

01/06/08

## Riders ITA

N°9

Diffusione 0

Pag.156

Giocando con la storia

Julipet, T-shirt

Maurizio Gissi, Redattori/Stylist



## PROVA TRIUMPH SCRAMBLER

furono proprio le Triumph Bonneville, assieme alle altre inglesi di marche ormai scomparse, a essere imitate dai costruttori giapponesi quando iniziarono la scalata alla maximoto per invadere i mercati stranieri: bicilindriche frontemarcia e con il look britannico erano la Honda CB 450, la Kawasaki W650 e la Yamaha XS 650 di fine anni Sessanta.

La Scrambler è la più recente della famiglia Modern Classics Triumph, sviluppata attorno alla Bonneville 800 cc del 2000 e cresciuta poi con la Thruxton 900 e la Bonneville T100. Fra tutte è quella più appariscente e con maggior personalità estetica: doppio silenziatore di scarico che corre alto e lungo sul fianco destro, sella piatta, scartolo con morbide guarnette in gomma, forcella con soffietti, piccolo faro tondo e ruota anteriore da 19 pollici. Tutti ingredienti che riportano indietro nel tempo, ma senza cadere nel già visto, e con fascino da vendere. Ogni cosa sulla Scrambler è disegnata in armonia col resto, nulla è lasciato al caso e persino le componenti moderne come l'impianto di iniezione, i freni a disco, gli ammortizzatori, i pneumatici o le ruote a raggi non svelano la tecnologia attuale.

La "controrivoluzione" filosofica Triumph è cominciata otto anni fa con l'arrivo del motore a due cilindri affiancati, dall'aspetto retro ma dalle soluzioni costruttive più recenti, per cui carter arrotondati

**Il fascino degli anni Sessanta è innegabile, ma in questo caso l'immagine non è pura esteriorità: qui si respira storia a ogni apertura del gas**

e raffreddamento ad aria nel rispetto del look anni Sessanta, però presenza di contraalbero antivibrazioni a vantaggio del comfort, radiatore dell'olio ben mimetizzato fra le culle del telaio e distribuzione a camme in testa (invece che ad aste e bilancieri) a beneficio dell'affidabilità. È stata questa la base meccanica sulla quale si è sviluppata la serie Modern Classics, ricordata sopra, e che equipaggia anche i modelli Speedmaster e America.

La potenza dell'865 cc messo a punto per la Scrambler è la meno "esuberante" della serie: appena 60 cavalli a 6.800 giri, dieci meno della Thruxton, e già questo fa intendere l'andata tranquilla della Scrambler che anche allo scarico lascia passare un suono piacevole, grazie all'imbiellaggio a 270 gradi che lo fa sembrare un bicilindrico a V, ma meno grintoso di quanto ci si aspetterebbe guardandola. Il suo bicilindrico, in compenso, gira bello rotondo già da 2.000 giri, senza incertezze anche quando ci si muove nel traffico accarezzando il gas. Novità

*Il retro che complica //*  
Tanti dettagli vintage che a volte complicano la vita. Come la posizione della chiave di contatto a lato del canotto, la serratura bloccasterzo sul lato opposto, il tappo del serbatoio senza serratura o l'assenza del contagiri. Ma fa parte del gioco. E giocare si può con i numerosi accessori dedicati. Sul nostro esemplare sono optional la sella corta, il portapacchi, il manubrio con traversino, la griglia coprifreno e le tabelle portanumero

In questa pagina:  
T-shirt Julipet, pantaloni in pelle Dainese, occhiali da sole Top-Ban.  
In apertura:  
T-shirt Jeep, jeans Lee's.

