

TRIUMPH CLASSICS BONNEVILLE, SCRAMBLER E THRUXTON

PREZZO da € 8.319 a € 9.378

PROVA CLASSIC

L'allegria compagnia

di Maurizio Tanca | Una bellissima giornata trascorsa in sella alle Triumph Bonneville, Scrambler e Thruxton, a goderci le strade, i panorami e i sapori delle magnifiche Langhe cuneesi





Prova Triumph Classics

Bella idea, quella di trovarci a Bossolasco, piccolo e graziosissimo comune arroccato sulle Langhe, poco lontano da Dogliani ed Alba. Insomma, nella terra del Dolcetto, delle nocciole, del cioccolato, del bollito misto, del buon cibo in genere. E perché no, anche degli scarichi per moto. L'idea è venuta ai ragazzi di Triumph Italia, che hanno organizzato questo rilassante evento con lo scopo di rinfrescarci la memoria sulle Classics, ovvero le bicilindriche di famiglia, con esclusione delle America e Speedmaster, in quanto appartenenti a gamma Cruiser. Fortunatamente abbiamo azzeccato una magnifica giornata, incastonata in una settimana meteorologicamente pessima, sicché ce la siamo spassata davvero lungo quelle bellissime strade con il panorama

mozzafiato delle Alpi Marittime innevate e la cima del Monviso che sveltavano contro il cielo azzurro. Insomma, la situazione che tutti sogniamo sempre, quando usciamo in moto, e che noi ci siamo goduti andando a spasso con moto sostanzialmente tranquille, come sono le bicilindriche **Triumph**, ma che tuttavia riescono a divertire anche quando si vogliono tenere andature che magari tanto tranquille non sono. A nostra disposizione avevamo un paio di Bonneville – **standard** ed **SE** – una **Scrambler**, una **Thruxton** e un paio di **Bonneville T100**, e una guida come Mario Sanino, appassionatissimo concessionario Triumph di Dogliani, che con una **Tiger 1200** ci avrebbe mostrato quel territorio che lui ovviamente conosce a menadito. Mancava la **Bonnie Steve McQueen SE**, mentre ad accoglierci nel grazioso salotto de Le Due Matote, a Bossolasco (bel

posto, lo cito volentieri, perché merita davvero di trascorrerci un bel weekend) campeggiava elegantemente l'esemplare N°1 delle mille T100 costruiti per celebrare il 110° anniversario del marchio britannico, che com'è noto ricorre quest'anno. La simpatica iniziativa mi è servita molto, visto che mi sono trovato a rivedere alcune mie valutazioni su queste moto, che in effetti solo provandole

nello stesso contesto, saltando da una sella all'altra, è possibile fare con maggiore obiettività. Chiaramente l'intendimento di Triumph era anche quello di chiarire le idee a chi fosse interessato a scegliere una di queste moto, leggendo appunto le successive note e impressioni di noi "giornalai". Cosa che comunque sarà possibile effettuare di persona da chiunque anche il 4 e 5 maggio, quando tutti i [concessionari Triumph ri-marranno aperti appositamente fino alle 22.](#)

Bonnie T100, la mamma delle Classics

Tutto nacque... solo undici anni fa, ovvero quando John Bloor - coraggioso quanto benemerito imprenditore che nel 1990 aveva iniziato pian piano a rimettere in piedi la nuova Triumph ad Hinckley, nel Leicestershire - decise che era ora di rifare la leggendaria Bonneville, la Triumph più famosa in assoluto, nata alla fine del 1958 con la sigla T120. La Bonnie degli anni duemila riapparve dunque in veste piuttosto fedele alla progenitrice, ma contraddistinta dalla iconica sigla T100 - che peraltro dal 1949 all'83 contraddistinse oltre una trentina di modelli Triumph, Tiger e Daytona in particolare, ma mai una Bonneville - e naturalmente col suo bravo bicilindrico parallelo raffreddato ad aria: da 790 cc anziché 650, ma sempre alimentato tramite una coppia di carburatori. Da allora la T100 è rimasta sempre la stessa, salvo salire di cilindrata fino ad 865 cc e di potenza da 62 a 67 cv, nel 2008, quando i carburatori vennero sostituiti (ahimè, starà già sospirando qualcuno...) da

“ L'avvento della **nuova Bonneville**, nel 2001, coincideva dunque con la nascita della **gamma Classics** che, con un'oculata economia di scala, **è arrivata oggi ai quattro modelli** del nostro test e relative varie configurazioni ”



un sistema a iniezione elettronica, i cui due corpi farfallati erano però astutamente "camuffati" da carburatori, con tanto di pomello dello starter laterale, giusto per appagare almeno l'occhio e nel contempo rispettare le sempre più severe normative anti-inquinamento, causa principale di questa trasformazione. L'avvento della nuova Bonneville, nel 2001, coincideva dunque con la nascita della gamma Classics che, con un'oculata economia di scala, è arrivata oggi ai quattro modelli del nostro test e relative varie configurazioni. A creare infinite altre varianti di queste belle moto ci pensano poi gli ormai numerosissimi preparatori e specialisti che realizzano esemplari da far venire la classica bava alla bocca. Anche per motivi di prezzo, of course... In ogni caso, qui c'è davvero da sbizzarrirsi nella personalizzazione, e anche questo aspetto ha il suo giusto peso in questa bella passione che intriga tutti noi.

Le Classics, nei particolari

Ma vediamo cos'hanno in comune le nostre inglesine, a livello tecnico e generale. E partiamo dal motore. Il bicilindrico inglese ha un rapporto tra alesaggio e corsa di 90x68 mm, e sulle Bonneville eroga 67 cv (49,3 kW) a 7.500 giri, con una coppia di 6,93 kgm (68 Nm) a 5.800 giri, mentre la Thruxton beneficia di un paio di cavalli in più, a 7.400 giri, a parità di coppia. La distribuzione è DOHC, quindi con una coppia di alberi a camme in testa che azionano 8 valvole, mentre l'iniezione elettronica utilizza due corpi farfallati da 36,6 mm di diametro. Il cambio è a 5 marce. Stiamo parlando di due cilindri verticali paralleli con albero motore fasato

a 360°, quindi con i pistoni che salgono e scendono affiancati: configurazione che, oltre a generare un bel suono rotondo e corposo agli scarichi, favorisce una coppia più robusta ai bassi e medi regimi, anche se a scapito di un po' di allungo, del quale in effetti si sente ben poco la mancanza nell'uso comune. Ricordiamo anche che qui non ci sono contralberi di bilanciamento, perciò andando su di giri le vibrazioni iniziano a farsi sentire. Anche se, a dire il vero, si è provato di molto peggio in questo senso. Quanto detto vale per tre delle nostre quattro moto. Alla Scrambler (ma anche alle due cruiser, e francamente non ho mai capito il perché) si è infatti voluto dare un'altro carattere, fasandone l'albero motore a 270°. La potenza scende quindi a 59 cv (43 kW) a 6.800 giri, mentre la coppia mantiene il medesimo valore massimo, ma a 4.750 giri. Risultato: il motore vibra meno, ma perde personalità e un po' di spunto nella prima apertura dell'acceleratore; inoltre mostra un accenno di cut-off (cioè il ritardo nel rispondere al gas) che, nell'eventuale utilizzo su sterrato, dove magari si gioca con un filo di gas, riesce anche a dar fastidio, specie con gomme solo moderatamente tassellate come queste. Il tutto con l'illusoria propensione propensione ad allungare un po' di più tirando le marce, e, soprattutto con un suono allo scarico meno



corposo e piacevole. La ciclistica di queste Triumph si basa su un "classico" telaio in tubi d'acciaio a doppia culla inferiore, che però differisce nelle quote caratteristiche sui vari modelli. Il canotto di sterzo della T100 - che monta una ruota anteriore da 19" e gomme Metzeler, Lasertec da 100/90 ed Me Z2 da 130/80x17" - è infatti inclinato 28° con 110 mm di avancorsa e 1.500 di interasse. Anche la Scrambler monta ruote e gomme - Bridgestone Trail Wing - della medesima misura, ma per la sua destinazione d'uso più polivalente è stato scelto

un canotto meno inclinato e minor avancorsa: 27,8° e 105 mm, a parità d'interasse. Veniamo alla mitica Thruxton: la café racer di famiglia ha la ruota anteriore da 18", e quote di sterzo ancora più ridotte: canotto a 27° e avancorsa a 97 mm, con interasse a 1.490 e gomme Metzeler da 100/90x18" e da 130/80x17" identiche a quelle della T100. Quanto alla nuova arrivata, la Bonneville con le ruote in lega da 17" che ai puristi magari non piaceranno, ma che - non mancherò mai di sottolinearne l'importanza in termini di sicurezza - hanno l'enorme pregio di essere tubeless, qui abbiamo canotto a 27°, avancorsa di 106 mm, interasse di 1.490 e gomme Metzeler ME Z4, da 110/70 e 130/80 (con cerchio anteriore da largo 3,0" anziché 2,5"): il tutto rende questa moto non solo di gran lunga la più facile e divertente da guidare del gruppetto, ma anche una delle più equilibrate e facili che io mi ricordi di aver mai usato. Sospensioni: tutte e quattro le Classics montano forcelle Kayaba con steli da 41 mm di diametro ed escursione di 120 mm; ma solo quella della Thruxton è regolabile in precarico. I forcelloni posteriori sono in acciaio con bracci rettangolari, e lavorano con



ammortizzatori Kayaba regolabili in precarico, che sulle nuove Bonneville (standard ed SE) hanno 100 mm di escursione anziché 106. Freni Nissin: pinze flottanti a 2 pistoncini davanti e dietro e dischi posteriori da 255 mm per tutte; disco anteriore da 320 mm sulla Thruxton e da 300 sulle altre. Serbatoi: identici, tutti da 16 litri. Altezza delle selle da terra: Bonneville, 740 mm; Bonneville T100, 775 mm; Thruxton, 820 mm; Scrambler, 825 mm. Strumentazione: la Bonneville standard, distinguibile immediatamente dalla SE per i carter neri

anziché satinati, è anche l'unica ad avere solo il tachimetro, chiaramente analogico: al suo interno c'è il piccolo display digitale che indica i chilometraggi totale e parziali e l'orario, mentre al posto del contagiri sono state piazzate quattro classiche spie di servizio. Le piccole spie inglobate negli strumenti delle altre moto, invece, sono abbastanza difficili da vedere in piena luce. Da notare che sulla T100 continua a mancare il pulsante di lampeggio dal bloccetto sinistro. Personalmente chiudo un occhio sui bloccasterzo vintage tipo Neimann sul canotto, ma non riesco proprio a digerire gli scomodi bloccetti di accensione sistemati sulla sinistra dei fari, con gli eventuali portachiavi che per forza di cose sventolano fastidiosamente durante la guida. Un appunto alla Scrambler: il suo innegabile fascino dipende certamente anche – se non principalmente – dal suo doppio scarico laterale che passa alto. Carino, ma davvero troppo invadente, e obiettivamente anche fastidioso, specialmente nel caso si trovi a guidare in piedi su qualche strada bianca. Pesi dichiarati, in ordine di marcia: 225 kg per le nuove Bonneville, 230 per tutte le altre. Consumi: la Casa non li dichiara,



tuttavia avendo provato precedentemente queste moto (più recentemente la nuova SE, abbastanza a lungo), possiamo affermare con sicurezza che si attestano mediamente tra i 20 ed i 22 km/litro. E di conseguenza si può contare su un'autonomia media di almeno 300 chilometri.

I prezzi

E veniamo alle dolenti note, cioè i prezzi chiavi in mano, anche qui partendo dal più basso. Bonneville: 8.319 euro; Bonneville SE: 8.974 euro, più altri 202 per l'avventuale livrea Two Tone, bicolore; Bonneville T100 Black: 9.065 euro; Bonneville T100, Thruxton e Scrambler: 9.378 euro; Bonneville T100 "110° Anniversary": 9.650 euro; Bonneville Steve McQueen SE: 9.990 euro. Cifrette non certo popolari, dunque, pur considerando il carisma di queste moto, che comunque ci risulta reggano molto bene il loro valore sul mercato dell'usato, come del resto si può verificare dando un'occhiata alle numerosissime inserzioni presenti sul nostro sito. Quanto alla voce "personalizzazioni fai da te", [un'occhiatina al link vi darà un'idea della gamma di accessori disponibile per le Triumph Classics.](#)

La prova. Andiamo a divertirci...

Dopo un buon caffè preparatoci dalla signora Sanino nel moto salone di famiglia, ci siamo messi alle costole del cortesissimo

Mario e della sua Tiger Explorer, per gustarci il meglio di quel bellissimo lembo di Piemonte – fortunatamente poco trafficato nei giorni infrasettimanali - e goderci come si deve le "nostre" borbottanti bicilindriche, con la Thruxton e i suoi silenziatori Arrow aftermarket in testa.

Triumph Scrambler

Son partito con la Scrambler, che in effetti filosoficamente mi ha sempre affascinato più delle altre, ma che tuttavia non ho mai apprezzato più di tanto: fondamentalmente non mi piace il suo assetto di guida, perché trovo il manubrio troppo aperto e le leve basse (che comunque si possono regolare), quindi con i polsi in



posizione che guidando in piedi può anche andar bene, ma seduti normalmente è poco ergonomica. Percorrendo un piccolo tratturo, ho visto che tutto sommato, nonostante il peso della moto (che comunque non credo sia così tanto superiore a quello della TR6 Trophy camuffata usata da Bud Ekins per il famoso salto ne "La Grande Fuga", anche se Triumph per quella dichiarava 165 kg a secco), stando in piedi si riesce a muoversi abbastanza bene anche sullo sterrato un po' mosso, anche se effettivamente lo scarico disturba, anche perché scalda fastidiosamente. E poi,

quel minimo di cut off nel chiudi/apri del gas di cui ho accennato prima è sufficiente a far balzare fastidiosamente la moto in avanti non appena si tocca la manopola. Detto ciò: quanti possessori di Scrambler la useranno per andare in mulattiera? Bene: una ritoccata alle sospensioni, scarico Arrow 2-in-1 optional, più stretto e leggero, gomme tassellate vere, tipo le Karoo o similari, per poi potersi muovere dignitosamente anche su asfalto, ed è fatta, a patto di non pretendere la luna. Ai tempi, lo ricordo, con moto simili Ekins, McQueen e compagnia bella ci correavano la mitica Six Days.... Ma pensiamo alla strada, dove la gamba destra la si può tenere un po' più aperta, e alla fine ci si abitua anche. E dove - non lo avrei mai detto - con la Scrambler mi sono divertito anche quando abbiamo iniziato a guidare un bel po' più spigliati, forse anche perché mi sento abbastanza a mio agio con le gomme ibride come queste Bridgestone Trail Wing. Insomma, questo motore è meno coinvolgente rispetto a quello delle altre, e spinge meno all'inizio, però tutto sommato è gradevole, e vibra anche meno agli alti regimi, dove in ogni caso è inutile arrivare, tanto la spinta cala comunque...Quindi via di conserva, con la moto morbida e docile

tra le gambe e freni dignitosi per l'utilizzo normale: non serve un mordente esagerato, con gomme così strette davanti, è molto più redditizio giocare col cambio - che assieme alla frizione funziona molto bene, salvo indurirsi leggermente marciando lentamente, nel traffico - far scorrere la moto e non strafare con inutili staccatone, col rischio di perdere l'avantreno. Tant'è che quando si è iniziato a danzare sulle curve con una certa disinvoltura, la Scrambler eseguiva perfettamente le linee impostate senza farmi mai sentire in difficoltà, ma anzi in confidenza, senza mai tentare portarmi fuori, e comunque recuperando senza problemi eventuali piccoli errori di valutazione. Magari muovendosi un pochino, per far capire di non esagerare, ma ci sta. Diavolo, e io che l'avevo giudicata un cancello...

Triumph Bonneville T100

Sosta, per scattare qualche foto e scambiarsi le moto, e mi aggiudico la mitica T100: bellina, con il piccolo parabrezza e le eleganti bisacce di cuoio posteriori. Bella, ma che certamente non ho mai considerato un mostro di divertimento, al di là dell'innebbabile

carisma che trasmette. E anche qui ho dovuto rivedere le mie posizioni. Insomma, una moto piacevole per andarci a spasso trotterellando tranquillamente tra colline e declivi... Ma qui, subito dopo essere ripartiti, stavamo già tenendo il ritmo di prima, e mi stavo divertendo più che con la Scrambler! E non solo grazie al rumore più tonico e coinvolgente del suo motore, e per la spinta ai bassi più gagliarda, ma anche per la guida: l'avantreno della T100 non è certo un fulmine nell'impostare le curve, ma anche guidando così spediti (come non avevo mai fatto in precedenza con questa moto) solcava le traiettorie con piacevole precisione e senza una sbavatura. Va detto che le strade sulle quali scorrazzavamo allegramente erano perlopiù in ottimo stato, e anche se qualche tratto era un po' sporco per le piogge dei giorni precedenti, si filava che era un piacere, e senza macroscopici problemi di ciclistica. Però è sui tratti sconnessi che con queste moto, una per l'altra, salta fuori l'esigenza di avere degli ammortizzatori migliori, meno rigidi e secchi rispetto agli originali. Nella fattispecie - è un po' un mio chiodo fisso - sono un convinto sostenitore degli ammortizzatori tipo quelli che troviamo sulla Kawasaki W800 o sulle Honda V750, quindi con molle a progressive, ma a spire molto ampie. Comunque sia, dai e dai ho rivalutato anche la













Bonneville T100, della quale esteticamente ho sempre criticato solo i collettori di scarico abbastanza bruttini rispetto a quelli delle vecchie Triumph, che erano dritti fino alle marmitte (come sulla già citata W800...), mentre qui sono ricurvi nella parte terminale, ovviamente per non danneggiarle in curva.

Triumph Thruxton

Dunque salto in sella alla Thruxton. L'ultima volta che ne ho usata una era ancora il vecchio modello con i semimanubri, e mi era piaciuta abbastanza, anche se dopo qualche centinaio di curve di montagna i miei poveri polsi avevano giustamente qualcosa da ridire... Mi è sempre piaciuta questa moto, ma allora auspicavo l'arrivo di un manubrio normale, che poi è puntualmente arrivato, con tanto di retrovisori alle estremità. Bene, non appena sono partito, la sensazione è stata quella di avere il canotto di sterzo troppo serrato. Il manubrio dritto andava bene, ma le pedane sulla Thruxton sono più alte ed arretrate, e la sella è anch'essa alta: ma problemi non ce ne sarebbero, se non fosse che l'avantreno a suo tempo non mi era mai sembrato così ostico da inserire in curva. Questa moto va guidata di corpo, forzando quella ruota davanti che sul misto stretto ti dà del lavoro extra, se vuoi tenere il passo con gli altri. La Thruxton è una moto da gustare pian piano, fino a

quando non riesci a entrarci in sintonia per riuscire a gustartela: una guida vintage, insomma, molto più delle sue sorelle. E poi è quella che davanti frena meglio, perché ha un disco più grosso e una pompa più efficace, come del resto dev'essere su un mezzo sportiveggiante – sempre nell'accezione vintage del termine – come questo.

Triumph Bonneville

Altra sosta, ed eccomi alla mia beniamina, l'ultima arrivata: la Bonneville moderna, standard o SE che sia, quella che magari fa storcere un po' il naso, ma solo a chi non l'ha mai provata. Sì, perché questa è una moto che si guida veramente in punta di dita: su un bel percorso misto la si può davvero guidare col pensiero, una guida estremamente facile e naturale. La nuova Bonnie è bilanciata e precisa, sulle prime sembra fin troppo agile, specie dopo aver provato le sue sorelle, ma guidarla regala davvero un gran gusto, anche perché si può piegare più che dignitosamente senza dover per forza consumare del ferro sull'asfalto. Logicamente non stiamo parlando di sensazioni paragonabili a quelle che si provano con una moderna naked potente e adrenalinica, ma comunque ci si possono togliere delle soddisfazioni. Per chi ci vuol viaggiare a lungo, comunque, consiglio senz'altro una sella più imbottita. **M**

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 \(PDF\) »](#)



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.