



Triumph apresenta novidades no Salão Bike Show, no Rio

A Triumph Motorcycles, uma das mais antigas e tradicionais marcas do mundo no segmento de duas rodas, participa do *Salão Bike Show 2014*, que acontece entre os dias 23 e 26 de janeiro no Riocentro, no Rio de Janeiro (RJ), em parceria com a concessionária local, a Rio Triumph. Em seu estande de 120 m², a fabricante inglesa expõe duas novidades que serão lançadas em breve no mercado brasileiro: a clássica Thruxton (com lançamento previsto para março) e a Tiger Sport (cujas vendas deverão começar em maio).

Além delas, a Triumph também mostra os modelos Tiger 800XC, Tiger 800, Bonneville T100, Street Triple 675, Speed Triple, Daytona 675R, Thunderbird Storm e Tiger Explorer XC. Esta última é o modelo mais recente da marca no Brasil e suas vendas tiveram início no começo deste mês. Atualmente, a empresa comercializa 12 modelos de motocicletas no País. Além da Thruxton e da Tiger Sport, expostas no *Salão Bike Show*, também serão lançadas no País a esportiva Daytona 675 (março) e a Thunderbird Commander (junho), totalizando 16 opções para o consumidor.

Dentre elas, somente três motocicletas são atualmente importadas da Inglaterra: Trophy SE, Rocket III Roadster e Thunderbird Storm. Além disso, também a futura Thunderbird Commander será trazida do exterior. Todos os demais modelos são ou serão montados em Manaus (AM). “A Thruxton, por exemplo, começa a ser montada em Manaus a partir do próximo mês. A Tiger Sport entrará em linha de produção em abril”, explica Fernando Filie, gerente de Marketing da Triumph.

A Triumph Motorcycles Brazil é a 10ª subsidiária da empresa pelo mundo e conta com sede em São Paulo (SP), fábrica em Manaus e nove concessionárias nas cidades de São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Ribeirão Preto (SP), Porto Alegre (RS), Brasília (DF), Curitiba (PR), Belo Horizonte (MG) e Florianópolis (SC). Até junho deste ano, mais cinco revendas deverão ser inauguradas nos municípios de Campinas (SP), Rio de Janeiro (RJ), Goiânia (GO), Salvador (BA) e Recife (PE). A marca vendeu cerca de 2.500 motos no País em 2013 e planeja atingir um volume de 3.500 unidades neste ano.

MAIS INFORMAÇÕES

g6 Comunicação Corporativa

Eduardo Sanches (eduardo@g6comunicacao.com.br)

Fones: (11) 5678-9521 e 99305-3328

Mariana Grilli (mariana@g6comunicacao.com.br)

Fones: (11) 5562-7766 e 97414-7873

www.g6comunicacao.com

www.facebook.com/g6comunicacaocorporativa

Janeiro de 2014



Triumph Thruxton

Inspirada nos anos 60, a Thruxton é o modelo clássico mais esportivo da Triumph - e uma máquina projetada sob medida para os apreciadores deste segmento. Com seu guidão rebaixado e rodas de alumínio raiadas, a Thruxton parece sempre pronta para dar a largada em uma corrida de motocicletas clássicas. Seu visual retrô chama a atenção por onde passa.

Experimente dar a partida e aprecie o som de satisfação que somente um motor britânico de dois cilindros paralelos pode proporcionar. Não se engane: as motocicletas são projetadas para causar emoções. E poucas outras motocicletas causam maior emoção que a Triumph Thruxton.

O motor de dois cilindros paralelos, de 865 cc, oito válvulas e duplo comando de válvulas é o mesmo que equipou outro mito da marca, a Bonneville T100. Mas, na Thruxton, este propulsor teve o seu desempenho ainda mais aprimorado e, com isso, sua potência foi ampliada para 69 cavalos de potência (no Brasil, ainda em processo de homologação). Este ganho foi conseguido graças ao perfil revisado do comando de válvulas e do uso de pistões de alta compressão.

A condução do modelo é bastante precisa, com garfos de 41 mm e dois amortecedores cromados reguláveis para pré-carga, oferecendo uma condução esportiva sob medida para combinar com sua aparência agressiva. Um disco de freio dianteiro de 320 mm, totalmente flutuante, equipa a Thruxton com muito mais potência e segurança que as motos dos anos 60 que ela homenageia.

A Triumph Thruxton possui personalidade forte, muita qualidade em cada componente e detalhes interessantes. Seus retrovisores do tipo "bar end", por exemplo, contribuem com a sua linha minimalista. Mas há vários outros elementos que compõem seu visual incrível, como os aros das rodas, a excelente posição dos instrumentos e os silenciadores de aparência típica – um conjunto charmoso que garante que a Thruxton permaneça fiel ao estilo das motocicletas da década de 60.

Uma variedade de acessórios originais Triumph está disponível para a Thruxton para aumentar ainda mais a sua vocação esportiva, como uma carenagem mais aerodinâmica. Duas opções de cores estão disponíveis para a Thruxton: Preto Phantom ou Verde Brooklands, ambos dotados de uma faixa dourada clássica que dá um toque ainda mais retrô ao visual da motocicleta.



Triumph Tiger Sport

Com novo design e vocação mais esportiva, a Tiger Sport é uma moto de rua com estilo de aventura, voltada para o piloto que prefere concentrar-se nos valores fundamentais do prazer de uma motocicleta: um motor forte e sedutor, uma condução estável e uma posição de pilotagem para se adequar a diferentes tipos de estrada. Além disso, a nova Tiger Sport vem de fábrica com um grande bônus: o trabalho cuidadoso da Triumph para reforçar o seu chassi e modernizar sua suspensão, permitindo saídas mais seguras das curvas. Como resultado, o modelo ficou ainda mais fácil de pilotar e confortável.

A parte traseira da Tiger Sport é completamente nova. O modelo conta, por exemplo, com novos painéis laterais e um protetor inferior do motor criado especialmente para esta versão. Mesmo na dianteira foram efetuadas muitas mudanças. Para se ter ideia, todos os componentes visíveis foram renovados, como o para-brisa redesenhado, que conferiu à moto uma aparência mais elegante, mais esportiva e mais moderna, com uma postura determinada.

Ideal para o uso diário, mas também capaz de cobrir longas distâncias com conforto e segurança, a Tiger Sport é uma motocicleta esportiva do “mundo real”, potente, ágil e divertida. Esta agilidade é resultado do eficiente motor Triumph de três cilindros em linha, com 1.050 cc. O sugestivo som do motor, típico de um três cilindros, foi também aperfeiçoado.

O novo modelo ainda consome menos gasolina. Com um meticuloso trabalho de calibração na injeção eletrônica de combustível, os engenheiros da Triumph conseguiram aprimorar não só o desempenho, mas também o consumo do motor. Por isso, a Tiger Sport consegue rodar cerca de 7% mais com cada tanque de combustível.

Alguns itens foram especialmente desenvolvidos para o novo modelo. Foi o caso da balança unilateral, que ganhou uma aparência mais esportiva e ainda criou mais espaço para o novo escapamento e bagageiros maiores. Outro exemplo é o sistema de iluminação, com quatro novos faróis do tipo refletor, que substituem os anteriores faróis de projeção, reduzindo o peso, mudando o aspecto da moto e melhorando substancialmente o desempenho da iluminação.

Um conjunto de pequenas inovações também melhorou a ergonomia da Tiger Sport, incluindo o assento do piloto mais baixo (5 mm a menos) e mais estreito na frente, o que reduziu substancialmente a distância do chão – uma estratégia que tornou a moto mais acessível a um número muito maior de pilotos. O assento também é mais extenso, para criar mais espaço para pilotos mais altos.

TRIUMPH

O guidão é mais baixo e mais próximo do piloto para se adequar à sua natureza esportiva, proporcionando uma sensação mais direta, enquanto o novo para-brisa oferece melhor proteção contra o vento. O assento traseiro também é mais baixo, deixando o garupa sentado totalmente atrás do piloto – e, portanto, com melhor proteção contra o vento.

O novo subquadro traseiro não só rebaixa o banco do passageiro, mais é mais forte, permitindo o encaixe de bagageiros opcionais maiores, capazes de armazenar um capacete integral, com o dobro da carga dos anteriores. O pioneiro Sistema Dinâmico de Bagagem da Triumph usa um cabo de interligação entre as caixas para isolar o movimento induzido por turbulência do chassi.

A Tiger Sport teve, ainda, a sua geometria revisada. O ângulo de direção ficou um pouco mais íngreme, em meio grau, e a distância entre eixos cresceu ligeiramente – o suficiente para melhorar a precisão na pilotagem, as respostas e a estabilidade em qualquer situação. Além disso, a suspensão totalmente regulável foi completamente remodelada, com novas molas e amortecimento com válvulas diferenciadas, para dar à Tiger Sport maior capacidade de rodar com segurança com a capacidade adicional de carga.

O novo modelo está cheio de toques inteligentes, como o material mais resistente na parte inferior do assento, apoios bem moldados para os pés, costura colorida no assento, suporte do bagageiro em alumínio com um belo visual, o estilo dos novos garfos e as carcaças laterais do motor. Até mesmo as capas da extremidade do guidão são projetadas para oferecer um visual agradável, enquanto sob o assento não há apenas espaço para guardar a trava da roda, mas também há um porta-luvas exclusivo.

A motocicleta será vendida no Brasil com uma grande variedade de acessórios de fábrica e com duas opções de cores: Branco Crystal e Vermelho Diabolo.



Triumph Tiger 800

Projetada desde o início para atender às demandas de alguns dos motociclistas mais exigentes, a Tiger 800 foi desenvolvida, principalmente, para os pilotos com verdadeiro espírito de aventura. Esta experiência única é oferecida pelo motor de três cilindros e 799 cc, que desenvolve 95 cv de potência e um torque extremamente acessível de 79 Nm. Com a sua curva uniforme de torque e potência elevada, a Tiger 800 oferece fácil pilotagem em todas as condições, inclusive no *off-road*.

A Tiger 800 possui um quadro de aço resistente capaz de transportar grande quantidade de bagagem e enfrentar a pilotagem irregular e turbulenta fora de estrada. Rodas de liga leve de dez raios, com 19 polegadas na dianteira e 17 polegadas na traseira, permitem a utilização de pneus variados, de modelos com perfil *off-road* com cravos a pneus para utilização em estradas asfaltadas para aqueles que desejam tirar proveito das qualidades da Tiger 800 como um excelente motocicleta para o uso diário ou viagens.

O modelo ainda conta com garfos dianteiros invertidos de 43 mm, freio com discos duplos flutuantes de 308 mm e pinças deslizantes com dois pistões e um sistema ABS sofisticado que pode ser desligado durante a pilotagem em terrenos complicados. O tanque de combustível com capacidade para 19 litros garante poucas paradas para o seu piloto.

Com 210 kg, com o tanque cheio de combustível, a Tiger 800 é uma máquina que oferece fácil manobrabilidade. Seu amortecedor traseiro, por exemplo, é ajustável para pré-carga. Tem mais: a Tiger 800 pode ser adaptada para atender ao gosto pessoal do piloto através de ajustes do guidão e também do assento, cuja altura pode variar de 810 mm a 830 mm, com opções de assento alto ou baixo disponíveis como acessórios originais. Um suporte traseiro com alça para o passageiro também vem de série, enquanto um imobilizador com chave codificada impede o roubo com ligação direta.

O painel de instrumentos conta com medidor de combustível e computador de bordo, enquanto um gerador com 645 W vem equipado de série, para permitir que os pilotos utilizem com segurança acessórios elétricos como manoplas aquecidas, faróis auxiliares e equipamentos de navegação por satélite.

Uma grande variedade de acessórios originais Triumph foi desenvolvida para a Tiger 800, o que inclui inúmeras soluções para diferentes tipos de bagagens, sensores de monitoramento de pressão dos pneus, display de viagem ajustável, cavalete central, protetores das mãos no estilo *off-road*, proteção inferior do motor e para-lama dianteiro de nível elevado. Três opções de cores estão disponíveis para a Triumph Tiger 800: Branco Crystal, Preto Phantom e Azul Sapphire.



Triumph Tiger 800XC

A Triumph Tiger 800XC é a primeira motocicleta da marca britânica verdadeiramente projetada para ir a qualquer lugar. Uma máquina desenvolvida e construída para motociclistas aventureiros em busca de uma companheira forte e confiável para levá-los a uma viagem ao redor do mundo. A Tiger 800XC é robusta e capaz de corresponder às necessidades da pilotagem *off-road*, graças ao seu resistente chassi de aço e ao seu eficiente motor de três cilindros com 799 cc.

Garfo telescópico invertido com 45 mm de diâmetro na dianteira e suspensão traseira com longo curso combinados com a roda raiada dianteira de 21 polegadas proporcionam uma grande altura livre do solo e a habilidade necessária para lidar com as trilhas mais difíceis. Com seu para-lama elevado e os protetores de mão rígidos, a mais recente Tiger foi desenvolvida para enfrentar qualquer situação com segurança e desenvoltura.

As mesmas qualidades que tornam a Tiger 800XC tão competente no fora-de-estrada também contribuem para fazer dela uma ótima opção para o uso na estrada. O piloto pode ajustar tanto a posição do guidão quanto a altura do assento. O assento, seja ajustado para 854 ou para 865 mm, permite que o motociclista tenha uma visão privilegiada do tráfego e uma posição bastante confortável de pilotagem.

O maior tanque de combustível da categoria, com capacidade para 19 litros, assegura poucas paradas para o piloto da Tiger 800XC. Além disso, o modelo ainda oferece inúmeras opções de malas macias e rígidas, enormes, para aqueles que precisam levar muita bagagem em suas viagens sobre duas rodas.

Equipando a Tiger 800XC está um novo motor tricilíndrico, com pistões de longo curso, que oferece 95 cv de potência e 79 Nm de torque. Com uma curva de torque bastante plana, a Tiger 800XC é uma motocicleta muito prazerosa de pilotar até mesmo nas condições mais difíceis. Um sofisticado sistema de freios antitravamento (ABS) é item de série e pode ser desativado para pilotagens no fora-de-estrada. Outros dois itens sofisticados, que vêm de série no modelo, são a chave codificada e um bagageiro traseiro com grandes alças para o garupa.

O painel de instrumentos é bem abrangente e inclui medidor de combustível e computador de bordo. Além disso, a moto também conta com um sofisticado gerador que permite aos pilotos utilizarem, com segurança, acessórios elétricos como aquecedores de manopla, luzes auxiliares e equipamento de navegação por satélite (GPS). Uma grande variedade de acessórios oficiais da Triumph foi desenvolvida exclusivamente para este modelo, incluindo, por exemplo, kits de bagagem (maleáveis e rígidos), para-brisa do tipo *touring* ajustável, cavalete central, barras protetoras do motor no melhor estilo *off-road* e uma chapa para proteção do motor.

TRIUMPH

A tradicional linha Pirelli Scorpion Trail equipa o modelo. Foi desenvolvida para ser multifuncional e testada em competições. A tecnologia de cintura de aço a 0° garante maior estabilidade e excelente dirigibilidade em diversos tipos de superfície, inclusive com carga máxima. A combinação de desenho e composto permite ótima tração em pisos secos e molhados. Três opções de cores estão disponíveis para a Tiger 800XC: Verde Matt Khaki, Preto Phantom e Branco Crystal.



Triumph Bonneville T100

A Triumph Bonneville dominou as estradas durante a década de 1960. Nenhuma motocicleta atual reproduz tão fielmente o estilo e a experiência desses anos dourados como a Bonneville T100. Com suas tradicionais rodas raiadas e pintura clássica com faixa lateral em dois tons, a Bonneville T100 parece ter sido criada em 1969. Mas olhe mais de perto e você verá uma máquina moderna, transbordando com toques autênticos que somente a Triumph pode oferecer.

Externamente, seu motor de 865 cc, com cilindros paralelos, pode lembrar os clássicos motores *pushrod* de 650 cc, mas o propulsor com duplo comando de válvulas no cabeçote da Bonneville T100 é atualizado com uma moderna injeção de combustível. O objetivo é oferecer um funcionamento sem falhas, com elevados níveis de desempenho e confiabilidade no dia a dia.

Nítidos toques retrô, como os “carburadores” que escondem os injetores de combustível, falsos tubos da haste de comando do balancim e o posicionamento da ignição fazem tributo à lenda da Bonneville. Apesar deste visual incrível, o que encanta mesmo os motociclistas mais experientes e exigentes é a pilotagem do modelo.

Gire a chave no lado esquerdo do farol, exatamente como as primeiras Bonnevilles, e curta a inesquecível trilha sonora do seu conhecido motor britânico. Gire o acelerador e pronto: este propulsor com 68 cv de potência. Esta *performance* vem aliada aos garfos dianteiros de 41 mm e aos amortecedores traseiros cromados, que oferecem dirigibilidade equilibrada e uma pilotagem confortável.

Enquanto a Bonneville padrão e a Bonneville SE já produzem uma autêntica experiência *roadster*, a T100 leva esta sensação para um estágio adiante, com detalhes reais da década de 1960. Silenciadores *Peashooter*, opções clássicas de cores em dois tons e rodas de aço raiadas (com uma roda dianteira maior, de 19 polegadas) garantem à T100 mais presença e o tipo de fama que somente uma “*Brit Twin*” pode oferecer.

As opções de cores de dois tons complementam o tradicional estilo Bonneville e têm o toque adicional de faixas laterais douradas ou prateadas, pintadas à mão como sempre foram. Duas opções estão disponíveis: Cereja com Creme e Preta com Cinza. Alguns detalhes especiais complementam o visual típico da década de 60 da T100, como coifas de borracha do garfo, joelheiras e velocímetro, contador de giros, relógio e indicador de informações de percurso de estilo clássico instalados no guidão.

Os pneus dianteiros originais da Triumph Bonneville T100 são os Metzeler Lasertec, que utilizam composto de nova geração e oferecem conforto e controle excepcionais tanto em piso molhado quanto seco. O *design* da banda de rodagem permite ótima drenagem de

TRIUMPH

água, além de garantir desgaste regular e alto rendimento quilométrico. Já os pneus originais traseiros da Bonneville T100 são os Metzeler ME Z2, que enfrentam qualquer tipo de clima e longas distâncias. Foram desenvolvidos para proporcionar estabilidade e controle em alta velocidade, mesmo em frenagens de emergência e com a moto carregada. O composto com grande concentração de sílica resulta em excelente aderência tanto em piso seco quanto molhado.



Triumph Street Triple 675

Completamente remodelada, a Triumph Street Triple 675 pertence ao chamado segmento *roadster*, trazendo como características mais marcantes um motor de grande potência para sua categoria, estilo *naked* (ausência de carenagem) e design agressivo. Desenvolvida sob medida para o uso urbano, a Triumph Street Triple 675 oferece uma incrível experiência de pilotagem, com muito desempenho e uma boa dose de diversão. A estratégia da marca com o modelo é unir o estilo e a atitude típicos da Speed Triple com a agilidade da superesportiva Daytona 675, e entregar tudo isso por um preço muito competitivo que vem surpreendendo o mercado.

A Street Triple 675 foi completamente reprojeta para oferecer uma pilotagem ainda mais emocionante. Seu chassi, por exemplo, é totalmente novo. O quadro tem perfil de alumínio com viga dupla e é ligado a um subquadro traseiro de duas peças, fundido em alta pressão. O chassi, além de robusto e de qualidade de ponta, também é avançado. Projetado para aprimorar o dinamismo, a agilidade e a apreciação do piloto, o design ficou mais leve, graças à menor quantidade de peças e soldas no quadro.

Em lugar de destaque no novo e leve chassi está um novo escapamento rebaixado, e em aço inoxidável. Isto não só proporciona uma nova e excelente aparência, mas também contribui significativamente para a redistribuição do centro de gravidade e do peso do escapamento.

Seu design inteligente e a melhoria na centralização de massa proporcionaram aos engenheiros da Triumph a oportunidade de ajustar a geometria, reduzindo o ângulo de inclinação para 24,1 graus e aumentando a distância horizontal em 0,5 mm, passando para 99,6 mm. Seu peso foi reduzido substancialmente em 6 kg, chegando a 183 kg – o que contribuiu para melhorar a dirigibilidade e a agilidade do modelo, especialmente nas grandes cidades.

A dirigibilidade incrível da Street Triple é complementada pela suspensão KYB, graças, por exemplo, aos seus garfos invertidos de 41 mm. O poder de frenagem é proporcionado por uma configuração de freio dianteiro com duplos discos flutuantes de 310 mm, com pinças deslizantes de dois pistões da marca Nissin. Uma maior segurança de frenagem também é garantida pelo sistema ABS, que equipa de série a motocicleta, e é totalmente regulável – oferecendo ao piloto, portanto, a possibilidade de encontrar facilmente a melhor configuração para as suas necessidades de pilotagem.

O coração da Street Triple 675 é um motor refrigerado à água, com 12 válvulas, três cilindros e 675 cc. Combinado com um câmbio de seis velocidades e uma relação curta de marchas, este propulsor garante uma potência de 85,1 cavalos. Seu torque chega a 59,9 Nm (a 8.300 rpm). Este motor foi ajustado para obter um desempenho

TRIUMPH

incrivelmente forte nos giros baixos e médios, proporcionando segurança, agilidade e uma pilotagem emocionante, que pode ser apreciada por pilotos de todas as idades e experiências.

Apesar do preço extremamente competitivo em seu segmento, a Street Triple 675 vem com um elevado nível de equipamentos de série, incluindo itens como sistema imobilizador do motor. O painel de instrumentos com tela de LCD conta com contador de voltas integrado, luzes indicadoras de mudanças de marchas, medidor de combustível, relógio, conta-giros, velocímetro digital e indicador da pressão dos pneus. A moto está à venda no Brasil com quatro opções de cores metálicas: Preto Phantom, Branco Crystal, Azul Caribbean e Verde Cosmic.



Triumph Speed Triple

Considerado um dos maiores ícones da marca Triumph, o modelo Speed Triple oferece um nível superior de dirigibilidade para o segmento das *super naked*s. A Triumph Speed Triple destaca-se, por exemplo, pelo seu visual agressivo e pelo potente motor de 1.050 cc e 135 cv, características que vêm marcando sua história desde o lançamento da primeira versão do modelo, em 1994. Desde então, para se ter ideia, mais de 70 mil unidades da moto já foram comercializadas em todo o mundo.

Remodelada em 2011, a Speed Triple ficou cerca de 3 kg mais leve que a versão anterior, ganhou um quadro mais estreito, a altura em relação ao solo aumentou e recebeu novos garfos de 43 mm com pré-carga de amortecimento rebote e de compressão totalmente ajustáveis. Tudo isso resultou numa motocicleta incrivelmente leve, ágil e versátil.

O desenho da sua carenagem, combinado com os faróis duplos, acentua sua postura urbana agressiva. Isso inclui, por exemplo, a carenagem colorida do radiador e os decalques esportivos do modelo. A motocicleta está disponível em três opções de cores: Branco Crystal, Preto Phantom e Azul Matt Caspian.

Para-brisas coloridos, capa de assento e protetor de cárter fazem parte da extensa lista de equipamentos opcionais da moto. A divisão de acessórios da Triumph desenvolveu uma linha completa de acessórios originais para a motocicleta, incluindo outros itens interessantes, como escapamento que melhora o desempenho, um sistema de exaustão diferenciado do tipo “três-em-um” (desenvolvido em parceria com a Arrow Special Parts) e um kit de sensores da pressão dos pneus. Há, também, uma gama completa de bagageiros e assentos de gel, bem confortáveis, que foram criados para aumentar a praticidade da Speed Triple.

O assento de 820 mm de altura oferece uma posição de pilotagem que inspira confiança, colocando o piloto mais à frente e causando muito mais segurança ao contornar sequências de curvas. O motor de três cilindros e 1.050 cc confere à Speed Triple muita força, em qualquer situação. São características marcantes, que melhoram sua maneabilidade e aumentam o conforto de pilotagem. O modelo conta com sistema de freios ABS de série.

A Triumph Speed Triple oferece um guidão bem largo, feito de liga, com uma série de recursos sofisticados no painel de instrumentos, como imobilizador codificado por chave, velocímetro digital, medidor de combustível, computador de bordo, tacômetro analógico, cronômetro digital, cronômetro de volta, luzes de mudança de marchas programáveis e tela de exibição do intervalo de manutenção.



Triumph Daytona 675R

A superesportiva Daytona 675R foi totalmente remodelada, após três anos de desenvolvimento pela engenharia da Triumph. Desde abril de 2013, a versão 675R está sendo montada na fábrica da Triumph em Manaus (AM).

A Daytona 675R, lançada inicialmente em 2011, mantém seu tradicional propulsor de três cilindros, mas teve sua potência ampliada em 3 cv, atingindo 128 cavalos. Um novo chassi melhorou a distribuição de peso da motocicleta. Seu visual ganhou linhas mais retas na carenagem, um novo posicionamento do escapamento e o conjunto ótico foi renovado. O modelo também ficou 1 kg mais leve, pesando agora 184 kg. Vários outros componentes também são novos, como as suspensões. Como resultado, a moto ficou mais rápida, segura e fácil de ser pilotada.

Referência absoluta no segmento desde o seu lançamento, a Daytona 675R definiu novos padrões para as superesportivas, passando rapidamente a ser reconhecida como a moto mais rápida na pista e a melhor para andar na estrada, além de contar com características que lhe conferem personalidade própria, ao contrário de outras esportivas do mercado. Nas pistas pelo mundo, a Daytona já ganhou centenas de corridas e muitos títulos, ao mesmo tempo em que seduz os admiradores com seu som diferenciado típico de um propulsor com três cilindros e um comportamento de mundo real na estrada.

Para desenvolver a nova versão, a missão dos engenheiros da marca não foi fácil: manter tudo que é exclusivo e atraente na Daytona 675R, porém usando a experiência adquirida nas pistas e na estrada com o modelo anterior, combinada com os mais recentes desenvolvimentos em tecnologia de engenharia e concepção, para criar um modelo mais rápido, de melhor dirigibilidade, mais fácil de andar e, portanto, perfeitamente adequado à segunda década do século 21. Como resultado, nasceu uma moto mais leve, mais potente, mais rápida, mais bonita, mais segura e que oferece ainda mais prazer para o seu piloto.

Além de estar intimamente associado à história da Triumph, o tradicional motor de três cilindros da marca combina as melhores características dos motores de quatro e de dois cilindros, acrescentando um som exclusivo e altamente agradável que traz uma dimensão extra para o prazer de pilotar. Este propulsor oferece o equilíbrio perfeito entre a alta potência obtida em um quatro cilindros e a força intermediária de um dois cilindros – e esta combinação torna a Daytona uma motocicleta ideal para o uso nas ruas e nas pistas.

O novo motor da Daytona 675R passou por várias mudanças para melhorar ainda mais o seu desempenho. Para começar, o diâmetro e o curso foram modificados de 74 mm x 52,3 mm para 76 mm x 49,6 mm. Um curso mais curto significa que os pistões têm menos distância para percorrer em qualquer rotação, resultando em velocidades mais baixas do

TRIUMPH

pistão. Como a velocidade do pistão é o fator restritivo no limite de rotações do motor, isso permitiu que os engenheiros da Triumph definissem um limite de rotações de 500 rpm maior. Isso permite que o motor “mantenha” sua potência por mais tempo, resultando em taxas de aceleração e funcionabilidade significativamente superiores.

Os pistões trabalham, agora, em cilindros com revestimento em nicasil. Esta nova construção é mais resistente, permitindo a geração de pressões mais elevadas na câmara de combustão, o que significa maior resistência ao torque e potência elevados. Outra inovação importante é o uso de válvulas feitas de titânio, um material consideravelmente mais leve e resistente do que o aço convencional.

A Daytona conta com dois injetores por cilindro, o que é um diferencial tecnológico no mercado mundial que permite ao modelo atingir níveis superiores de potência e torque, com mais agilidade, e ainda reduziu as emissões de poluentes da motocicleta. Um injetor está posicionado na extremidade do bocal de admissão e aponta diretamente para baixo da extensão do duto de admissão, para fluir maiores quantidades de combustível quando o acelerador abre mais e em altas rotações quando a demanda do motor for mais elevada. Já o injetor secundário fica situado mais próximo da válvula de admissão em um ângulo voltado para o fluxo de ar. Este conjunto proporciona um aproveitamento mais preciso do combustível.

Estas inovações permitiram um aumento da sua potência e torque, que passaram para 128 cv de potência (125 cv na versão anterior) a 12.500 rpm e 74 Nm de torque (72 Nm no modelo antigo) a 11.900 rpm. A Triumph Daytona ainda recebeu uma nova e exclusiva embreagem, com sistema deslizante *slip-assist*, que exige atuação significativamente mais leve na alavanca, e também ajuda a prevenir que a roda traseira salte durante uma frenagem brusca. Este mecanismo é auxiliado pelo gerenciamento do motor, que abre as borboletas do acelerador nessas circunstâncias para reduzir a frenagem do propulsor.

Complementando o sistema de transmissão, o modelo também vem de série com o moderno sistema *quick-shift* de mudança rápida das marchas, que foi reprogramado nesta nova versão para oferecer mudanças ainda mais rápidas e suaves. O recurso modifica o tempo de corte da ignição de acordo com a velocidade e a carga do motor, proporcionando uma mudança de velocidade suave sob condições de alta velocidade na pista e também em pilotagem moderada nas ruas.

Um grande esforço foi feito para conseguir uma maior centralização da massa da moto, um fator crucial na melhoria da agilidade, pois a concentração das massas no centro leva à redução da resistência às mudanças de direção. Patinadores no gelo exploram isso quando estão girando. Com os braços completamente estendidos e a massa bem espalhada, giram lentamente, então quando recolhem os braços, sem alteração na massa total, giram cada vez mais rápidos. A energia utilizada para girar com os braços estendidos é capaz de fazê-los girar muito mais rápido quando sua massa está centralizada.

TRIUMPH

O mesmo se aplica a uma motocicleta, que chega numa curva em um sentido e deve sair dela em outro. As forças necessárias para virá-la vêm dos pneus em atrito com o piso da estrada. Quando a moto está mais fácil de virar, há maior aderência para maiores ângulos de inclinação. A moto também responde mais prontamente aos comandos do piloto através do guidão, melhorando a agilidade.

Uma variedade de inovações foi desenvolvida para melhorar a centralização de massa da nova Daytona 675R, como o novo posicionamento do sistema de escapamento, o novo subquadro traseiro, novos garfos e novas rodas. A alteração mais visível aconteceu no sistema de escapamento. O conjunto, incluindo seu silenciador, que antes ficava debaixo do assento, agora foi transferido para baixo do motor, o que melhorou ainda mais a dirigibilidade da nova Daytona.

Esta nova localização indica que a massa do escapamento foi levada para muito mais perto do centro da motocicleta, uma estratégia que também contribui para deixar a moto mais rápida nas curvas. As rodas e os garfos ficaram mais leves e a distância entre eixos foi reduzida, inovações que trouxeram melhorias significativas no desempenho geral da motocicleta. Para se ter ideia, só a roda traseira ficou 500 gramas mais leve.

A motocicleta é equipada, de série, com o mais moderno sistema de freios ABS regulável do mercado. Seu conjunto pesa somente 1,5 kg e conta com sofisticações como sua configuração de pista, que permite a derrapagem da roda traseira para aumentar a segurança do piloto. O sistema também permite uma frenagem mais agressiva em boas condições, o que significa que o ABS só será ativado ao atravessar superfícies molhadas ou a lateral da pista. Em pista seca perfeita, o piloto não vai nem notar o funcionamento do sistema ABS.

A Daytona 675R vem equipada com as mais recentes pinças de freio dianteiro em monobloco Brembo. Os monoblocos são usinados com blocos individuais de alumínio em vez de duas seções parafusadas. Isso aumenta sua força e reduz a distorção sob as pressões extremas em frenagens mais fortes, reduzindo o tempo de resposta e, claro, aumentando a segurança do piloto. O sistema Brembo também é especialmente resistente ao chamado *fading* (efeito de redução de atrito causado por superaquecimento).

O quadro é semelhante ao do modelo anterior, porém é uma nova concepção feita com oito peças fundidas - em vez de 11. Isto resulta em menos soldas e numa construção mais leve, sem perda de resistência ou rigidez. A geometria foi melhorada, com uma mudança no ângulo de inclinação, agora de 23 graus, e uma redução da distância horizontal para 87,9 mm. A posição do pivô da balança é regulável para ajudar o piloto a personalizar a dirigibilidade de acordo com o seu estilo e as condições de condução.

A posição de pilotagem foi ligeiramente levantada e inclui uma pequena redução na altura do banco (agora com 830 mm), mas ainda é uma postura de pilotagem superesportiva, completa e projetada para o controle ideal em condições de pista. A carenagem é toda

TRIUMPH

nova e representa uma evolução significativa em relação ao modelo antigo, com uma aparência mais elegante e mais agressiva. A moto conta com uma série de inovações que ampliam seu nível de sofisticação, como painéis internos na carenagem com cobertura total, parafusos usinados de fixação do motor, placa de fixação da balança integrada e conjunto da placa/luz traseira destacável para facilitar a conversão para moto de pista.

O subquadro traseiro com acabamento em vermelho é complementado com detalhes vermelhos na carroceria e riscas vermelhas nas rodas, com um característico logotipo "R" na proteção do radiador. Este subquadro de alumínio fundido sob alta pressão não só tem boa aparência, mas também sua construção ajuda a reduzir o tamanho e o peso da traseira, uma ajuda adicional para a centralização de massa. Esta configuração, e a mudança do sistema de escapamento, contribuíram para a decisão de usar uma embreagem deslizante e o recurso da abertura parcial do acelerador ao usar o freio motor, pois há menos peso sobre a roda traseira.

A esportiva 675R é equipada com garfos dianteiros Öhlins NIX30, com redução de atrito reduzida, que oferece controle mais preciso de amortecimento e uma maior faixa de regulagens. A traseira vem com amortecedor Öhlins TTX *Twin Tube* com dois cilindros internos. Em amortecedores convencionais, o óleo é forçado em uma direção durante a compressão e, em seguida, volta na direção oposta.

No modelo TTX, o óleo circula por um cilindro interior principal e por outro externo. À medida que o amortecedor é comprimido, o óleo localizado abaixo do pistão é empurrado para baixo do cilindro interior. Na parte de baixo, o óleo flui na borda e para cima no sentido oposto, ficando entre o cilindro exterior e o interior. Em seguida, flui através de um sistema de válvulas no topo do amortecedor, com válvulas exclusivas de sentido único para garantir seu fluxo por um conjunto de válvulas sob compressão e outro conjunto no curso de retorno, quando o óleo se move na direção oposta.

Esta nova tecnologia traz vários benefícios. Um delas é que todos os reguladores de amortecimento (compressão/dourado e retorno/preto) estão localizados juntos, no topo do amortecedor, tornando o ajuste mais fácil. Em segundo lugar, ao circular por um circuito com este perfil, fica mais fácil para o óleo eliminar calor indesejável, de modo que tende a ficar mais frio.

Mas a principal vantagem é que o óleo está sempre sendo empurrado para as válvulas pelo pistão do amortecedor. Em um amortecedor convencional, no curso de retorno, o óleo está sendo puxado através das válvulas quando o pistão se afasta destas, um movimento de sucção que reduz substancialmente a pressão sobre o óleo. Quando o óleo está quente e o movimento é muito rápido, como acontece em elevadas velocidades de suspensão, a queda de pressão pode causar a formação de bolhas de gás dentro do óleo, um processo chamado de cavitação. Assim, o óleo forma espuma, e é quando o amortecedor perde as suas propriedades ideais de amortecimento. A motocicleta chega ao mercado brasileiro na cor Branco Crystal.



Triumph Tiger Explorer XC

A Triumph aumenta as suas opções nos mercados de passeio e *adventure*, com a nova Tiger Explorer XC. Seguindo o mesmo perfil de sucesso da premiada Tiger 800 XC, a nova Tiger Explorer XC ganha uma série de ajustes para melhorar ainda mais seu desempenho, especialmente para percorrer longas distâncias com conforto e segurança. A chave para o visual robusto da XC são as novas rodas com aros de alumínio e raios de aço. Mantendo as 19 polegadas na dianteira e 17 polegadas na traseira, as novas rodas conservam a incrível dinâmica da Explorer juntamente com o benefício adicional do uso de pneus sem câmara.

O estilo *adventure* é complementado com uma seleção de acessórios originais projetados para aumentar a proteção e a confiança em qualquer aventura. Os protetores das mãos no estilo *adventure*, de alto impacto, por exemplo, oferecem aquecimento e proteção para as mãos. As luzes de neblina duplas de 55 W e elevado desempenho oferecem maior visibilidade para o piloto nas situações mais difíceis.

Compondo seu visual mais agressivo, o modelo conta com barras de tubos de aço rígidos de 22 mm ao redor do motor e um protetor inferior para o propulsor feito em alumínio e bastante robusto – ingredientes que, combinados, oferecem a máxima proteção em qualquer condição de pilotagem. Além dos recursos que vêm de série, a Tiger Explorer XC conta com uma grande variedade de acessórios originais da marca para ser personalizada de acordo com o perfil do seu piloto.

A Tiger Explorer XC é alimentada por um motor de três cilindros, 1.215cc e com eixo de transmissão. Produzindo 137 cv de potência e 121 Nm de torque, este propulsor impressiona pelo desempenho que oferece ao modelo. Para completar o perfil de uma motocicleta perfeita de passeio e *adventure* de longa distância, a nova Tiger Explorer XC conta, de série, com piloto automático, controle de tração, sistema de freios ABS regulável e eixo de transmissão praticamente livre de manutenção. O modelo é comercializado no Brasil somente na cor Verde Khati.



Triumph Thunderbird Storm

A Triumph Thunderbird Storm é um modelo que pertence ao chamado segmento “*power cruiser*”, desenvolvido sob medida para motociclistas que esperam um estilo mais agressivo em sua moto. Seu motor é uma das características mais marcantes desta moto: o aclamado propulsor T-16 da marca, com 1.699 cc, duplo paralelo e enormes pistões, que consegue gerar 98 cv de potência e impressionantes 156 Nm de torque já a partir das 2.950 rpm.

A Thunderbird Storm utiliza o mesmo chassi consagrado da Thunderbird, uma *cruiser* renomada por seu impressionante equilíbrio e precisão, mas é envolta em um visual enxuto e punk. Os marcantes faróis duplos, tradicionais da Triumph, eternizados nos modelos Rocket III e Speed Triple, e o estilo do seu guidão, por exemplo, se encaixam perfeitamente à natureza agressiva dessa *street road*.

A baixa altura do assento, com 700 mm, oferece uma pilotagem suntuosa e descontraída, enquanto a dirigibilidade proporcionará uma prazerosa surpresa para pilotos de *cruisers* e não *cruisers*. A Triumph é renomada por sua capacidade de fabricar motocicletas de ótima dirigibilidade e a Thunderbird não é exceção à regra. Com garfos de 47 mm na dianteira e amortecedores duplos com cinco ajustes na traseira, a Thunderbird Storm oferece uma pilotagem dócil e precisa em todas as condições.

Os discos duplos flutuantes, bem fixados, com 310 mm na dianteira, são prensados pelos quatro poderosos pistões dos freios, proporcionando um poder de frenagem progressivo e extremamente seguro. Os freios ABS são de série. Suas rodas de liga leve de cinco raios são equipadas com os eficientes pneus Metzeler ME 880 Marathon. Com estrutura de alta tecnologia e design moderno, proporcionam conforto e estabilidade em todas as velocidades, mesmo com a moto totalmente carregada. Portanto, são ideais para viagens longas.

O modelo transpira qualidade em cada detalhe, incluindo cada acessório e até mesmo a inscrição Triumph distinta no tanque de combustível. Está é uma máquina desenvolvida para o piloto perspicaz que procura uma alternativa diferenciada neste segmento.

O velocímetro no tanque inclui um computador de bordo abrangente que conta com um relógio, dois medidores de percurso e um medidor de combustível, além de um pequeno e elegante tacômetro. Uma linha bem completa e diversificada, com quase 100 acessórios, está disponível para a Thunderbird Storm, dando aos seus proprietários a chance de personalizar suas motos de acordo com as suas preferências. A motocicleta está disponível com duas opções de cores: Preto Matt Jet e Grafite Matt.



Uma marca com 112 anos de história

1902

É produzida a primeira motocicleta com um motor Minerva de 2,2 cv. O modelo é chamado de Nº 1.

1907

Um novo motor com 3,5 cv é construído. A produção anual da marca atinge 1.000 unidades e a fábrica transfere sua produção em larga escala para Priory Street, em Coventry, na Inglaterra.

1915

A Triumph é escolhida para fornecer o modelo Type H "Trusty" às tropas aliadas durante a 1ª Guerra Mundial. Das 57.000 motocicletas produzidas neste período, 30.000 unidades eram equipadas com motorização de 499 cc com refrigeração a ar e um cilindro. Foram as primeiras motocicletas a utilizarem esta tecnologia.

1927

A fábrica de Coventry, agora com 500.000 m² e 3.000 funcionários, produz 30.000 unidades por ano.

1936

A operação de carros e motos Triumph é separada. Edward Turner é indicado como chefe de designer na área de motocicletas.

1937

Turner revela o motor de 498 cc de dois cilindros SpeedTwin (T100), que atinge uma velocidade máxima de 144 km/h. Isso é definitivamente uma motocicleta britânica e, com ela, se estabeleceu um padrão para as motocicletas Triumph nos próximos 40 anos.

1940-1945

Mais de 50.000 motos são vendidas para as tropas militares e toda a produção ficou voltada para atender a esta demanda. A fábrica Priory Street é bombardeada em novembro de 1940. Instalações temporárias em Warwick são usadas até que uma nova planta comece a operar em Meriden, em 1942

1946

Com o retorno da paz, a companhia foca em três modelos: Tiger T100 (pilotada por Eric Lyons, teve sua primeira vitória em 1946, no Manx Grand Prix), a SpeedTwin e uma pequena "touring" de 349 cc e motor de três tempos. Todos os modelos tinham braço telescópico no garfo dianteiro.

TRIUMPH

1954

Marlon Brando pilota uma Thunderbird 6T de 650 cc no filme “The Wild One”. O ator influenciou gerações de jovens com seu personagem Johnny Strabler, um “bad boy” líder de uma gangue de motociclistas, sempre vestido com uma jaqueta de couro, um boné e pilotando sua Triumph.

1955

Johnny Allen atinge os 310 km/h em Bonneville Salt Flats, pilotando uma Thunderbird preparada com um motor de 650 cc. É o início de uma era notável de desempenho, na qual a Triumph deteve por 15 anos consecutivos o recorde de velocidade em terra.

1959

O modelo ícone Bonneville (T120, com 650 cc) é lançado. O nome foi dado em homenagem ao local onde a Triumph conquistou o recorde de velocidade. A Bonneville torna-se a motocicleta com dois cilindros mais vendida na Inglaterra em todos os tempos.

1963

A Trophy TR6 650 é pilotada pelo famoso ator Steve MacQueen no filme “The Great Escape”. Ele protagonizou a famosa cena em que tenta saltar sobre uma cerca na fronteira entre a Alemanha e a Suíça, durante a Segunda Guerra Mundial, mas termina enrolado com a moto e a cerca de arame farpado.

1966

Buddy Elmore venceu a corrida Daytona 200 com uma Tiger 500 cc construída pela fábrica. O protótipo Gyronaul X-1, preparado com um motor Triumph de 650 cc, bate o recorde de velocidade em Bonneville Salt Flats, atingindo 395 km/h.

1967

Gary Nixon prova que a vitória na Daytona 200 do ano anterior não foi por acaso, repetindo o feito a bordo de um Tiger 100. Além disso, o sucesso nas corridas é apreciado por John Hartle e inicia-se a produção do modelo TT. 28.700 motos da Triumph são vendidas nos Estados Unidos.

1968

A 750 cc de três cilindros finalmente é lançada, com o motor comprado da Trident e BSA Rocket 3. EvenKnieval tenta saltar com uma Bonneville a fonte do Caesar’s Palace Casino em Las Vegas, nos Estados Unidos.

1969

A produção de motos em Meriden alcança o pico de 46.800 unidades no ano.

1975

A produção da Bonneville continua após os trabalhadores formarem uma cooperativa para manter a fábrica de Meriden em funcionamento.

TRIUMPH

1983

A fábrica de Meriden fecha as portas. John Bloor adquire o nome da Triumph e a licença para continuar a produzir, em Meriden, uma pequena quantidade de motocicletas Bonneville.

1987

O primeiro “novo” motor da Triumph, com 1.200 cc e quatro cilindros, começa a ser testado.

1990

O retorno da Triumph! Seis novos modelos são anunciados no Salão de Colônia, na Alemanha: a incomparável Tridente 750 e 900 de três cilindros, a touring Trophy 900 de três cilindros, Trophy 1.200 de quatro cilindros e as esportivas Daytona 750 de três cilindros e Daytona 1.000 de quatro cilindros.

1994

O jogo muda com o lançamento da Speed Triple e assegura o retorno da Triumph ao segmento esportivo de motocicleta, inaugurando o “Speed Triple Challenge Race”. A Triumph confirma o retorno aos Estados Unidos com a introdução de uma nova subsidiária, a Triumph Motorcycles América. A permissão do projeto da nova fábrica em Hinckley com 40 acres é concedida.

1995

The Triple Connection, linha de acessórios e roupas, é lançada com inicial em torno de 12.000 unidades por ano. A 30.000ª Triumph é produzida em Hinckley: uma Thunderbird que foi depois enviada para a Austrália.

1996

A Daytona T595 rouba a cena. Seu estilo deslumbrante contribuiu para uma longa fila de espera dos clientes. Um ano depois, uma Daytona T595 tornou-se a 50.000ª motocicleta produzida em Hinckley.

2000

Uma década depois de a Triumph renascer, a Bonneville volta a fazer parte da linha de motocicletas da marca. Uma motocicleta voltada não somente para os motociclistas que se lembravam do tradicional modelo, mas também para aqueles que apreciam a modernidade e a garantia de uma boa pilotagem com um moderno motor com dois cilindros paralelos.

2002

Um grande incêndio destrói a planta de montagem da fábrica 1, em Hinckley. A fábrica é reconstruída e reformada em menos de seis meses depois do incêndio. A superesportiva Daytona 600 é apresentada e obteve uma grande vitória na prova “Isle of Man TT”, em 2003, pelas mãos de Bruce Anstey.

TRIUMPH

2004

Mais uma novidade. A Triumph Rocket III é apresentada. Os detalhes do motor de três cilindros são simplesmente surpreendentes: 2.294 cc, 146 cv de potência e 147 Nm de torque a 2.500 rpm. Desde o seu lançamento, continua sendo a maior motocicleta em produção em série no mundo.

2006

Com tudo novo, a Daytona 675 Triple é lançada. A 675 vence por quatro anos consecutivos o “Supertest King of Supersports”. Com a fábrica 4 na Tailândia aberta, o volume de produção aumenta para 41.974 unidades anuais.

2007

Street Triple, uma mistura do estilo e diversão da Speed Triple com o poder e maneabilidade da Daytona 675: instantaneamente cria-se um novo e altamente bem-sucedido segmento no mercado de motocicletas.

2009

A Triumph tem a primeira experiência na linha “R” com o lançamento da Street Triple R. Destaques para os freios com elevado desempenho e o pacote de suspensões líder na categoria.

2010

A fábrica da Triumph em Hinckley lança a primeira motocicleta com sistema de transmissão de potência por correia de 1600 cc com dois cilindros paralelos - *Thunderbird*. Isso faz com que a reputação da Triumph em ciclística e excelente engenharia seja reconhecida no segmento cruiser. A revista US Cycle World a elege a “Cruiser of the Year”.

2011

A Triumph lança os modelos Tiger 800 e Tiger 800XC, Speed Triple, Daytona R, América, Speedmaster e Thunderbird Storm. É o maior número de lançamentos em um ano feito pela Triumph.

2012

A marca completa 110 anos de existência. A data é comemorada com uma série de novos lançamentos, como a Tiger Explorer, uma motocicleta equipada com motor de 1.215 cc e um eixo cardan que impressiona o crescente segmento adventure. O mesmo motor é utilizado na nova Trophy. Para completar um ano agitado, modificações importantes foram aplicadas nas plataformas 675 cc de Street Triple e Daytona. As vendas atingem 50.000 unidades, suportadas pela abertura da nova subsidiária no Brasil.

2013

O market share da Triumph no segmento acima de 500 cc atinge 6,2% e o plano de expansão da empresa continua com a entrada na Índia.



TABELA DE PREÇOS DA TRIUMPH

(Janeiro de 2014)

MODELOS	PREÇOS SUGERIDOS
Triumph Bonneville T100	R\$ 29.900,00
Triumph Street Triple 675 (com freios ABS)	R\$ 31.900,00
Triumph Street Triple R 675 (com freios ABS)	R\$ 34.900,00
Triumph Tiger 800 (com freios ABS)	R\$ 35.900,00
Triumph Tiger 800XC (com freios ABS)	R\$ 39.900,00
Triumph Speed Triple (com freios ABS)	R\$ 42.900,00
Triumph Daytona 675R (com freios ABS)	R\$ 48.690,00
Triumph Thunderbird Storm (com freios ABS)	R\$ 49.900,00
Triumph Tiger Explorer (com freios ABS)	R\$ 54.900,00
Triumph Tiger Explorer XC (com freios ABS)	R\$ 62.900,00
Triumph Rocket III Roadster (com freios ABS)	R\$ 69.900,00
Triumph Trophy SE (com freios ABS)	R\$ 79.900,00

Os preços acima incluem os custos de frete. Para obter informações sobre a Triumph e seus produtos, o consumidor pode acessar os endereços www.triumphmotorcycles.com.br e www.facebook.com/TriumphMotorcyclesBrasil ou entrar em contato pelo e-mail sac@triumph.co.uk.