso sono realizzati da Bursi a Modena, mentre le pinze radiali a quattro pistoncini Nissin standard mordono i particolari ed efficaci dischi WAVE da 308mm dell'italiana Braking. La forcella Kayaba da 41mm è dotata di un kit racing messo a punto da Gubellini, che ha realizzato inoltre l'ammortizzatore posteriore interamente regolabile. La centralina arriva da EFI, di Bologna, con una gamma di programmi potenziali che variano da powershifter, launch control e limitatore di velocità per la pit-lane al traction control che McCoy preferisce non utilizzare. A tutto questo aggiungete manubrio e leve Accossato, pedane MVM, un parabrezza Fabbri più alto per la massima protezione alle alte velocità e un cruscotto AIM, che integra un registratore di dati che esegue il backup del datalogger 2D della centralina, e vi apparirà evidente che si tratta di una moto inglese all'italiana, una specie di roast beef abbinato a spaghetti al ragù!

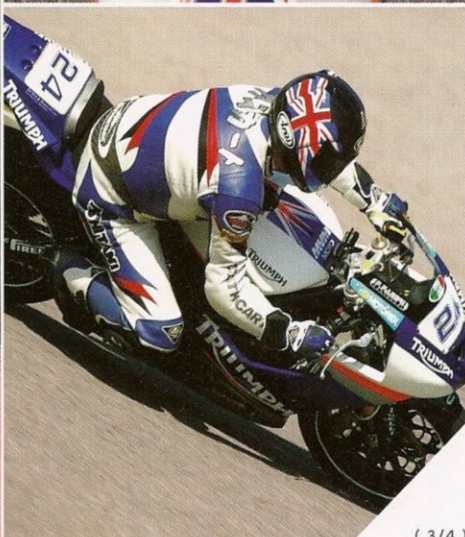
Guidare la SC Triumph al Mugello è stato sicuramente più gustoso di questa originale invenzione culinaria. Benché la struttura corporea da fantino di McCoy arrivi a soli 55kg, c'è spazio per garantire movimenti agevoli anche a un pilota più alto. La Triumph, con il suo telaio in alluminio fuso in conchiglia che si sviluppa sopra e attorno al sottile motore a tre cilindri, è compatta ma alta, con una superlativa distanza da terra, persino

quando si sfruttano al massimo gli pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa (monogomma) per affrontare curve impossibili a elevate velocità.

Eppure, i tre chili di zavorra che la Triumph si porta appesi sotto la sella per caricare la gomma posteriore e ottenere una migliore trazione non aiutano molto l'agilità laterale del tre cilindri, che però sterza molto dolcemente nelle curve offrendo una stabilità estrema.

Spingendo in alto il motore si sente il melodioso ruggito del tre cilindri, offerto dagli scarichi Termignoni. Al pilota sembra più un bicilindrico a elevato numero di giri che un quattro cilindri a basso regime, e così sono le prestazioni di Triumph in pista. La Daytona 675 a tre cilindri si guida bene fin dai 6.000 giri, aiutata dagli alberi a camme racing rialzati con una rotazione extra che il team ha attinto alla specifica di Farne in Italia. L'atout di Triumph è indubbiamente l'accelerazione in uscita dalle curve, con una fantastica esplosione della coppia che mi ha regalato impennate in terza e alcune potenti sottosterzate all'uscita di ogni chicane del Mugello.

Considerando che peso il 60% in più di McCoy, abbiamo aggiunto due giri di precarico alla sospensione posteriore. Con questa accortezza, la Daytona ha tenuto bene la sua linea mentre si precipitava fuori dalle curve con una grinta davvero paurosa, tirando persino più forte dai 9.000 giri in su rispetto alla vincitrice del titolo, la Ten Kate Honda che ho guidato lo scorso anno. L'innato vigore della 675 ha fornito a Farne una solida base su cui costruire i suoi incantesimi ed per questo che, malgrado i suoi 10cv in meno rispetto alla rivale Ten Kate Honda, la Triumph ha raggiunto la vetta dei grafici delle velocità sul rapido tracciato di Phillip Island. Accelera talmente bene fuori dalle curve che la mancanza di potenza ai massimi non risulta essere un problema. Il motore attualmente raggiunge la potenza massima 1.000 giri prima di quanto dovrebbe apparentemente fare. Ho scoperto la ruvidità del limitatore una sola volta, a 14.300 giri, unicamente a titolo di documentazione, ma non sembrava voler girare così alta, né tanto meno



(2)

(3 / 4)

averne bisogno. Ma Farne è convinto che il tre cilindri arriverà bene fino a oltre 15.500 giri e che ci sarà molta più potenza da scoprire una volta raggiunto quel traguardo. Nel frattempo, il motore sfuma gradualmente ai giri più alti, quindi ha più senso guidare l'ampia curva della coppia ai medi regimi e cambiare attorno ai 13.800 giri, quando è il motore stesso a farti capire che è ora.

Più potenza significa una velocità superiore e di conseguenza la necessità di una frenata più grintosa. L'eccezionale pacchetto freni della Triumph, con i dischi Braking abbinati alle pinze radiali Nissin standard, ha arrestato il tre cilindri sempre più all'ultimo, giro dopo giro, alla prima curva da seconda marcia, dalla vetta di 260km/h sul lungo rettilineo del Mugello. Scalare quattro rapporti in rapida successione come su un due tempi, mentre ci si affida alla leva del freno anteriore per portare la Triumph a circa 60km/h per affrontare la curva, significa arrestare la

potenza per assaporare l'istante. Tuttavia, all'inizio c'è stata una scarsa risposta da parte della Pirelli anteriore e una risposta apparentemente assente della forcella, che scoraggiava l'aumento di velocità in curva. Ma, gradualmente, i ragazzi di Gubellini hanno studiato un assetto che mi ha consentito di iniziare a sfruttare la manovrabilità fantastica del telaio Triumph, il che mi ha consentito di mantenere velocità vigorose nelle curve, sfruttando comunque al massimo la leggendaria energia con la giusta dose di coppia della Triumph che mi ha portato a vivere questa esperienza. La Daytona Supersport è ancora agli inizi del ciclo di ricerca e sviluppo, ma lotta fianco a fianco con modelli già affermati e presenti in pista da anni. Il mio test al Mugello ha dimostrato che il risultato a Phillip Island di "Gazza" non è stato un caso. Con più giri/min e un po' di fortuna, sono sicuro che la 675 potrà combattere ad armi pari nel Campionato. E non è solo la bandiera britannica che sventola sul fianco del mio casco a dirlo!

SC TRIUMPH DAYTONA 675 SUPERSPORT MOTORE: RAFFREDDATO AD ACQUA, DOPPIO ALBERO A CAMME IN TESTA, 12 VALVOLE, TRE CILINDRI IN LINEA, QUATTRO TEMPI, TRASMISSIONE A CATENA DIMENSIONI: 74 X 52,3MM CILINDRATA: 675CC EROGAZIONE: 128CV A 13.800 GIRI/MIN (ALLA RUOTA) GESTIONE MOTORE: INIEZIONE ELETTRONICA EFI CON 3 CORPI FARFALLATI KEIJIH DA 44MM E UN SINGOLO INIETTORE PER CILINDRO CAMBIO: 6 RAPPORTI CON POWERSHIFTER EFI FRIZIONE: FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO TSS MULTIDISCO A BAGNO D'OLIO TELAIO: A DOPPIO TRAVE IN ALLUMINIO FUSO IN CONCHIGLIA SOSPENSIONI: ANTERIORE: FORCELLA USD INTERAMENTE REGOLABILI KAYABA DA 41MM CON COMPONENTI INTERNI GUBELLINI // POSTERIORE: FORCELLONE IN ALLUMINIO FUSO IN CONCHIGLIA CON AMMORTIZZATORE GUBELLINI INTERAMENTE REGOLABILE E BIELLISMO PROGRESSIVO ANGOLO DI TESTA: 23,5° INTERASSE: 1.415MM AVANCORSA: 86,8MM PESO: 162KG CON OLIO E ACQUA, SENZA CARBURANTE, INCLUSA LA ZAVORRA DI PIOMBO DA 3KG DISTRIBUZIONE PESO: 51/49% STATICO FRENI: ANTERIORE: 2 DISCHI A MARGHERITA IN ACCIAIO BRAKING DA 308MM CON PINZE RADIALI NISSIN A QUATTRO PISTONCINI // POSTERIORE: 1 DISCO A MARGHERITA IN ACCIAIO BRAKING DA 220MM CON PINZA NISSIN A PISTONCINO SINGOLO CERCHI/PNEUMATICI: ANTERIORE: PIRELLI DIABLO SUPERCORSA PRO DA 120/70-17 SU CERCHIO TRIUMPH STANDARD DA 3,50 POLLICI // POSTERIORE: PIRELLI DIABLO SUPERCORSA PRO DA 180/55-17 SU CERCHIO TRIUMPH STANDARD DA 5,50 POLLICI VELOCITÀ MASSIMA: 293KM/H

TRIUMPHWORLD

LA TUA MOTO // LA TUA VITA // LA TUA PASSIONE



UNA OVERTURE NELLE MIDLANDS...

IL PIÙ GRANDE CONCESSIONARIO TRIUMPH APRE A BIRMINGHAM, INGHILTERRA

Con più di 75 moto e oltre 63.000 euro in capi d'abbigliamento in esposizione, il negozio di Triumph a Birmingham, con i suoi 840m², è il più grande punto concessionario al mondo. Situato presso il Trident Retail Park e progettato secondo i più recenti standard per i negozi Triumph World, il punto vendita è la seconda venture tra Triumph e il motor group Autohaus Ltd con sede a Northampton. "Abbiamo aperto il nostro primo negozio di moto, Pure Triumph, a Wellingborough tre anni fa e quando abbiamo avuto l'occasione di aprire questo nuovo dealer a Birmingham, ne siamo stati felici", ha dichiarato l'Amministratore Delegato, Adrian Pulford. Birmingham è il cuore della casa spirituale di Triumph nelle Midlands britanniche. L'azienda ha realizzato le sue prime moto nella vicina Coventry agli inizi del 1900 e l'attuale sede principale di Triumph, a Hinckley, è a soli 30 minuti di distanza. Pure Triumph di Wellingborough ha vinto il premio "Store of the Year" (negozio dell'anno) nel 2006 e si è qualificato secondo per lo stesso titolo nel 2007. "Arriviamo a Birmingham dopo tre anni eccezionali vissuti da concessionari Triumph e sappiamo bene ciò che i nostri clienti vogliono da noi", spiega Pulford.

Mike Gething, manager del nuovo negozio, ha formato un team di persone con gli stessi interessi e obiettivi al fine di offrire il miglior livello di servizio possibile ai clienti di Birmingham. "Il negozio è strepitoso, naturalmente", racconta Mike, "ma il punto di forza maggiore è il nostro personale e intendiamo offrire fin da subito un'esperienza fuori dal comune ai nostri clienti".

...e anche a Dortmund! Il negozio Triumph World di Dortmund, in Germania, ha aperto i battenti ad aprile; un importante risultato per il manager Matthias Juestel e il suo personale, che hanno trasformato il posto da un magazzino abbandonato a un negozio di punta in appena tre mesi. Birmingham e Dortmund sono le più recenti aggiunte alla rete di concessionarie Triumph World e sono stati progettati per offrire ai clienti un servizio completo di qualità superiore per tutte le loro esigenze legate al mondo Triumph.

TRIUMPH VI ASPETTA ANCHE A FAAKER SEE

TRIUMPH TORNERÀ SUL SUOLO AUSTRIACO IN OCCASIONE DELLA BIKER WEEK 2008 ALL'ARNEITZ VILLAGE, FAAKER SEE, DA SABATO 30 AGOSTO E DOMENICA 7 SETTEMBRE.

Triumph tornerà sul suolo austriaco in occasione della Biker Week 2008 all'Arneitz Village, Faaker See, da sabato 30 agosto e domenica 7 settembre. Nell'incantevole cornice del lago di Faaker, vicino al confine italiano e slovacco, si svolgerà il mitico raduno, che è ormai noto come la "Sturgis d'Europa" e richiama decine di migliaia di motociclisti da

tutta Europa. Con strepitose strade di montagna e un mite clima mediterraneo. Il viaggio per raggiungere Faaker See è fantastico tanto quanto l'evento stesso. Oltre ad ammirare le nuove Triumph, potrete assistere alle evoluzioni di Kevin Carmichael, stuntman di Triumph che metterà a dura prova le coronarie del pubblico.

EWAN MCGREGOR E BELSTAFF REINTERPRETANO LO STILE

DUE DESIGN CREATI SU MISURA PER CELEBRARE I 50 ANNI DELLA BONNEVILLE

La Bonneville, che festeggia il 50° anniversario nel 2008, ha incendiato i sogni di intere generazioni di motociclisti. E per una moto stellare non possono mancare appassionati di fama, come Steve McQueen, James Dean e Marlon Brando, fino a George Clooney e Nicolas Cage.

Per festeggiare questo evento, Triumph ha realizzato due Bonneville fuori dal comune, concepite grazie alla collaborazione con un personaggio del cinema e un marchio del mondo della moda: Ewan McGregor, star di Hollywood e motociclista "vero", e Belstaff, marchio da sempre legato alle due ruote.

Il giramondo Ewan McGregor ha creato un design che rispecchia la ricca eredità della Bonneville. Il design integra un serbatoio placcato in rame, con cotone cerato nero sulla sella e sulle fiancatine. Si ispira a una delle sue moto vintage, nonché alla sua ammirazione per il leggendario appassionato triumphista, Steve McQueen. Ewan ci spiega: "Volevo utilizzare un materiale in cotone cerato tradizionale e unirlo alla tradizione dei serbatoi rivestiti in rame. Sono un grandissimo fan di Steve McQueen e il carattere che ho scelto per il logo Triumph riprende proprio quell'era dorata del motociclismo. Si tratta di un progetto esaltante: creare il mio personale design e vederlo in produzione è strepitoso."

Belstaff, marchio storico nel mondo delle moto, ha realizzato un design Bonneville su misura, che include un complesso schema di colori nero e oro che richiama l'identità stessa del marchio.

Il design presenta un coprisella dorato e una borsa nera e oro. Belstaff sta inoltre creando una giacca in stile biker in edizione limitata per festeggiare l'anniversario.

Michele Malenotti, che oltre ad essere il signor Belstaff guida una Scrambler matt black, commenta: "È un vero privilegio che ci abbiano chiesto di produrre una Bonneville speciale per celebrarne l'anniversario. La popolarità della Bonneville, che dura da ben 50 anni ed è assolutamente viva a tutt'oggi, è una conquista strepitosa. Il lavoro con la Bonneville è reso ancor più piacevole dal suo stile e della sua forma intramontabili."

La vostra occasione di possedere un pezzo di storia del motociclismo!

La moto progettata in esclusiva da Ewan McGregor verrà messa all'asta e il ricavato andrà all'UNICEF, organizzazione umanitaria scelta dall'attore per cui è inoltre ambasciatore. Ulteriori dettagli sull'asta saranno resi noti a breve. La Bonneville progettata da Belstaff sarà in mostra anche nei negozi di punta di Belstaff a Conduit Street a Londra, nonché a Roma e a Milano. Per ulteriori informazioni su Belstaff, visitate il sito web www.belstaff.com



TRIPLETTA PER LA DAYTONA 675

La Daytona 675 non finisce di sorprendere e posa una nuova pietra miliare diventando la prima moto a vincere il prestigioso trofeo Supertest per tre anni consecutivi. Il tre cilindri britannico ha spazzato la concorrenza delle rivali di classe Supersport sul circuito di Almeria, nel sud della Spagna. La Triumph ha fatto registrare tempi sul giro considerevolmente più veloci rispetto ai quattro cilindri giapponesi. Questo, unito ai commenti favorevoli dei tester, ha consentito alla Daytona 675 di portare a casa la sua terza vittoria consecutiva.

Il Supertest è un evento annuale organizzato da 15 delle più importanti riviste di motociclismo del mondo e Triumph risulta tuttora imbattuta, avendo vinto ogni anno dal suo debutto nel 2006. "Vincere il titolo tre anni di fila è un gran bel risultato", ha commentato il Direttore commerciale di Triumph Tue Mantoni. "La nostra moto ha dimostrato tutto il suo valore contro due generazioni di rivali giapponesi ed è un'eccezionale riconoscimento per i nostri team di progettisti e ingegneri. La nostra filosofia ci porta a costruire moto che siano leader nelle rispettive categorie, pur mantenendo sempre la peculiarità Triumph." E come ulteriormente dimostrato dall'ultimo Supertest, l'istinto da leader è innato nel DNA della nostra Daytona 675.

LA POTENZA DI UNA... MELA!

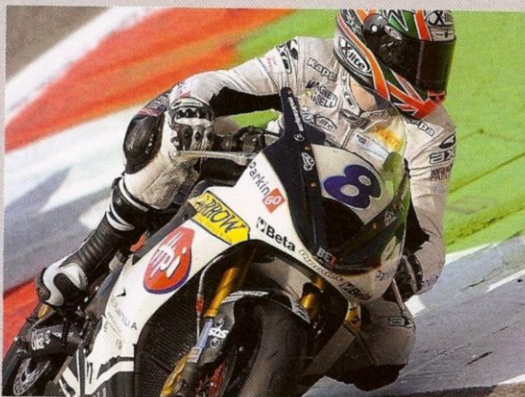
Il 24 aprile 2008 ha assistito ai frutti di un'interessante collaborazione tecnica a tre vie quando una Daytona 675 alimentata a bioetanolo ha raggiunto l'incredibile velocità di 255,4Km/h a Bruntingthorpe Proving Ground. Ideato da Rupert Paul, redattore della rivista Bike, il progetto "Fast Fruit" (letteralmente, frutta veloce) era finalizzato a convertire e potenziare un veicolo a elevate prestazioni con biocarburante utilizzando unicamente attrezzature di base. Il carburante - realizzato utilizzando mele di scarto - è stato prodotto in un laboratorio chimico come parte di un progetto degli studenti della Prince William School a Oundle, nel Northamptonshire.

Lo strepitoso risultato finale è stato il frutto di quattro mesi di duro lavoro, durante i quali la scuola ha fatto fermentare e distillato 6.000 mele, mentre la rivista Bike modificava il motore della Daytona per adattarlo al bioetanolo. Sorprendentemente, è stato necessario apportare solo una piccola modifica, una semplice rimappatura del sistema di iniezione. Il motore è stato testato approfonditamente utilizzando carburante E85 disponibile in commercio (85% di etanolo) con risultati incoraggianti. Il progetto è passato quindi alle fasi successive, con test e ottimizzazione del motore utilizzando il carburante prodotto dagli studenti prima di affrontare la prova a Bruntingthorpe.

Rupert Paul della rivista Bike ha commentato: "Biocarburante è la parola chiave del momento, specialmente dopo che il Governo britannico ha posto come obiettivo un contenuto minimo del 5% di biocarburante nell'intera produzione di benzina e diesel entro il 2010. Benché pongano ancora molti dubbi da un punto di vista ambientale, i biocarburanti sono ormai destinati a rimanere e questo esperimento ci ha consentito di esplorare quanta potenza ne possiamo estrarre, ma anche di divertirci."

Attualmente, tutte le moto Triumph sono compatibili con il carburante E10 (10% di etanolo) e l'azienda sta studiando come rendere tutti i modelli compatibili con il carburante E25. Ma non trattenete troppo a lungo il fiato in attesa di una Daytona verde mela in edizione limitata...

LA DAYTONA DOMINA IL CIRCUITO



In questa stagione, la Daytona 675 di Triumph ha dato prova delle sue capacità sui circuiti di tutto il mondo, arrivando a guidare due dei principali campionati nazionali mentre Triumph Magazine veniva dato alle stampe.

In Germania, Arne Tode di G-LAB Racing è riuscito a vincere a ogni round sulla sua Daytona 675 e ora si trova in posizione di comando nel campionato. Il ventitreenne ha inoltre accettato l'offerta di una wild card per partecipare al campionato mondiale di supersport nel round del Nürburgring e ha sbalordito i piloti titolari con un interessante ottavo posto. Glen Richards ha fatto l'andatura nel campionato britannico di supersport sulla sua Daytona del team MAP Embassy. Con una vittoria a Oulton Park e una serie significativa di podi, il pilota australiano guida una schiera di talenti internazionali. Triumph si fa notare anche nel campionato mondiale di supersport, dove la Daytona 675 ha segnato velocità impressionanti al suo debutto nella categoria. Oltre al buon sesto posto di Garry McCoy a Phillip Island (vedi pag. 39), l'altro australiano Mark Aitchison (nella foto) si è comportato molto bene sulla moto del team BE1 Racing. Il promettente ventiquattrenne ha ottenuto il miglior risultato assoluto del team, arrivando al sesto posto sul circuito italiano di Misano e, proprio mentre scriviamo, sta bussando alla porta dei primi dieci piloti del campionato.



TRIDAYS 2008 L'ANNO DEI RECORD!

OLTRE 15.000 MOTOCICLISTI E TRIUMPHISTI SI SONO DATI APPUNTAMENTO NELLE ALPI AUSTRIACHE PER LA PACIFICA INVASIONE DEL VILLAGGIO DI NEUKIRCHEN AM GROSSVENEDIGER E PER DARE VITA ALLA TERZA EDIZIONE DEL TRIUMPH TRIDAYS

Per essere fedeli a un marchio il cui motto è "Go Your Own Way" (segui la tua strada), il Tridays non può certo essere un motoraduno come tutti gli altri. Lungi dal voler essere l'ennesimo e stereotipato evento bagnato di birra, assordato dal rock a tutto volume e colorato di sexy-show, il Tridays è fiero di essere un evento per famiglie, con un'elegante miscela di intrattenimento eclettico e ospitalità tirolese sullo sfondo rosso, bianco e blu delle bandiere britanniche e del nostro marchio.

Persino il nome del villaggio viene "inglesizzato" in Newchurch e la cittadina si trasforma in una comunità inglese per tutti i tre giorni del festival. Tra le attività che hanno caratterizzato il giorno e la notte al villaggio ci sono state performance di musicisti, gruppi e artisti di strada, tour guidati sulle entusiasmanti strade che si snodano sulle montagne che incorniciano la valle, test ride delle Triumph della gamma 2008, gli spettacoli mozzafiato dello stuntman Kevin Carmichael, che ha ipnotizzato il pubblico con incredibili numeri in sella alle sue Street e Speed Triple.

Quello che nacque come frutto della fervida immaginazione dello sceneggiatore austriaco, e appassionato Triumph, Uli Bree si è trasformato in un evento cult per i Triumphisti di tutto il mondo. Il suo successo è in larga parte dovuto all'entusiasmo contagioso di Bree. L'unione tra il suo amore per le moto e la sua visione creativa della vita lo rende a tutti gli effetti un vero Triumphista doc.

"Stavo lavorando alla sceneggiatura di un film quando mi venne l'idea di un evento motociclistico differente da tutti gli altri, senza birra e ambigue ragazze", spiega Uli, che possiede diverse Triumph tra cui una Speed Triple, una Thunderbird Sport e una Trophy 1200 con tanto di sidecar. "La mia idea consisteva in un evento dove tutto sarebbe stato trasformato, dove tutto sarebbe diventato britannico. Quindi mi misi in contatto con Michael Nier (General Manager di Triumph Germany) e in pochi giorni decidemmo di organizzare il primo Tridays". Nier spiega: "Triumph Germany, impressionata dal successo del Triumph-Day (che per dieci anni ha appassionato i triumphisti italiani, ndr), era già in cerca di un'opportunità simile per organizzare un evento speciale dedicato ai nostri clienti, ma volevamo un'idea che garantisse un ritorno per tutti, sia per Triumph sia per la località prescelta. Quando incontrai Uli e visitammo Neukirchen, la settimana seguente decidemmo di realizzare l'idea e trasformare per un weekend la cittadina austriaca in un villaggio britannico, concentrandoci soprattutto sull'aspetto di evento per famiglie".

Nei tre anni di vita, dalla prima edizione del 2006, il numero di partecipanti al Tridays è cresciuto da 5.000 a 10.000, fino a raggiungere quota 15.000 quest'anno, con appassionati arrivati da tutto il mondo! Oltre ai motociclisti di Austria e Germania, molti arrivano dalla Gran Bretagna, dall'Italia e dall'Olanda, alcuni persino da Australia e Nuova Zelanda. Triumph Italia, in particolare, ha sposato il Tridays e, dopo l'esperienza di quest'anno sta lavorando alla realizzazione di una sorta di "Little Italy" per accogliere i tantissimi italiani che parteciperanno all'evento del prossimo anno, contribuendo così al sapore internazionale del Tridays.

Bree sta collaborando con Triumph per sviluppare ulteriormente il concetto del Tridays, e aggiunge: "La nostra visione è quella di una festa internazionale, e il nostro obiettivo è di raggiungere i 30.000 visitatori entro i prossimi tre anni. C'è una passione vera per il Tridays. In una cittadina di soli 2.500 abitanti, 67 persone possiedono e guidano moto Triumph. Ogni anno, un quinto della popolazione si offre volontaria per aiutarci a rendere questo evento un vero successo e gli hotel prevedono addirittura di incrementare la loro capienza per le prossime edizioni. Forse in futuro potremo persino trasformare il Tridays in Triweek ma, qualsiasi cosa accada, l'evento deve rimanere a Neukirchen perché i suoi abitanti sono parte integrante del successo. La cittadina ha una vera passione per il Tridays e questo è il primo motivo del suo successo."

Per ulteriori informazioni e dettagli sull'edizione del prossimo anno, tenete d'occhio il sito www.tridays.com, che sarà aggiornato costantemente.





LA MITICA CHITARRA GIBSON FLYING V FESTEGGIA I SUOI CINQUANT'ANNI NEL 2008,
POCHI MESI PRIMA DELL'ANNIVERSARIO DELLA TRIUMPH BONNEVILLE.
E UN FORTUNATO LETTORE DI TRIUMPH MAGAZINE NE VINCERÀ
UNA GRAZIE AL CONCORSO DEDICATO A QUESTO DOPPIO
ANNIVERSARIO. E SE FOSSI PROPRIO TU?

MITIA CONFRONTO

È difficile trovare il comune denominatore tra un'orchestra di mandolini e un concerto di Jimmy Hendrix eppure, senza la prima, non avremmo mai potuto ascoltare il secondo. Orville Gibson progettò il suo primo mandolino nel 1894, appena in tempo per assecondare la moda che impazzava in America a quel tempo, le orchestre di mandolini. La musica dell'epoca è stata completamente dimenticata, oggi, ma la richiesta di mandolini diede a Gibson la spinta necessaria per abbandonare il suo lavoro e diventare un produttore di strumenti musicali.

Entro i primi anni Venti, i mandolini erano stati pizzicati a sufficienza. Era tempo per Gibson di far vibrare altre corde. Sei nuove corde, per la precisione. La Gibson L-5 del 1922 segnò la prima tappa della fabbrica nel mercato delle chitarre, seguita a circa una decina d'anni di distanza dalla J-45 e dalla Southern Jumbo. Ma fu solamente nel 1952, con la chitarra elettrica Les Paul – che deve il nome a un famoso chitarrista jazz americano –, che Gibson divenne un vero must del rock and roll.

Facciamo un piccolo salto in avanti nel tempo e approdiamo nel 1958. La Les Paul era già una leggenda tra i chitarristi, ma Gibson stava lavorando al prossimo capolavoro, qualcosa di più contemporaneo nello stile, che permettesse di rubare un po' di appassionati alla rivale Fender Stratocaster. Nacque così la Flying V, il cui design futuristico si ispirava alla fantascienza, figlia della nuova Era Spaziale, e alle pinne che segnavano la silhouette delle auto di allora. Negli anni Cinquanta, le riviste dedicavano pagine e pagine a pronostici e previsioni su come sarebbe stata la vita nel Ventunesimo secolo, immaginando un mondo in

cui i padri sarebbero tornati dal lavoro sfrecciando su auto a reazione, mentre le madri avrebbero avuto un robot ad aiutarle nelle faccende domestiche. Benché ai genitori tutto questo sembrasse lontano anni luce, almeno per i figli era arrivata la chitarra del Ventunesimo secolo: la Gibson Flying V aveva un aspetto decisamente evoluto per quell'epoca.

Dall'altra parte dell'oceano, in Gran Bretagna, la Triumph Motorcycle Engineering Co. Ltd. stava apportando i tocchi finali alla sua nuovissima bicilindrica: una bellezza da 650cc basata sulla precedente Tiger 100. Il suo nome era un omaggio alle Salt Flats statunitensi su cui Triumph aveva stabilito diversi record di velocità: la nuova motocicletta con telaio a doppia culla fece il suo debutto con il nome di Bonneville T120.

La Bonnie ebbe un successo immediato, a differenza della fantascientifica chitarra Gibson. Infatti, malgrado l'aspetto da navicella spaziale, la Flying V stentò a spiccare il volo. Tra il 1958 e il 1959 ne furono ordinate meno di 100 dai rivenditori e, nel 1960, il modello fu addirittura tolto dal catalogo Gibson. Il design però sopravvisse, grazie al chitarrista blues Albert King e al chitarrista blues-rock Lonnie Mack, i quali apprezzarono il suono coraggioso e lo stile unico della Flying V. Lentamente, il virtuosismo musicale di questi due chitarristi avvicinò alla Gibson Flying V un numero crescente di appassionati e, quando Gibson rimise la chitarra in produzione, nel 1967, uno dei primi acquirenti fu un certo chitarrista rock chiamato Jimi Hendrix. La sua Flying V dipinta a mano divenne parte del suo palco e della sua "firma" musicale, il simbolo di un talento straordinario.

Tra gli artisti che hanno suonato una Flying V, il chitarrista degli Stones Keith Richards, Lenny Kravitz, Marc Bolan dei T-Rex, Billy Gibbons degli ZZ Top, Andy Powell dei Wishbone Ash e Eddie Van Halen. Un elenco di tutto rispetto per una chitarra che fu in origine considerata un flop...

E la Bonneville? Durante gli anni Sessanta, la bicilindrica Triumph poteva già vantare la propria lista di appassionati celebri. Marlon Brando, Clint Eastwood e James Dean avevano guidato o possedevano una Bonneville; Bob Dylan ne distrusse una, rischiando la vita, così come Evel Knievel nel tuo tentativo di saltare le fontane del Caesar's Palace, a Las Vegas. Migliaia di adolescenti crebbero guardando alla Bonneville come alla perfezione su due ruote e, quando Triumph aggiornò e ripresentò il progetto nel 2001, quelle stesse persone, forse con qualche anno in più ma con la stessa identica passione nel cuore, trovarono nella nuova Bonneville lo stesso carisma che nessun'altra moto poteva vantare.

Curiosamente, si possono notare altre affinità tra il marchio britannico di motociclette e il produttore americano di chitarre. Entrambi passarono un periodo di crisi, segnato da un forte calo delle vendite. Entrambi sono stati quindi riportati allo splendore di un tempo grazie a una nuova proprietà e un forte impegno fatto di innovazione, qualità e prestigio. Ma, soprattutto, entrambi i marchi hanno compreso e rispettato l'immenso valore di queste "cinquantenni" del loro back catalogue. Se si ha il look e l'anima di una Bonneville o se si suona come una Gibson Flying V, il tempo si ferma e gli anni non passano mai.



VINCI

VINCI UNA GIBSON FLYING V E I NUOVI CAPI D'ABBIGLIAMENTO TRIUMPH

PARTECIPA AL CONCORSO "DUE MITI A CONFRONTO" PER VINCERE UNA CHITARRA GIBSON FLYING V ED ESCLUSIVI CAPI TRIUMPH, PER UN VALORE DI OLTRE 1200 €

IL PREMIO COMPRENDE:

- Una chitarra Gibson Flying V
- Una giacca in pelle Triumph Stockwell
- Una felpa Bonneville 50th Anniversary
- Una T-shirt con Triumph

Politica sulla privacy. Nel rispetto del Data Protection Act del 1998, Triumph Motorcycles Ltd figura come "Titolare responsabile dei dati" (Data Controller) nel registro pubblico di tali figure tenuto dal Garante della privacy (Information Commissioner).

Condizioni del concorso. 1. Possono concorrere al premio tutti i lettori maggiorenni di Triumph Magazine, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd, Gibson Guitars e FMS Publishing. 2. Il premio è una chitarra Gibson Flying V e una selezione di capi d'abbigliamento Triumph scelti da Triumph Motorcycles Ltd. 3. È ammessa una sola iscrizione per persona. 4. Non è prevista un'alternativa in contanti al premio, che non è cumulabile con altre offerte. 5. Il concorso termina il 28 ottobre 2008. 6. L'estrazione sarà effettuata l'11 novembre 2008 e il vincitore sarà avvisato a mezzo posta entro sette giorni. 7. Tutti i concorrenti devono garantire la propria partecipazione a eventuali iniziative pubblicitarie. 8. È possibile ottenere i dati del vincitore inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, Inghilterra SG12 7QA. 9. Triumph Motorcycles Ltd, Gibson Guitars e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsivoglia aspetto del premio. 10. Triumph Magazine si riserva il diritto di modificare o ritirare la promozione in qualsiasi momento, senza preavviso.

PER PARTECIPARE, BASTA COMPILARE QUESTO MODULO SU ENTRAMBI I LATI E SPEDIRLO ALL'INDIRIZZO INDICATO SUL RETRO.

TITOLO _____

NOME _____

COGNOME _____

DATA DI NASCITA (GG/MM/AA) ____ / ____ / ____

NUMERO TELEFONICO (+ prefisso internazionale) _____

E-MAIL _____

INDIRIZZO _____

CITTÀ _____

CODICE POSTALE _____

NAZIONE _____

CHE PROFESSIONE/LAVORO SVOLGI? _____

QUALE/I MOTOCICLETTA/E POSSIEDI?
(Marca / Modello / Anno)

____ / ____ / ____

____ / ____ / ____

____ / ____ / ____

QUANDO HAI INTENZIONE DI ACQUISTARE LA TUA PROSSIMA MOTOCICLETTA? (Mesi)

QUALE/I MODELLO/I TRIUMPH TI INTERESSA IN MODO PARTICOLARE?

QUAL È IL TUO CONCESSIONARIO TRIUMPH DI ZONA/DI FIDUCIA?

TI PIACEREBBE PARTECIPARE AGLI EVENTI ORGANIZZATI DA TRIUMPH?

Sì NO



TI SAREMMO MOLTO GRATI DI UN TUO
PARERE SULLA RIVISTA

IN GENERALE, QUAL È LA TUA OPINIONE
SULLA NUOVA RIVISTA TRIUMPH MAGAZINE?

Eccellente Buona
Media Indifferente
Scarsa

C'È QUALCHE SERVIZIO CHE TI È PIACIUTO
IN MODO PARTICOLARE IN QUESTO NUMERO?

CE N'È QUALCUNO CHE NON TI È PIACIUTO?

QUALI DEGLI ARGOMENTI SEGUENTI
VORRESTI VEDERE APPROFONDITI SULLA
RIVISTA?

Arte & design Moto/auto classiche
Cibo & bevande Moda
Salute & benessere Musica
Personalità Patrimonio & finanza
Sport Viaggi
Orologi e gioielli Altro (specificare)

Se non vuoi più ricevere Triumph Magazine, barra
questa casella

Se non vuoi più ricevere informazioni di alcun tipo
da Triumph, barra questa casella

Se desideri ricevere informazioni più dettagliate da
Gibson Guitars, barra questa casella

Se non desideri ricevere comunicazioni da terzi,
barra questa casella

TI PREGHIAMO DI APPORRE DATA E FIRMA
PER CONFERMARE DI AVER LETTO E
COMPRESO LE CONDIZIONI DEL CONCORSO
DESCRITTE SOPRA

FIRMA _____

DATA (GG/MM/AA) ____ / ____ / ____

ORA RITAGLIA IL MODULO COMPILATO E
SPEDISCILO IN UNA BUSTA AFFRANCATA A:

CONCORSO PER I LETTORI: DUE MITI A
CONFRONTO

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

BUONA FORTUNA!!!

Triumph INFORMAZIONI EDITORIALI

TRIUMPH N. 004

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

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

PUBBLICATO DA

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

LA REDAZIONE

Tue Mantoni: CEO
Ian Bland: Responsabile internazionale del marchio
Paul Taylor: PR
Simon Carter: Coordinatore internazionale
marketing concessionari
Irene Mateides: FMS Publishing
Charlie Parker: FMS Publishing
Nick Swallow: Segretario di redazione

AUTORI E COLLABORATORI

COPERTINA - Immagine di Jason Critchell. LA CLASSE
2009 - Testo di Paul Taylor, foto di Jason Critchell,
James Wright e Nick Dunmur, con un ringraziamento speciale
al British National Motorcycle Museum per averci prestato la
Bonneville del 1959. LA ROCKET A LAS VEGAS - Testo di
Ben Miller, foto di Joe Windsor Williams, con un ringraziamento
speciale a Mike Richardson e Pat Clark Motorsports, Las
Vegas. IL RUGGITO DELLA TIGER - Un ringraziamento
speciale a tutti i collaboratori che ci hanno inviato i loro
avventurosi racconti. GAJJIN (OUTSIDER) - Testo di Nick
Swallow, foto di Joe Windsor Williams, con un ringraziamento
speciale a Shigekazu Ohno, il nostro pilota, e Yosuke Onishi e
il suo team di Triumph Tokyo per il loro prezioso aiuto.
SCATTI ELETTRIZZANTI - Testo di Ben Miller, foto di
Jason Critchell e Simon Carter, con un ringraziamento speciale
al team Triumph dell'Arizona. TAGLIATI (E SALDATI) PER
IL SUCCESSO - Testo di Oliver Crick, foto di Nick Dunmur,
con un ringraziamento speciale a Giorgio Gianelli e il suo team
di Arrows Special Parts in Italia. IN SELLA ALLA LIBERTÀ
- Testo di Nick Swallow, foto di Chris Malacarne, con un
ringraziamento speciale a Duane Hamlin e al direttore del
carcere Huelick del Menard Correctional Center. IL TRUCCO?
IL TRE CILINDRI - Testo di Alan Cathcart, immagini fornite
da Kel Edge e Matteo Cavadini. CONCORSO PER I LETTORI:
DUE MITI A CONFRONTO - Testo di Nick Swallow, immagini
riprodotte per gentile concessione di Gibson Guitars e Triumph
Motorcycles Ltd., con un ringraziamento speciale a Juliette
Avery di Gibson Guitars.

TRIUMPH MAGAZINE È LA RIVISTA UFFICIALE DI TRIUMPH MOTORCYCLES LTD.

Desideriamo estendere i nostri ringraziamenti anche ai
correttori di bozze Triumph: Eric Pecoraro (Francia),
Stefano Martignoni (Italia), Thilo Kozik e Rainer Markert
(Germania) e Sheila Swallow (Regno Unito). Un
ringraziamento anche a: Yosuke Onishi, Tom Scola e
Jim Callahan, per la cortese collaborazione e il prezioso
contributo a diversi servizi fotografici per Triumph N. 004,
e a Gibson Guitars, per aver fornito l'eccezionale premio
per il concorso di questo numero.

FMS PUBLISHING

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

RICHIESTA INFORMAZIONI

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

PUBBLICITÀ:
Tel: +44 (0)1920 444890
E-mail: advertising@fms.co.uk

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

fms.

www.fmspublishing.co.uk



FMS fa parte della Periodical
Publishers Association

Si raccomanda di guidare con prudenza, entro i limiti delle
proprie capacità e nel pieno rispetto del codice della strada.
È vivamente consigliato un corso di guida. Indossate
sempre casco e accessori protettivi per gli occhi e il corpo.
Non guidate mai sotto l'effetto di alcol o droghe. Leggete il
manuale d'uso della moto. Rispettate le scadenze della
manutenzione programmata indicate nel manuale.

Si raccomanda l'uso di accessori approvati da Triumph.
L'uso di parti e/o accessori non approvati da Triumph può
influire negativamente sulle prestazioni della motocicletta.
Si rimanda al manuale d'uso per la gestione della moto.
L'uso di parti e/o accessori non approvati da Triumph può
rendere nulla la garanzia.

Stampato da Wyndeham Heron Ltd
Traduzioni a cura di Imprimatur Ltd

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd. 2008: Materiale interamente coperto da copyright. Tutti i diritti riservati. È strettamente vietata la riproduzione totale o parziale senza previo consenso di FMS Publishing e/o di Triumph Motorcycles Ltd. Tutte le informazioni riportate risultano corrette al momento della stampa. Le opinioni espresse non sono necessariamente condivise da FMS Publishing o da Triumph Motorcycles Ltd. Triumph Motorcycles Ltd. non approva ufficialmente il materiale promozionale o i testi relativi ai prodotti di terzi inclusi in questa pubblicazione.

Gli inconfondibili occhi hanno una forma ancora più affascinante. La frenata, grazie alle nuove pinze radiali Brembo a 4 pistoncini e 4 pastiglie, non teme rivali. La forcella Showa USD con i foderi anodizzati neri, il manubrio Magura oversize, i nuovi cerchi, il codino ridisegnato, la sella più comoda, sono i dettagli che fanno una grossa differenza.



LA NUOVA SPEED TRIPLE. I PICCOLI PARTICOLARI FANNO UNA GROSSA DIFFERENZA.



NUOVA SPEED TRIPLE, LA REGINA DELLE STREETFIGHTER È ANCORA PIÙ BELLA.
CONTATTA IL CONCESSIONARIO TRIUMPH PIÙ VICINO PER PRENOTARE UNA PROVA.

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com



Developed on track for use on road
For more information log on to www.mobil.co.uk

© 2008 ExxonMobil Corporation. Mobil and Mobil 1™ are trademarks of ExxonMobil Corporation or one of its subsidiaries.

Mobil 1