

TRIUMPH THUNDERBIRD STORM 1700

PREGI • Estetica muscle bike senza compromessi

DIFETTI • Nessuno

PREZZO € 15.690

PROVA NOVITÀ

TEMPESTA PERFETTA

di **Andrea Perfetti**

La Casa inglese tinge di nero l'elegante Thunderbird, aggiunge due fari in stile Speed e piazza nel motore il kit Bore. Il risultato è la Storm, una tempesta che regala emozioni





a muscle bike secondo Triumph

La prova della Triumph Thunderbird Storm 1700 è l'occasione per conoscere da vicino le nuove cruiser inglesi, presentate in anteprima al salone di Colonia del 2010. La Casa inglese ha introdotto tre modelli. Speedmaster e America sono le entry level della famiglia cruiser, mentre la Thunderbird Storm 1700 si pone quasi allo stesso livello della straordinaria Rocket III Roadster. Quest'ultima in effetti appare molto vicina, per cilindrata e prezzo (costa 16.600 euro), alla Thunderbird Storm (che costa 15.690 euro; 16.290 nella versione con ABS). Ma le due moto non dovrebbero sovrapporsi nei gusti degli amanti del marchio inglese: la bicilindrica oggetto della nostra prova è infatti una muscle bike potente (98 cavalli), ma anche semplice da gestire a bella da guidare. La Rocket III è invece un'esibizionista pura (2.300 cc, tre cilindri, 148 cavalli e quasi 4 quintali da portare a spasso), fatta apposta per chi vuole esagerare e non si cura troppo delle mezze misure.

Thunderbird Storm 1700. Black Power

La Storm condivide con la Thunderbird "a faro singolo" la ciclistica e parte del motore. A livello estetico le cromature lasciano il posto a un'esplosione di nero opaco che fa assomigliare la Storm a una fiera pronta a scagliarsi sulla sua preda. Non a torto – direi – visto lo scatto da dragster di cui è capace!

Il doppio faro è un evidente richiamo a Speed, Street e Rocket III. Un dettaglio stilistico? No, un avvertimento: la Storm ha la stessa anima brutale delle altre "doppio fanale". Basta ruotare il gas senza troppa educazione per scoprire la loro essenza da spacciatici di emozioni.



Kit Bore. Un'iniezione di potenza

Rispetto alla Thunderbird 1600, la Storm guadagna 100 cc in virtù dell'adozione del Kit Bore. I cavalli passano da 90 a 98 a soli 5.200 giri, mentre la coppia tocca il valore di 156 Nm a un regime da diesel common-rail: 2.950 giri. Roba da arricciare l'asfalto a ogni sgasata. Il kit comprende pistoni maggiorati, alberi a camme rivisti e molle frizione più resistenti. Il peso in ordine di marcia, col serbatoio da 22 litri pieno, è di 339 chilogrammi.

Avantreno possente

La forcella ha due steli massicci, da 47 mm di diametro, che stringono la ruota e i suoi grandi dischi freno (da 310 mm). I risers sul manubrio sono inediti e donano una postura più dinamica e coinvolgente al guidatore, rispetto a quanto visto sul modello standard. Il lato "B" è invece dominato dai due scarichi cromati. In Triumph giurano che i decibel emessi siano a norma di legge; meglio così, perché il sound è bello tosto.

Un martellante "tum tum tum" lascia il posto a un esplosivo "sbraam" appena il contagiri tocca quota 2.000. In fin dei conti non c'è bisogno di tirare le marce, la tempesta si scatena presto, molto presto. La ruota posteriore è larga 200 mm, misura che ci pare un buon compromesso tra guidabilità ed estetica.

Con la coppia motrice di cui dispone il bicilindrico parallelo raffreddato a liquido, appare quasi superflua l'adozione di un cambio a sei marce.

La manovrabilità è però ottima e la sesta overdrive abbatte i giri – e i consumi – nei trasferimenti autostradali. La trasmissione finale impiega una robusta cinghia, silenziosa e che non necessita manutenzione.





La nostra prova. Minimalista solo nel look

Sella bassa (700 mm da terra), pedane avanzate, manubrio largo. Pigiamo il pulsante play e, con un deciso sussulto, il big twin di 1700 cc prende vita. Iniziamo a giocare.

La strumentazione è raccolta sul serbatoio e ci svela subito il vizzetto della nostra Thunderbird Storm: a 1.500 giri il motore inizia a spingere come una bestia. Ci spieghiamo meglio. L'enorme bicilindrico ha una regolarità di funzionamento magnifica, che gli permette di sopportare perfino i 1.000 giri in sesta marcia. Ma la Storm non è fatta (solo) per trotterellare giù di giri con un filo di



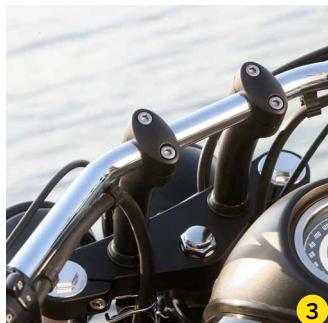
gas. Ci siamo divertiti un mondo invece a far litigare la ruota posteriore con l'asfalto. In prima, seconda e terza la Triumph ha uno scatto imperioso; la tendenza all'impennata è nulla, mentre ogni accelerazione allunga le braccia e toglie il fiato.

Agile nonostante tutto

Il peso e le dimensioni extralarge si sentono, ma non pregiudicano il piacere di condurre la motona inglese sui percorsi



“ La Casa inglese tinge di nero l'elegante Thunderbird, aggiunge due fari in stile Speed e piazza nel motore il kit Bore da 98 cavalli. Il risultato è la Storm, una tempesta che regala emozioni ”



1 La forcella ha due steli massicci, da 47 mm di diametro, che stringono la ruota e i suoi grandi dischi freno da 310 mm.

2 Il doppio faro è un evidente richiamo a Speed, Street e Rocket III.

3 I risers sul manubrio sono inediti e donano una postura più dinamica e coinvolgente al guidatore.



collinari. L'abbiamo guidata per parecchie ore sulle strade che sovrastano Lazise e il Lago di Garda. In questo scenario la Storm si comporta come una panterona che corre sorniona tra le curve. Certo, non si fa buttare su e giù nei cambi di direzione come una leggera Bonneville, ma il feeling c'è. Ed è quello giusto. Tanto per fare un altro esempio in casa Triumph: la black Thunderbird è ben più maneggevole della Rocket III. Se si forza l'andatura, le pedane arrivano presto a grattare l'asfalto; la luce da terra è comunque sufficiente e basta raffreddare un po' i bollenti spiriti per evitare di mandare in fumo i comandi della Storm. Le vibrazioni sono avvertibili sul manubrio solo oltre i 4.000 giri, un regime raggiunto di rado dai due enormi pistoni inglesi. Promuoviamo anche la frenata, potente davanti grazie ai due dischi sportivi e ben modulabile dietro. Gli appassionati di muscle bike sono sempre più numerosi – anche in Italia – e la Triumph, con la Thunderbird Storm che abbiamo provato, ha centrato l'obiettivo. Bella, grossa e cattiva come poche (nelle due colorazioni, nero metallizzato o nero opaco), impressiona da fermo e piace una volta in movimento. Chi vince tra lei e la Thunderbird standard? Noi non abbiamo dubbi. Magia del nero. **M**



PROMOSSA !

↑ Trovo l'estetica azzeccata e non ho dubbi che il motore spinga forte. Non sono d'accordo sul fatto che sia stata scopiazzata da una harley ma credo che Triumph si sia allineata alla "moda" che vede le custom e cruiser sempre più povere di parti cromate a favore dell'intramontabile nero. Non sono ottimista come meneo sulle caratteristiche del propulsore che vedremo sulla nuova California. Per quanto riguarda l'estetica ho visto delle immagini che dimostrano il nuovo e devo dire piacevole look della macchina, ma non credo - se quella che ho visto sarà la versione definitiva - possa essere paragonata alla Thunder. Atollo gil39 - 21/03/2011

Leggi e partecipa [ai commenti »](#)



SCHEDA TECNICA

Tempi: 4	TRIUMPH
Cilindri: 2	Thunderbird
Cilindrata: 1697 cc	€ 15.690
Disposizione cilindri: paralleli	
Raffreddamento: a liquido	
Avviamento: E	
Potenza: 98 cv (72 kW) / 5200 giri	
Coppia: nM / 2950 giri	
Marce: 6	
Freni: DD-D	
Misure freni: 310-310 mm	
Misure cerchi (ant./post.): 19" / 17"	
Normativa antinquinamento: Euro 3	
Peso: 339 kg	
Lunghezza: 2340 mm	
Larghezza: 800 mm	
Altezza: 700 mm	
Capacità serbatoio: 22 l	
Segmento: Gran Turismo	

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

MOTO.IT
GUIDA LA PASSIONE

Numero 33
05 Ottobre 2011
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa forma una coppia
Rossi che occasione! Le pagelle del GP

SBK Francia
Cerca vincere le due gare di campionato del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada è l'ultima
carburante: è colori per il 2012

| PROVA NAKED |

Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA
World Superbike Champion 2011

All'Interno
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199
Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

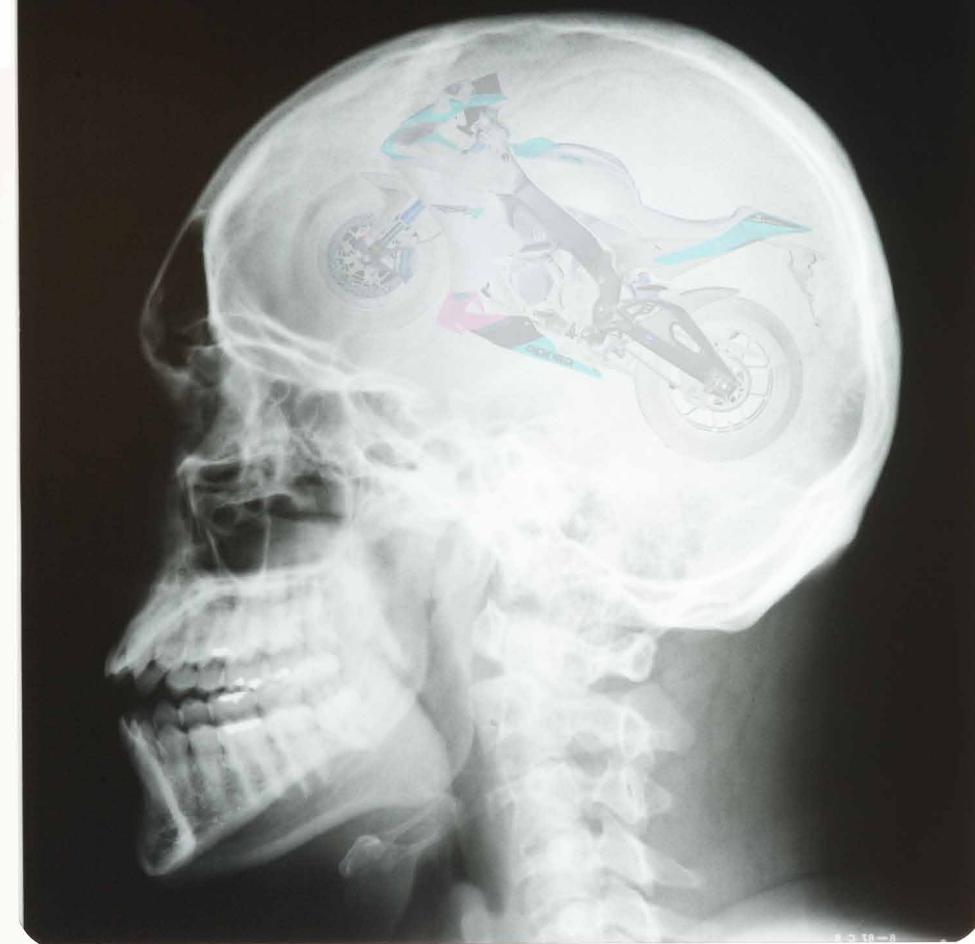
COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.