

TORQUE

Numero 37 - Autunno 2005

INCOMPARABLE

Daytona 675



ALL'INTERNO: R.A.T. WORLD, LA RIVISTA DELLA

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

GO YOUR OWN

EDITORIALE

Sono passati dieci anni da quando mi sono seduto davanti a un foglio bianco per pianificare quello che la Riders Association of Triumph avrebbe dovuto diventare. Il risultato fu la nascita del R.A.T., la sua crescita e il suo apprezzamento da parte di migliaia di motociclisti che ne fanno parte in tutto il mondo.

Ma quella che dieci anni fa mi è sembrata una formula valida, lo è anche oggi? Abbiamo deciso di scoprirlo parlando con membri vecchi e nuovi, concessionari con R.A.T. Pack che girano alla grande e altri che hanno avuto problemi e altri ancora che non hanno mai avuto un R.A.T. Pack. Le risposte

sono state in ogni caso interessanti e indicative. Pare che vi piaccia ricevere Torque, anche se qualcuno lo vorrebbe con più frequenza e maggior ricchezza di contenuti "dietro le quinte". Vi piacciono anche gli eventi, soprattutto i Raid e quelli a carattere nazionale. Molti di voi fanno però fatica a parteciparvi per via della distanza o di impegni di famiglia. I Pack Meeting e le uscite con altri appassionati con cui condividere esperienze, sono differenti da quelli offerti da altre case motociclistiche o Motoclub, e in genere molto apprezzati.

Ciò che non vi piace è invece pagare una quota di iscrizione. Molti degli ex-membri trovavano interessante Torque ma, per diversi motivi, non partecipavano agli eventi né alle attività dal Pack. Quindi il solo Torque non giustificava il pagamento dell'iscrizione.

Trovate scomodo dover rinnovare ogni anno, anche perché a volte, o per problemi di posta o per cambiamenti di indirizzo, i moduli non arrivavano. La trafila di completare un modulo, spedire soldi, un assegno, o anche pagare con carta di credito, persino via Internet è stata un disincentivo al rinnovo. Il R.A.T. kit è visto da alcuni come un aspetto importante dell'associarsi, ma molti non lo considerano tale. La conclusione è stata dunque semplice. Aumentare le cose che piacciono ai soci ed eliminare le altre. Ed è esattamente ciò che abbiamo fatto.

Dal 1 dicembre, l'iscrizione al R.A.T., compreso l'abbonamento a Torque, sarà gratuita. L'unica cosa da fare è chiederla. E, per rendere anche questa operazione più semplice possibile, sarà possibile utilizzare direttamente il sito Triumph, oltre che tramite il vostro concessionario. L'unica cosa che vi chiediamo è rinnovare ogni anno, così di permetterci di essere in possesso dei vostri dati aggiornati e da sapere che siete interessati a continuare ad essere membri. Pin e patch saranno ancora disponibili e per ottenerli non dovrete fare altro che mandare una busta preaffrancata al vostro R.A.T. co-ordinatore nazionale (Stefano Martignoni). Ciò significa che tutte le nostre risorse potranno essere indirizzate per migliorare le cose che più vi interessano, ovvero Torque e gli eventi, senza sprecare tempo ed energie per svolgere le pratiche amministrative.

Riteniamo che questo sia un grosso passo avanti per il R.A.T. e speriamo che siate d'accordo. Spendere meno ed ottenere di più non è un cattivo affare. Ora non ci sono scuse perché i triumphisti non vogliono godere dei benefici di essere associati al R.A.T., fosse anche solo la lettura di Torque. Fatelo sapere ai vostri amici, ai vecchi soci, a tutti i possessori di Triumph che conoscerete! C'è un grande futuro per la Riders Association of Triumph e mi auguro che un grande numero di triumphisti possano unirsi a noi e condividere le nostre esperienze.

Neil Webster
International Manager



Sommario

4 Triumph News



Ogni anno due nuovi modelli, è la strategia di Triumph. In questo numero vi sveliamo tutti i segreti della sorprendente Scrambler e della incomparabile Daytona 675.

8 Tiger 2006



Alan Cathcart ci racconta la sua riscoperta della Tiger durante un week-end di test nella campagna inglese.

14 Eventi nazionali



News e immagini dei due più importanti eventi Triumph europei, quello italiano e quello francese. Ad accomunarli, un tempo stupendo, turni gremiti e atmosfera unica. Un'esperienza indimenticabile. Se qualcuno se li è persi, niente paura, si replica nel 2006.

16 Sympatex



Triumph e Sympatex continuano la loro relazione e hanno sviluppato una gamma di abbigliamento tecnico per la stagione 2006. Il guru dell'abbigliamento Triumph, Mark Boswell, ci illustra i nuovi prodotti.

20 Pirenei



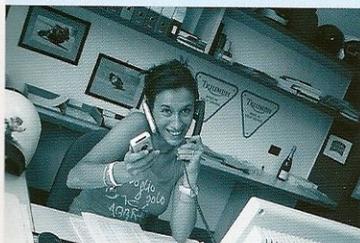
Un articolo scritto con le esperienze personali dei partecipanti al Pyrenees Raid di quest'anno. 52 soci R.A.T. e le loro avventure sulle montagne spagnole.

26 Lettere



Avventure di Tigri da Taiwan e una Rocket all'isola di Man sono due delle storie raccolte nelle pagine dei lettori.

34 People



Alessandra Gasperini lavora con Triumph da nove anni e il suo apporto ha contribuito al rapido diffondersi del marchio in Italia. La sua passione è grande, e il suo fidanzato se ne è accorto di recente.

Centre section

R.A.T. World RW1-RW16

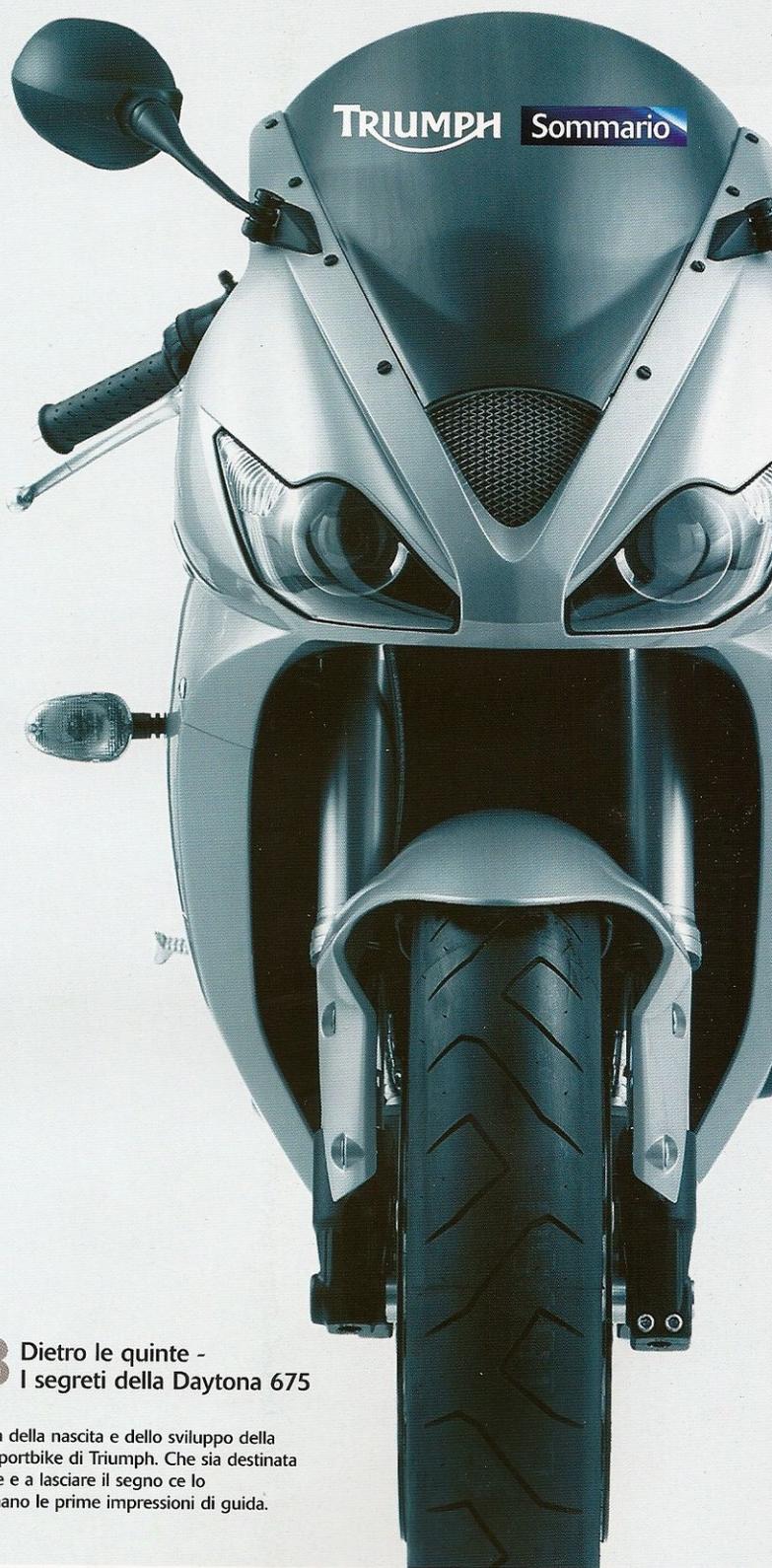
RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

R.A.T. World



LE NEWS - GLI EVENTI - LE USCITE

Gente speciale e un marchio speciale meritano un'organizzazione speciale. Il R.A.T. (Riders Association of Triumph) vuole essere questo e il suo obiettivo è infatti quello di unire persone animate da una passione comune. Dall'adrenalina delle giornate in pista al relax dei tour sulle strade più belle del mondo, passando per tutto quello che sta nel mezzo. R.A.T. World è una finestra su questo modo di essere, di vivere la moto e la passione per Triumph.



TRIUMPH **Sommario**

28 Dietro le quinte - I segreti della Daytona 675

La storia della nascita e dello sviluppo della nuova sportbike di Triumph. Che sia destinata a stupire e a lasciare il segno ce lo confermano le prime impressioni di guida.

www.triumphmotorcycles.com

Torque è pubblicato trimestralmente dalla Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinckley, Leics, England, LE10 3ZP.

Direttore: **Simon Carter**

Produzione: **Red Square Graphics**

Quanto espresso su *Torque* non è necessariamente correlato alla Triumph Motorcycles Ltd o alla Riders Association of Triumph. Triumph Motorcycles Ltd. e R.A.T. non hanno responsabilità per fatti, situazioni o foto non riportati accuratamente sulla rivista.

NEWS 2006

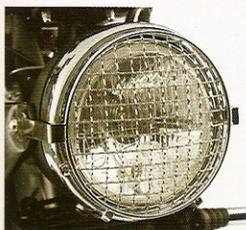
Le motociclette Triumph hanno sempre avuto una forte personalità che le ha distinte dalla massa di prodotti omologati, rendendole uniche. Questo processo evolutivo, voluto e pianificato, è diventato ancora più evidente negli ultimi due anni ed è culminato nei due nuovi modelli che vanno ad arricchire la gamma 2006.

La Grande Fuga

SCRAMBLER

Sarà la bicilindrica Scrambler la moto che darà uno scossone alla gamma delle Modern Classics, e rappresenterà una fresca rivisitazione di un'altra icona della storia di Triumph. Si tratta infatti di una

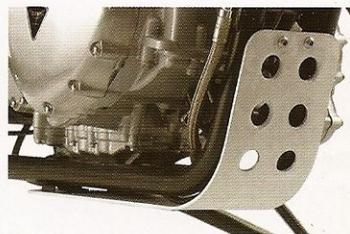
reinterpretazione in chiave urbana e contemporanea della moto resa famosa da personaggi mitici degli anni '50 come Steve McQueen. Una moto a 360 gradi, ispirata in parte dalla cultura rilassata della California e in parte dallo stile degli aficionados dello scooter del sud Europa, la Scrambler è stata realizzata specificatamente per un pubblico



Le tabelle portanumero, un omaggio a Steve McQueen, sono uno dei numerosi accessori progettati per la Scrambler.



che il mercato ancora non riesce a soddisfare. Ben poche moto possono vantare di essere uniche. La Scrambler, grazie al suo stile autentico è senz'altro fra queste. La sella piatta, il piccolo faro, la strumentazione ad un singolo elemento aiutano ad accentuare la sua diversità al pari del doppio scarico su un unico lato. Il motore da 865cc, DOHC, 8 valvole, raffreddato ad aria utilizza un manovellismo a 270° per ottimizzare la curva di coppia e la dolcezza di erogazione. Alesaggio e corsa di 90x68mm, rapporto di compressione di 9.2:1, il motore è alimentato da due carburatori con sensore della posizione della valvola. La potenza massima di 55CV è raggiunta a 7.000 giri, mentre la coppia massima di 69Nm a 5.000, ed è tradotta alla ruota da un cambio a cinque marce con trasmissione finale a catena. Grazie alla sua ciclistica – il telaio è una robusta culla in tubi di acciaio e le sospensioni sono una forcella con steli da 41mm e una coppia di ammortizzatori cromati, regolabili nel precario – la Scrambler è fatta per durare, incurante delle sconnessioni della strade e della vita. L'ampio e alto manubrio e le pedane rialzate facilitano il controllo e la manovrabilità a bassa velocità. Le ruote, rigorosamente a raggi, hanno gomme tassellate che non temono nemmeno i pavè più insidiosi. La frenata è demandata ad un paio di pinze a doppio pistoncino, che agiscono sui dischi di entrambe le ruote. Per una moto simile sono stati preparati una serie di accessori specifici, in grado di personalizzarne l'aspetto, oltre che la funzionalità. Tra gli altri, una piastra para motore, la griglia per il faro, tabelle portanumero, contagiri, taversino per il manubrio, e sella monoposto con portapacchi. Due le colorazioni previste: Caspian Blu/White e Tornado Red/White, per sottolineare l'appeal rétro. La Scrambler, come le sue antenate ha un look distintivo, un carattere e una personalità uniche. Offre tutto lo stile di un'icona, grande praticità di utilizzo ma soprattutto la possibilità di una Grande Fuga dalla routine quotidiana.



Davanti a tutti

DAYTONA 675

Ben poche moto hanno avuto la capacità di rompere degli schemi e la Daytona 675 è senza dubbio una di queste. Non solo è la prima media al mondo con motore a tre cilindri, ma basta accenderla ed ascoltare la sua musica per capire che è diversa da ogni altra. Uno dei punti fondamentali del progetto del nuovo motore è stato contenerne le dimensioni in modo da contribuire alla

snellezza generale della moto. Il compatto cambio a 6 marce accorcia notevolmente il motore ed è il primo, realizzato da Triumph, ad avere i rapporti così ravvicinati per massimizzare le curve di potenza e coppia. Alesaggio e corsa misurano 74x52,3mm, la potenza massima è di 125CV a 12.500 giri mentre la coppia è pari a 72Nm a 11.750. Il superbo telaio in lega di alluminio

abbraccia il motore e ne amplifica i benefici delle ridotte dimensioni. L'inclinazione del canotto è di 23,5°, l'avancorsa di 56,8mm e l'interasse 1.392mm. La forcella è una Kayaba pluriregolabile (precarico molla, idraulica in compressione ed

estensione) così come il monoammortizzatore posteriore con serbatoio separato. Il forcellone in alluminio misura 574mm dall'infulcro al perno ruota ed è stato disegnato per ottimizzare l'azione della sospensione e il feeling con la ruota posteriore. Il peso a secco è di 165kg. L'impianto frenante si fregia, all'anteriore, di due pinze a quattro pistoncini con attacco radiale, azionate da una pompa anch'essa radiale, che agiscono su due dischi flottanti da 308mm. Al posteriore il disco da 220mm è morso da una pinza a due pistoncini. Le ruote, di nuovo disegno, sono a cinque razze e calzano pneumatici Pirelli Dragon Super Corsa Pro dal grip eccezionale.

La strumentazione, digitale, ha tutte le classiche funzioni di marcia, incluso il consumo medio di carburante. Comprende inoltre un timer con memoria fino a 99 giri con le velocità medie e massime per ciascun giro, la marcia inserita e il segnalatore di cambiata. Le luci con doppi proiettori, oltre ad essere eleganti, producono un eccellente fascio luminoso e sono associate ad un leggero elemento posteriore a LED.

Una gamma completa di accessori dedicati, compresi parafanghi, copri scarichi, paratacchi e pannelli interni del cupolino, tutti in fibra di carbonio, sarà disponibile a breve. Lo stesso vale per il terminale aperto (da utilizzare in circuito) e per lo scarico completo in titanio che lo specialista Arrow ha progettato espressamente per la Daytona 675, in grado di incrementare la potenza massima di 5CV a fronte di un risparmio di peso di 6kg.

Disponibile nei colori Scorched Yellow, Tornado Red e Graphite Grey, la Triumph Daytona 675 è stata creata per essere una moto di cui non ci si può stancare. Prenota subito un test ride presso il tuo concessionario.



Se volete saperne di più, compreso i dettagli della Rocket III Classic e i nuovi colori 2006, visitate il sito www.triumphmotorcycles.com dove troverete tutte le news, le foto e le schede tecniche.

TRIUMPH GO YOUR OWN WAY

| | | |
|---|---|---|
| <p>Motorciclette Parti ed Accessori Abbigliamento</p> <p>Elenco R.A.T. Pack Contatti R.A.T. Notizie & Articoli Eventi Isoloni Concessionarie Hotbiz Downloads L'azienda</p> | <p>UN MODO DI ESSERE CM vive R.A.T. vive Triumph.</p>  | <p>ESISTE UN RETE4 programma di eventi, ciascuno dei quali ricomincia lo spirito che animava il "popolo Triumph".</p>  |
| <p>R.A.T. (Riders Association of Triumph) è il sub ufficio del presidente di motorciclette Triumph.</p> | <p>PROSSIMI APPUNTAMENTI Starsi a Stab... Triumph Ottobre 21/28/2005 Dove... L'ospite ancora.</p> | |

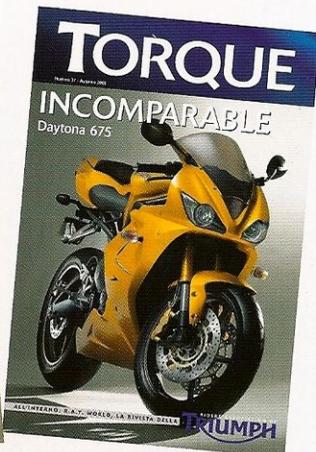
© Copyright: Triumph Motorcycles, 2004. Servizio & Condizioni: Triumph motorcycles.com

Da dicembre 2005, il vostro legame con Triumph sarà a portata di mouse.

Novità dal mondo R.A.T.

Non vi sarà sicuramente sfuggita la notizia di pag. 2, nella quale Neil Webster comunica che tutte le iscrizioni al R.A.T. che prevedevano il rinnovo tra luglio e novembre sono state prolungate sino alla fine del 2005. Ma non è tutto. Dal 1 dicembre sarà infatti possibile rinnovare la propria associazione ed effettuare tutte le eventuali modifiche ai dati personali direttamente on-line, sul sito www.triumphmotorcycles.com

Rinnovare la vostra iscrizione e continuare a ricevere Torque sarà dunque facile e veloce quanto un click! Le modalità per effettuare queste operazioni saranno spiegate nel dettaglio sul numero invernale di Torque, che riceverete in dicembre.



Visitate www.triumphmotorcycles.com per tenervi aggiornati sul mondo Triumph.

Associarsi al R.A.T. apre le porte al mondo degli eventi Triumph.



Paul Smith e Triumph, accoppiata di stile

La relazione con lo stilista inglese continua a dare frutti. Oltre ad aver personalizzato alcune Bonneville T100, Paul Smith ha introdotto una linea ispirata a Triumph nella sua collezione autunno-inverno. Stivali e giacche in pelle di sapore vintage, ma anche jeans, t-shirt e accessori faranno infatti parte delle linee Paul Smith Jeans, Paul Smith Accessories, Paul Smith Shoes e Paul Smith Pink. Sir Paul Smith si è senza dubbio divertito a lavorare con Triumph. "È stato bello personalizzare queste Bonnie, così classiche e, soprattutto, simbolo di un marchio inglese ricco di storia e fascino". Le moto e i capi di abbigliamento by Paul Smith sono apparsi di recente su riviste come GQ e Rolling Stone, una vetrina di prestigio che di sicuro aumenterà l'interesse intorno a Triumph e alle sue moto.

In sella alla nuova Triumph Tiger 2006



testo Alan Cathcart
foto Kyoichi Nakamura



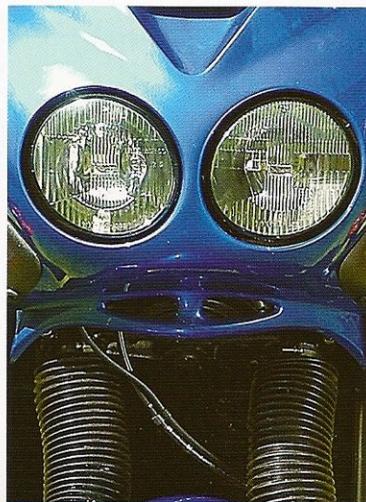
Nulla soddisfa quanto il successo. Sono passati 13 anni da quando fece il suo debutto per poi evolvere in una Granturismo dagli ampi orizzonti. La allround tre cilindri Triumph continua a godere dei favori dei motociclisti e le 3.000 moto vendute nei primi mesi dell'anno (l'intera produzione 2005) hanno spinto l'azienda a cambiare i piani. Anziché realizzare un'appendice alla produzione 2005 per soddisfare la domanda extra, Triumph ha deciso di anticipare la commercializzazione della versione rivista e corretta prevista per il 2006. Ho avuto l'opportunità di guidare questa moto per una settimana, in svariate condizioni sia di terreno sia meteo, e l'esperienza non mi è affatto dispiaciuta.

Chi si aspettava, per il 2006, una Tiger con il nuovo tre cilindri a corsa lunga da 1.050cc è rimasto un po' sorpreso. La Tiger continua infatti ad essere spinta dal suo motore 955i, 12 valvole DOHC ad iniezione, utilizzato per la prima volta sulla Tiger 2001, seppure in versione aggiornata. Il nuovo propulsore vanta infatti nuove teste e i medesimi carter utilizzati per il motore da 1.050cc, che ne migliorano notevolmente l'aspetto, ora molto più pulito grazie al riposizionamento dei tubi e dei cablaggi.

Nel motore, carter a parte, continuano a lavorare lo stesso albero motore con manovellismo a 120°, i pistoni forgiati con compressione pari a 11,65:1, i doppi alberi a camme in testa con comando a catena. Sono nuove invece le teste, i condotti e le camere di combustione, un insieme più efficiente.

L'alimentazione è tutt'ora demandata all'iniezione elettronica sequenziale multipoint della Sagem, con un iniettore per cilindro

posizionato sotto la valvola del corpo farfallato da 45mm. Il cambio, a sei marce, ha mantenuto inalterati i rapporti ma è stato migliorato grazie anche all'aggiunta di un ingranaggio per il recupero dei giochi che riduce il rumore e le vibrazioni (una caratteristica in comune con la Daytona 650, la Sprint ST e la Speed Triple). Il risultato è un funzionamento dolce e preciso che nulla ha a che vedere con quello dei modelli precedenti. Non che ci sia un gran bisogno di utilizzarlo, grazie all'elasticità del motore che permette di mantenere la sesta anche a 1.200 giri senza patire strappi o riprendere a gas spalancato da 2.200 giri sino all'ingresso del limitatore. In realtà difficilmente chiamato in causa perché tutta la coppia è disponibile già da 4.400 giri con una curva che procede piatta sino ai 9.500, che coincidono con l'erogazione massima della potenza. Questo significa che quel modo di guidare, con cambiate rapide nei dintorni dei 7.000 giri, con un cambio così, sarà sicuramente la soluzione adottata da tutti quei Tigeristi che amano godere di quella



Il look familiare del doppio faro, pronto ad illuminare la notte.

HO AVUTO LA POSSIBILITÀ DI GUIDARLA PER UNA INTERA SETTIMANA, IN OGNI CONDIZIONE DI TEMPO, E PER ME È STATA UNA PIACEVOLE RISCOPERTA



spinta ai medi regimi tipica di questo tre cilindri. Il comportamento da semi-automatica renderà la guida della Tiger in città o in condizioni di traffico lento, incredibilmente facile, senza dover continuamente chiedere aiuto al cambio, anche se questo è ora ultra preciso e dolce (si può addirittura fare a meno della frizione per salire le marce), anche la frizione è assolutamente morbida e leggera, niente affatto stancante. Le sei marce della trasmissione sono invece una di troppo, proprio perché il carattere del motore non incoraggia certo la cambiata. Con il tachimetro che segna 160km/h a 6.200 giri non c'è davvero bisogno di una sesta marcia overdrive, specialmente con questo nuovo motore e la mappatura rivista della centralina. Però, tutti hanno la sesta marcia, così anche Triumph ha dovuto adeguarsi. La legge del mercato non sempre è la più saggia.

A racchiudere il motore c'è lo stesso telaio di prima, con le medesime sospensioni Kayaba

che compiono un egregio lavoro su qualsiasi fondo stradale. La qualità della guida della Tiger è elevata, così come lo è la sua altezza da terra! Persino la più bassa delle due regolazioni della sella (840 e 860mm) sembra troppo alta anche per un pilota da uno e ottanta come me. Una ragione è essenzialmente la larghezza della morbida e confortevole sella, l'altra potrebbe essere il fatto che in Germania – terra di conquista per la Tiger – gli uomini sono ancora più alti!

Le dimensioni minimaliste del cupolino sono un chiaro avvertimento che, appena sopra i 130km/h dovrete fare un certo sforzo



Le borse con sistema di sgancio rapido sono pratiche e funzionali.

per vincere la pressione dell'aria sulle spalle e restare ben attaccati al manubrio. Tuttavia, nonostante ciò, la moto non soffre di ondeggiamenti alle alte velocità. Il vero

risultato del suo vestito ai minimi termini, è che la Tiger sembra più snella di molte delle sue rivali a soli due cilindri. In effetti la facilità con la quale si lascia condurre fra le curve delle strade tortuose di ogni tipo è sorprendente. Di ciò bisogna ringraziare

le sospensioni e la geometria di sterzo, rivista un anno fa, che si basa su un rake di 25,8° e un'avancorsa di 88mm, accoppiati ad un interasse di 1.515mm, nettamente inferiore ai 1.550mm di un tempo. La posizione di guida è rilassata ma infonde sicurezza e controllo, merito delle dimensioni del manubrio e della corretta posizione in sella.

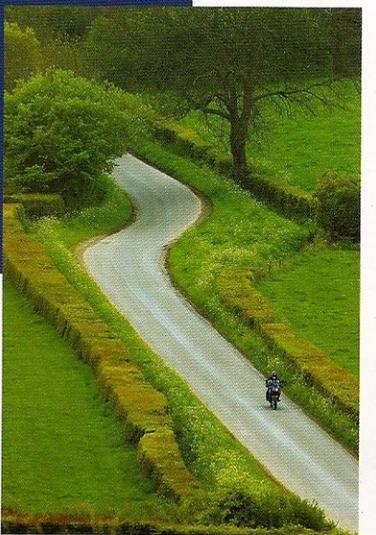
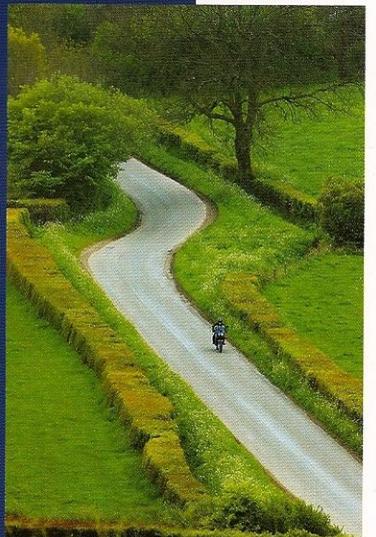
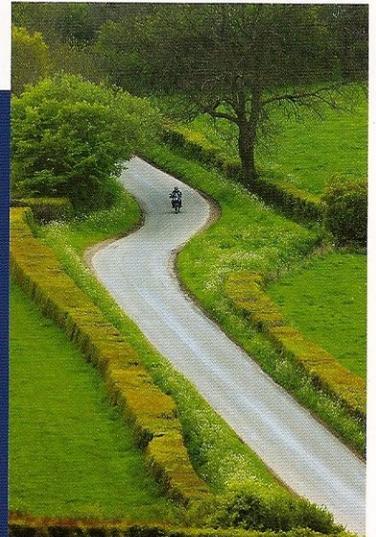
La sella alta e la posizione poco affossata, particolarmente godersi nella guida a basse velocità, sono ottime per combattere il traffico ma anche per apprezzare il panorama o guardare oltre le siepi per vedere cosa c'è al di là...

Anche con l'escursione delle sospensioni ridotta e le molle più dure, l'effettiva qualità della guida offerta dalla Tiger è godersi modo particolare sulle strade secondarie, dal fondo non proprio impeccabile, che circondano Stratford-upon-Avon e seguono il corso

tortuoso di un torrente attraverso la pianura e le colline, dove bisogna cambiare direzione di continuo e chiedere alla moto di restare

LA FLUIDITÀ DEL SUO MOTORE È
ECCELLENTE E GUIDARE LA TIGER FRA
IL TRAFFICO O A BASSA VELOCITÀ È
SORPRENDENTEMENTE FACILE







Niente fronzoli. Gli strumenti sono classici e forniscono tutte le info necessarie.

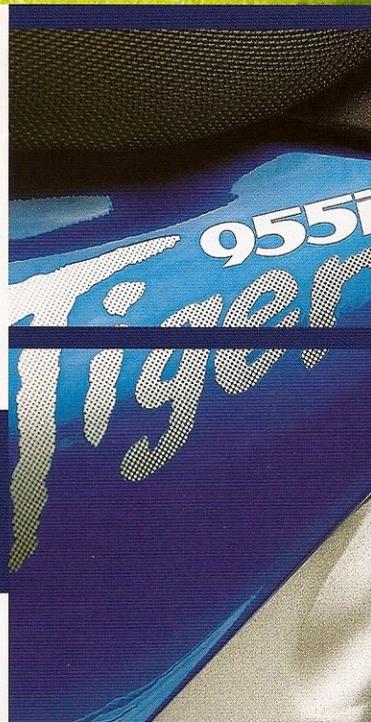
composta sulle cunette mentre dai gas sul successivo, breve rettilineo. I 215kg di peso a vuoto certo aiutano e, sebbene le sospensioni siano più dure in compressione rispetto alle precedenti, la guida non è mai nervosa e il pilota gode sempre di un buon feeling e addirittura di un maggiore comfort. Soprattutto nelle frenate decise si apprezza il set up della forcella che non affonda in modo eccessivo, al contrario della precedente, non molto a suo agio se strapazzata su strade tortuose dal fondo irregolare. A proposito di frenata, l'impianto Nissin lavora egregiamente, con i due dischi anteriori da 310mm morsi con accettabile decisione dalle pinze a due pistoncini (anche in caso di moto carica di passeggero e bagagli). Gli specchietti offrono una buona visibilità e, sebbene la Tiger in assetto touring sia indubbiamente larga, le nuove ruote in lega aiutano a darle un'aria aggressiva, piacevole e personale, in ciascuna delle tre colorazioni del 2006. Caspian Blue, Silver Aluminium, Jet Black.

Dopo aver guidato la Tiger 2006, è facile capire perché gli ingegneri Triumph non hanno mai rinnovato la Trophy, ora fuori catalogo. Si sono concentrati sulla Tiger, facendone una all-round macinachilometri per capitani coraggiosi e le loro compagne, agli antipodi della più sportiva Sprint ST, che appropria l'argomento dal lato opposto del mercato. Triumph ha un reale vantaggio, nel segmento Touring, dato da quel meraviglioso



motore. Gli ingegneri di John Bloor sono stati davvero bravi a mantenersi al livello dei loro concorrenti - e in qualche caso sopravanzandoli - con la 955i Tiger. In questo momento, sul mercato, è una delle moto col miglior rapporto qualità/prezzo, e non perché il prezzo sia basso.

LA TIGER È SENZA DUBBIO UNA DELLE
MOTO CON IL MIGLIOR RAPPORTO
QUALITÀ/PREZZO OGGI SUL MERCATO



TRIUMPH
CLOTHING



GO YOUR OWN WAY

Casual clothing from Triumph.
Because there's always someone who wants to be different.

Products shown - Rathbone jacket with distressed flag t-shirt

www.triumphmotorcycles.com

Italia

Più di 700 persone si sono ritrovate a Varano de' Melegari con in



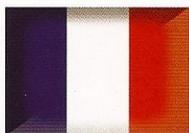
mente una sola cosa. Divertirsi. Ovvero, guidare e parlare di moto, ascoltare e ballare buona musica, gustare ottimo cibo, incontrare vecchi e nuovi amici. La ricetta del T-day è semplice e gustosa al tempo stesso: una consistente dare di turni in pista insaporita da una manciata di eventi di contorno come le esibizioni di Kevin Carmichael, un essere metà uomo metà Triumph (se vedete parcheggiata una Speed senza avantreno, non pensate che qualcuno se lo sia rubato, quella è la sua moto in configurazione wheeling). Oppure la musica dal vivo, i Demo Ride, le lezioni di guida in pista, ma soprattutto i due eventi che hanno infiammato il pubblico sulle tribune. Il Classic Bike Event e la manifestazione di Endurance. Breve ma intenso il primo. 10 minuti carichi di atmosfera, grazie alle Triumph classiche che si sono esibite fra i cordoli, dando vita a quello che è forse l'evento più ricco di fascino di tutto il Triumph-Day. Coinvolgente la seconda, con 21 squadre di tre piloti che si sono dati il cambio ogni 10 minuti e che hanno cercato di percorrere il maggior numero di giri possibile, in un'ora e mezza. Un'esibizione spettacolare che ben poco ha a che vedere con il classico *aplomb* inglese. Per il prossimo anno la nostra promessa è una sola. **Darvi di più.**



Gli eventi Triumph 2005

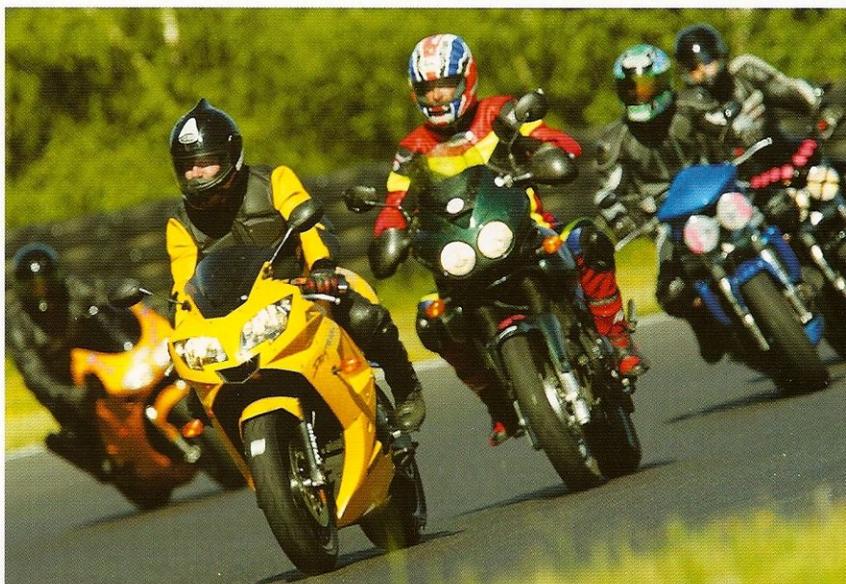
Una Triumph è differente da qualsiasi altra motocicletta e chi ne guida una è differente dagli altri motociclisti. Ecco perché il Triumph-Day non è un evento come gli altri. L'estate 2005 ha visto svolgersi l'ottava edizione dell'ormai consolidato appuntamento italiano e ha salutato la prima volta dei cugini d'oltralpe. Stefano Martignoni e Bertrand Goyez ci danno un assaggio di quello che qualcuno di voi si è perso.

Francia



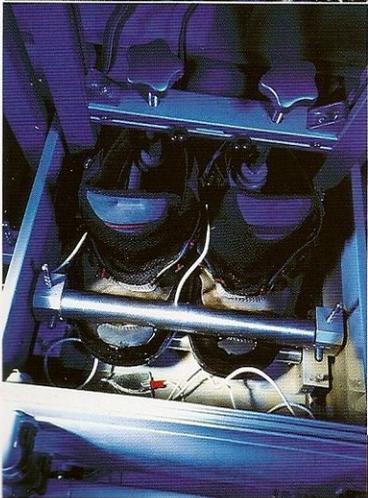
Il fulcro dell'evento è stato l'eccellente circuito di oltre 3 km sul quale, per tutto il week end, si potevano seguire i consigli e le traiettorie di Bruno Bonhuil – un veterano del TT - e del suo colega Christian Hacquin. Ma anche fuori dalla pista c'era di che divertirsi. Si poteva partecipare ai tour sulle belle strade nei dintorni, provare le moto della gamma Triumph e persino dei quad. La sera del sabato, il clima ha consentito di mangiare all'aperto con la colonna sonora soul e funk di un gruppo che suonava dal vivo. La nottata si è conclusa con uno spettacolo di fuochi d'artificio. La domenica è stata dedicata ancora ai turni e ai corsi in pista, che si sono protratti sino al pomeriggio, quando l'evento è stato ufficialmente chiuso.

Se il buon giorno si vede dal mattino, l'edizione 2006 partirà con i migliori auspici.



Tempo di test

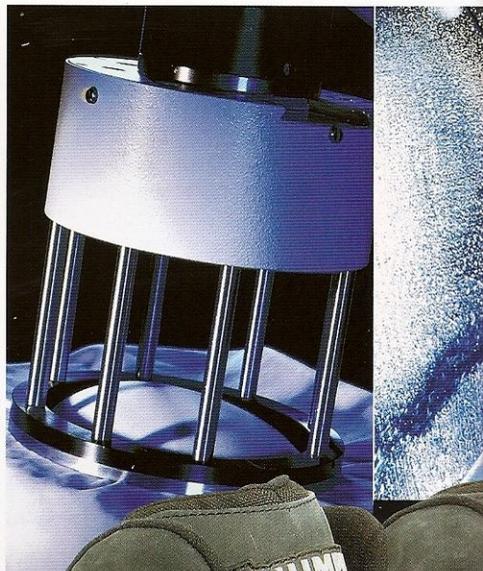
Testare nuovi capi nelle difficili condizioni climatiche dell'inverno inglese è senza dubbio il meno piacevole dei compiti dei nostri tester. Si tratta però di una tappa fondamentale dello sviluppo dell'abbigliamento tecnico Triumph. Mark Boswell entra nel vivo e ci anticipa alcune delle novità della linea 2006.



I motociclisti di oggi sono esigenti e necessitano di abbigliamento in grado di offrire la massima protezione. A prescindere dalle condizioni meteo, i capi tecnici devono essere realizzati con i materiali più moderni, in grado di assicurare il massimo in termini di comfort e prestazioni.

Con 25 anni di esperienza nello sviluppo e realizzazione di capi impermeabili, Sympatex rappresenta una garanzia di qualità per i clienti Triumph. Test rigorosi sono condotti nel quartier generale, in Germania, e presso Triumph, ad Hinckley. Sympatex si preoccupa di valutare i propri prodotti in laboratorio mentre Triumph si fa carico di verificarne comfort e affidabilità nelle reali condizioni di utilizzo, grazie ai suoi test rider.

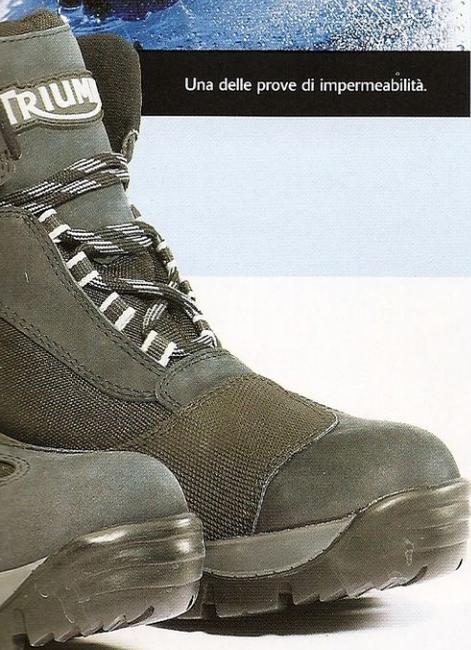
Il risultato finale è una collezione di abbigliamento Sport Touring di altissima qualità, testata nelle situazioni limite, in grado di far fronte senza problemi a tutte le possibili condizioni di maltempo.



Torchiare al limite, il metodo Sympatex.



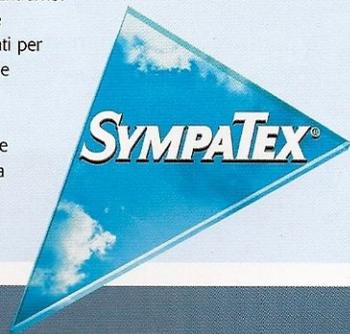
Una delle prove di impermeabilità.



UNA DELLE NOVITÀ DELLA COLLEZIONE 2006 è il guanto Sympatex All Weather Glove II. È realizzato in pelle pieno fiore traspirante con inserti anti abrasione e imbottiture sul palmo. A tenere le mani calde e asciutte ci pensano l'interno in Thinsulate e la membrana impermeabile e traspirante 3D. Ecco il guanto invernale più efficace della collezione, che non teme le uscite nelle giornate più rigide.

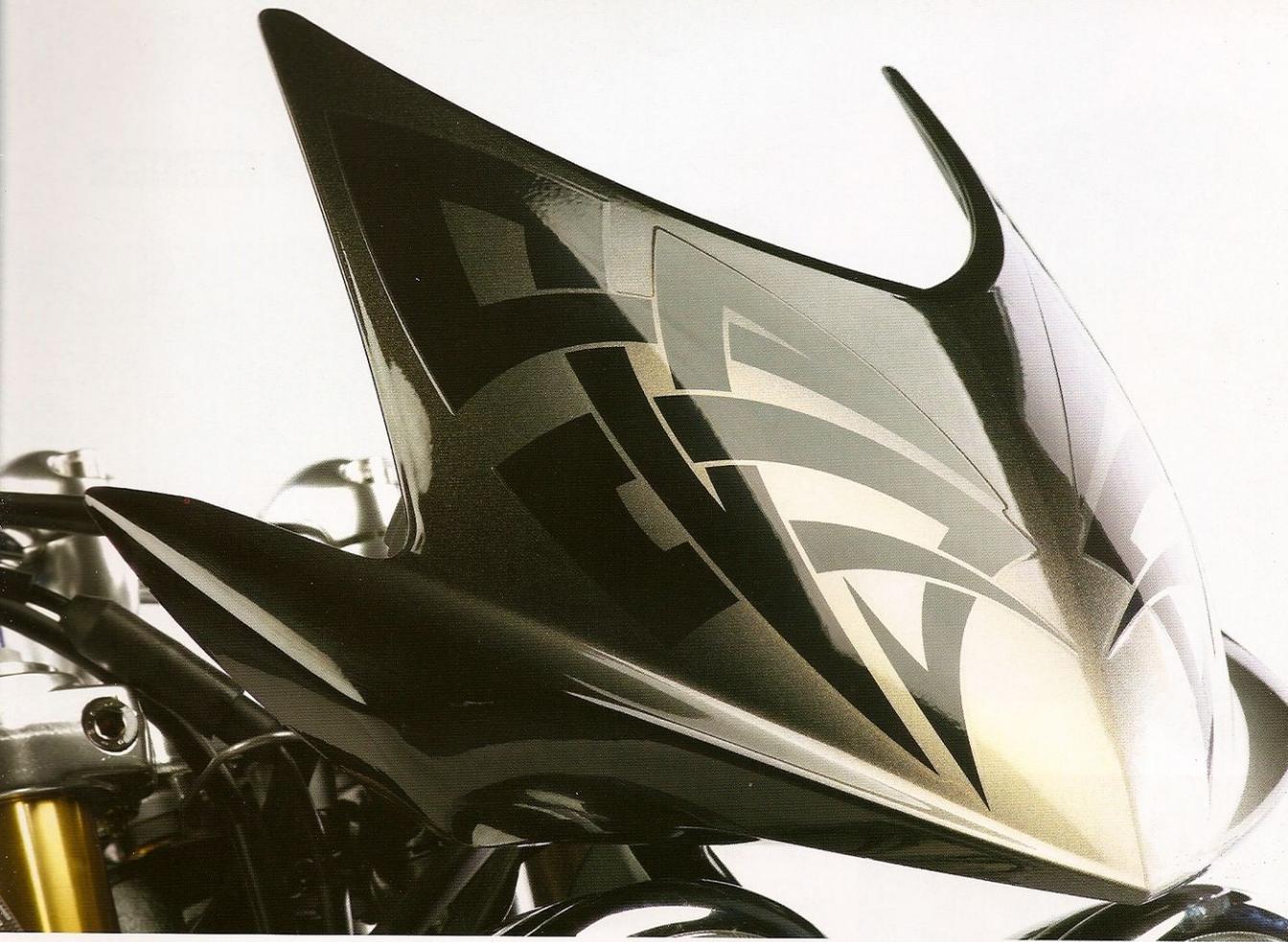
Ci sono poi due stivali, dal design completamente nuovo. Partoriti dopo 12 mesi di sviluppo e test congiunti da parte di Sympatex e Triumph, sono il Sympatex TriTech Boot II e il Sympatex Explorer Boot II. Entrambi con tomaia in pelle e nubuck, membrana impermeabile e traspirante, suola anti scivolo rinforzata, sono stati disegnati per offrire il massimo in fatto di protezione e comfort in sella e non.

I nuovi prodotti Sympatex e tutti gli altri della collezione 2006 saranno disponibili presso i concessionari Triumph a partire da ottobre 2005.



COS'È IL SYMPATEX?

SYMPATEX è una membrana a base di poliestere, il cui funzionamento non si basa sulla presenza di micropori. Questa membrana idrofila, impermeabile, intelligente si adatta all'ambiente per trasformarsi in una seconda pelle e formare una barriera impenetrabile agli agenti atmosferici e nel contempo traspirante. Le molecole che compongono la membrana hanno infatti la proprietà di trasportare l'umidità del corpo verso l'esterno e di bloccare quella che cerca di attraversare la membrana in senso opposto. A differenza delle membrane porose, il Sympatex non raccoglie né olio né sporco, mantenendo la sua traspirabilità inalterata nel tempo. Inoltre, il Sympatex è estremamente flessibile e leggero, perfetto per realizzare abbigliamento tecnico performante.



L'individualità nella sua forma più evidente.

I Custom Paint Triumph sono il modo più immediato per esprimere la vostra individualità.

Le parti speciali Triumph includono un'ampia scelta di grafiche per le moto della gamma Power Cruisers, Modern Classics e Urban Sports.

Tra queste spiccano il kit "Tribale" per la Rocket III e la Speed Triple, oltre al "Flames" per le Power Cruisers.

Ciascuno è realizzato con una raffinata combinazione di decals e finiture a mano, un'alternativa ricca di stile per dare ancora più carattere alla vostra preziosa Triumph.

Per scoprire la gamma e i prezzi dei nostri accessori e per sapere qual è il concessionario più vicino consultate il nostro sito.

TRIUMPH

GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

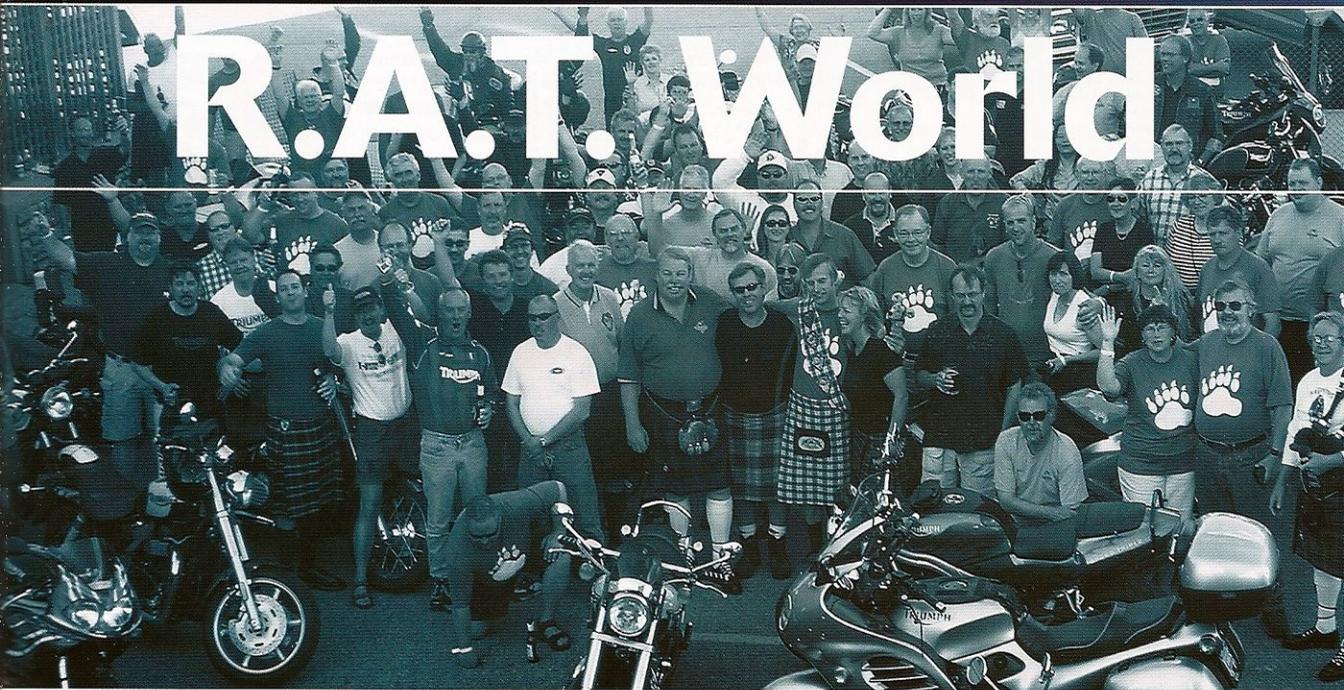
I ricambi e gli accessori Triumph sono realizzati secondo le specifiche della Casa in fatto di prestazioni, precisione e facilità di montaggio. Perfettamente compatibili con la vostra Triumph, non esiste nulla di meglio per esprimere l'individualità e le stile che vi distinguono.

Servizio
Sicurezza
Prezzo
Qualità

www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

R.A.T. World



LE NEWS – GLI EVENTI – LE USCITE

Siamo qui per aiutarvi



• **International Co-ordinator:**

Simon Carter

tel: 01455 891515 fax: 01455 453196
email: simon.carter@triumph.co.uk



• **Australia:**

Phil Hudson

tel: 0061 3 9381 9766 fax: 0061 3 9381 9798
email: phil@triumphmotorcycles.com.au



• **Benelux:**

Vincent Eck

tel: +31 725 410311 fax: +31 725 410312
email: vincent.eck@triumphmotorcycles.com



• **Francia:**

Bertrand Goyez

tel: +33 1 64 62 38 32 fax: +33 1 64 62 38 30
email: bertrand.goyez@triumph.co.uk



• **Germania, Australia e Svizzera:**

Michael Nier

Chief Executive Officer (CEO) Triumph Germany
tel: +49 (0) 6175 / 9336 - 81 fax: +49 6175 933 627
email: michael.nier@triumph.co.uk



Rainer Markert

Dealer Development / R.A.T.
tel: +49 (0) 6175 / 9336 - 64 fax: +49 6175 933 627
email: rainer.markert@triumph.co.uk



• **Giappone:**

Yosuke Onishi

tel: +81(0)3 5501 3474 fax: +81(0)3 5501 3469
email: rat@triumph-motorcycles.co.jp



• **Grecia:**

Dina Kasfiki

tel: +30 210 2849 200 fax: +30 210 2842 226
email: triumph@eliofil.gr



• **Italia:**

Stefano Martignoni

tel: +39 02 934 5451 fax: +39 02 935 82575
email: stefano.martignoni@triumph.co.uk



• **Nord America:**

Jim Callahan, Manager

tel: 678-854-2010 x2039 fax: 678-854-2025
email: jim.callahan@triumphmotorcycles.com



Matt Weinert, Co-ordinatore

tel: 678-854-2010 fax: 678-854-2025
email: matt.weinert@triumphmotorcycles.com



Tia Jones, Operations Assistant

tel: 678-854-2010 fax: 678-854-2025
email: tia.jones@triumphmotorcycles.com



• **Nuova Zelanda:**

Lynita Gilmore

tel: +64 9527 0904 fax: +64 9527 0907
email: lynita@triumphnz.co.nz



• **Sudafrica:**

Mike Davidson

tel: 27-11-609 7385 fax: 27-11-609 4118
email: cabcomm@alfrica.com



• **Svezia:**

Peter Gereben

tel: +46 (0)8 680 07 25 fax: +46 (0)8 680 07 85
email: peter.gereben@triumph.co.uk



• **UK:**

Ben Gray

tel: 01455 891515 fax: 01455 453196
email: ben.gray@triumph.co.uk

CARIAMICI con Stefano Martignoni

Questo numero di Torque, il primo tutto mio, è stato un parto molto travagliato. Vabbè che i motori di ultima generazione non hanno quasi più bisogno del rodaggio, ma il mio è ancora di quelli vecchio tipo, che devono fare un migliaio di chilometri senza superare i 5.000 giri. Quindi è stata dura, e non solo perché mi sono dovuto raccapezzare fra pezzi in italiano da tradurre in inglese, pezzi in inglese da tradurre in italiano, report dei R.A.T. Pack arrivati in ritardo e calendari fantasma, ma anche perché in contemporanea mi sono capitate tra capo e collo pure le traduzioni dei nuovi cataloghi della collezione Moto 2006, i comunicati stampa della Thruxton Cup, i Demo Ride e gli eventi di agosto. Mi auguro che il risultato vi soddisfi. Di carne al fuoco ce n'è davvero tanta e, nonostante la sudata, cucinarla mi è piaciuto.

Stefano Martignoni,
Triumph Motorcycles S.r.l.
Viale delle Industrie, 10/18, 20020 Arese (MI)
Tel. 02 934 5451
e-mail rat.italia@triumph.co.uk



EVENTI 2005

RRR - 14/15/16 ottobre 2005

Sarà il primo - e unico - evento ufficiale Triumph per quest'anno ma vi promettiamo che si farà ricordare. Il nome, criptico, è presto spiegato. "RAT": vabbè, siamo noi, infatti l'evento è solo per noi. "Relax": base del week-end sarà il Grand Hotel di Castrocaro Terme, dei cui rilassanti servizi potremo beneficiare però solo dopo aver esplorato ogni centimetro di alcune strade locali che valicano passi che fanno rima con Muraglione... "Race": domenica percorreremo gli 80 km che ci separano dal circuito di Misano Adriatico, dove assisteremo all'ultima decisiva prova della Thruxton Cup. I costi sono di 140 euro per chi permetterà solo il sabato e 235 euro per chi arriverà il venerdì (cene, ingressi alla piscina termale, al bagno di vapore in grotta e percorso vascolare compresi). I posti sono limitati, quindi non perdetevi tempo e mandate subito la vostra adesione a rat.italia@triumph.co.uk

EVENTI 2006

Tour del Portogallo

aprile/ottobre

R.A.T. e Motocadia Motorcycle Tours hanno organizzato una serie di tour attraverso il Portogallo. Una meta a molti sconosciuta ma eccezionale per essere esplorata in sella ad una moto. Un Paese ricco di storia, cultura e tradizioni che offre una grande varietà di itinerari e asfalti in grado di soddisfare ogni gusto. Per i soci R.A.T. sono state riservate due offerte. 10 giorni e 2.000 chilometri attraverso gli scenari più entusiasmanti del Portogallo, con la propria moto sulle strade della Serra de Estrela, attraverso la valle del Douro e infine una breve permanenza a Porto. Oppure, un tour di 7 giorni con trasferimento aereo e noleggio di una Sprint RS, soluzione per la quale sono state riservate molte date, fra aprile e ottobre.

Una perfetta occasione per scoprire le bellezze di questo estremo di Europa e delle sue strade affascinanti e senza traffico. Una indimenticabile esperienza motociclistica. I dettagli del tour e i costi saranno comunicati sul prossimo numero di Torque. Nel caso aveste fretta, potete contattare Julian presso Motocadia Motorcycle Tours, tel 00351 91 850 2702 o info@motocadia.com, oppure visitare il sito www.motocadia.com



NOTIZIE DAI PACK

Alessandria - Ror

Davide Olivari, 0131 226264
(info@fuorigiriimoto.com)

Arezzo - Paddock

Pierluigi Botarelli, 0575 380114
(cinciauto@libero.it)

Bari - Amos

Ciro Lepore, 340 3423261
(triumph_t.sport04@libero.it)

Bassano - Berti Moto

Dolomiti forever - 14 maggio 2005

Eccoci alla prima uscita dell'anno, un bellissimo giro delle dolomiti.

Molti ragazzi hanno letto l'avviso alla Bertimoto e hanno dato l'adesione per il primo tour 2005. Ma accidenti, la meteo non ci è favorevole. Forse dovevamo capirlo fin dal giorno del giro di prova che abbiamo fatto 20gg prima con un fuoristrada, ahimè a 4 ruote motrici, perché cerano 20cm di neve!!! Il venerdì tutti i PC collegati a www.meteomont.it solo brutte notizie. Il sabato mattina Maurone ci aspetta tutti con brioches calde e succo di frutta. Guardiamo in cielo e non si vede nulla di buono. Di 20 iscritti se ne presentano 6!!!!!! Decidiamo che fare!?! Controllato l'equipaggiamento antipioggia, decidiamo di partire, la voglia è troppa. Non curanti dei nuvoloni accendiamo i motori e via.....

Imbocchiamo la Valsugana e poi su per Feltre e quindi Agordo, bellissima località montana, dove ci fermiamo a bere un caffè e visto che siamo all'aperto ci facciamo anche la nostra cicchetta!!! Abbiamo percorso un centinaio di Km siamo felici e asciutti, non una goccia! Ci dirigiamo felici verso passo Campolongo, percorriamo una strada bellissima, tutta curve dove diamo sfogo ai cavalli delle nostre Triumph. Le "nuove speed" si fanno notare. Il 180 posteriore le rende maneggevolissime e il motore poi!!!! Arrivati in cima al passo arrivano pioggia e

nebbia. Porc....vacc....! Altri 3 ragazzi, sarà che hanno le Speed nuove di zecca, girano i tacchi - oh pardon, le gomme- e dopo un veloce saluto spariscono nelle nebbie. Va beh, ciccia, continuiamo. Mancano ancora 40 Km per arrivare al rifugio dove abbiamo prenotato il pranzo. Tutto fila liscio, qualche goccia ogni tanto e, soprattutto, tante belle curve. Arriviamo alla Uita de Borz (2000m) qua si parla in Krukko!!! La baita è appena stata ristrutturata ed è veramente attrezzata bene. I motociclisti sono accolti volentieri e c'è la possibilità di dormire. Per chi vuole farsi un bel giro in moto e un bel pranzetto è il posto ideale - vedi www.passodelleerbe.it. Pranziamo velocemente mancano ancora 220Km e non si preannuncia nulla di buono. Infatti dopo i primi tre tornanti inizia il diluvio. La strada diventa una sorta di torrente, procediamo ad andatura scandalosa 30/40 Km/h. Lungo il tragitto troviamo di tutto: terriccio, foggiate vario, sassi ecc.... Ci fermiamo in località Plose (famosa per l'acqua di sorgente e da oggi anche per quella piovana) e prendiamo la decisione faticata: ritornare a Bassano percorrendo la SS Valsugana. Scendiamo a Bressanone e alle 17.30 arriviamo a Bassano bagnati ma contenti. Ci siamo fatti un bel giro, 180 Km all'asciutto e 220 Km al bagnato, quasi il 50% del viaggio senza acqua nonostante il "terrorismo psicologico" fatto dalle stazioni meteo. Arrivederci alla prossima!

Giuliano Bordin, 0424 510128
(giuliano.bordin@bertimoto.com)

Bergamo - BM Centro Moto

2a Edizione Valli Bergamasche - 15 maggio 2005

Eccomi pronta per la seconda esperienza degli eventi RAT della stagione. Devo ammettere che è stata più semplice che l'anno precedente: l'esperienza aiuta! Anche, se come sempre, bisogna soprattutto avere molta fortuna meteorologica, perché anche quest'anno il tempo non sembrava essere dalla nostra parte. Ha piovuto tutto il sabato precedente e l'umore dei partecipanti non era il massimo. Ma ecco che domenica, mi sveglio: splendido sole, il caldo, insomma quello che ci vuole per un bel giro in moto, infatti alle 9:30 puntuali in concessionaria, sono cominciate a spuntare, quasi come fossero funghi, le motociclette con i vari bikers. Insomma alla fine ho dovuto avvisare il ristorante (dove era previsto il ristoro) dell'aumento dei commensali. In totale eravamo in 26 un bel numero!! Il percorso era simile a quello che avevamo fatto l'anno scorso, anche se con qualche divertente variante, chiaramente essendo nelle nostre splendide vallate le strade non potevano che essere strette, con curve e



controcurve, per la gioia del nostro amico Simone con la sua bellissima Rocket. Grazie soprattutto perché è un cliente che viene dalla provincia di Sondrio. Alla fine: tavolata pronta, fronte lago, televisore acceso sintonizzato sul gran premio moto GP che stava appunto partendo, insomma tutto perfetto! E per la digestione un bel prato dove godersi questo sole (finalmente) Un ringraziamento speciale alle due ragazze del gruppo motorizzate che si sono dimostrate all'altezza della situazione: brava.

11 novembre 2005: Livigno e dintorni.
Antonella Vecchi, 035 312042
(giovanni.martinelli@inwind.it)

Biella - Viemme

Massimo Billotto, 015 510021
(massimo.billotto@viemmemoto.it)

Bologna - MVM Holding

Gita al Delta del Po - 22 maggio 2005

Il parco del Delta del Po è entrato a far parte della lista del patrimonio mondiale stilata dall'UNESCO. Questo itinerario è stato scelto per la sua particolare ed unica bellezza dovuta alla grande diversità di ambienti presenti nel Parco, dalle spiagge e dune costiere, dalle lagune e valli salmastre, dai boschi alle paludi e prati umidi d'acqua dolce. Il ritrovo è di buon mattino davanti alla Concessionaria: siamo tutti contenti di passare una giornata in un luogo così diverso dalla città che ci lasciamo alle spalle. Il gruppo è formato da una quindicina di moto: le più ammirate sono ovviamente le nuove Speed di cui sono presenti tre esemplari. La giornata è bellissima, il traffico ordinato, l'andatura spedita; passiamo





Ferrara, Copparo ed alle 10,30 siamo già a Porto Viro. Qui inizia un itinerario turistico di circa 40 Km. che passando per Marina Nuova, Porto Levante, Cà Venier torna a Porto Viro. Tutta la strada si snoda in cima agli argini per cui c'è acqua sia a destra che a sinistra, non si capisce quale sia il fiume e quale il mare. Si è fatta l'ora di pranzo: un ristorante ci accoglie e a prezzo concordato ci sfama. Ripartiamo soddisfatti del trattamento ricevuto ma un po' appesantiti da ciò che abbiamo mangiato e soprattutto bevuto. Scendiamo verso Mesola dove è stata istituita nel 1977 un'area protetta chiamata appunto "Bosco della Mesola" ove su una superficie di oltre 1.000 ha. crescono formazioni boschive naturali, insediamenti floristici originali e fauna di particolare valore. Continuiamo fino a Pomposa, famosa per la sua Abbazia le cui origini risalgono tra l'VIII ed il IX secolo. Ultima meta Comacchio, il centro storico più originale ed affascinante del Delta del Po. Erede dell'antica Spina, a lungo contesa da ferraresi e ravennati, Papi e Imperatori ha origini antichissime. Sorse infatti agli albori del Medioevo su tredici isolotti e fondò esclusivamente sull'acqua il proprio sviluppo urbano ed economico. Famosa per i suoi ponti (solo in centro se ne contano sei) per gli allevamenti di anguille e per il Museo ove è custodita una nave romana del I° secolo a.C. e ritrovata nel 1981. Ci fermiamo per una sosta nella piazzetta vicino al "Ponte degli Sbirri" così chiamato perché si trova accanto alle carceri che una volta ospitavano i detenuti di Comacchio. Un gelato per rinfrescarci, quindi di nuovo in viaggio per Bologna dove arriviamo verso le 18 in tempo per partecipare al buffet a base di birra e stuzzichini organizzato dalla concessionaria MVM Holding a del secondo fine-settimana "Porte Aperte". Chiudiamo così il primo "Evento Triumph" 2005, stanchi per i circa 400 Km. percorsi, ma felici per la giornata passata in compagnia e per i luoghi visitati ove ci siamo ripromessi di ritornare l'anno prossimo. Il secondo evento sarà il 26 giugno, la meta sarà alle sorgenti del Tevere sul Monte Fumaiolo: ci saremo tutti e porteremo altri amici.

Alle sorgenti del Tevere - 26 giugno 2005

Il caldo torrido della settimana che ha preceduto questa gita ci ha fatto maggiormente apprezzare questa meta: i 1300

mt. di altitudine del monte Fumaiolo hanno significato quiete, fresco e aria pura. Il ritrovo era il solito, davanti alla concessionaria con partenza alle 8. La maggiore rappresentativa Triumph non era dei nuovi Speed come nell'evento precedente, ma dei bicilindrici con sei moto, due T100 due Bonny Bleck ed uno Speedmaster. Anche questa volta abbiamo avuto la compagnia di Alessia, una simpatica ragazza che, pur essendo in possesso di una moto da pochi mesi, è già una discreta motociclista e migliore di volta in volta: peccato non abbia acquistato una Triumph, ma non è detto che a fine stagione cambi idea. Il primo tratto viene percorso sulla A1: 70 Km. di slalom fra una lenta ed interminabile fila di auto piene di gitanti accaldati diretti sulle spiagge romagnole; a Cesena usciamo ed imbocchiamo la superstrada E 45. Dopo pochi Km. la strada inizia a salire cambia la temperatura ed il panorama: aria più fresca e pulita ed il verde intenso dei primi boschi. Con la mimica tipica dei motociclisti iniziano le prime segnalazioni di impellenti necessità: sigaretta, caffè, rifornimento ecc. per cui fermata alla prima stazione di servizio. Riprendiamo la strada, ed in poco più di un'ora siamo a destinazione. Cerchiamo uno spiazzo per potere parcheggiare tutte le moto una vicino all'altra, ma inutilmente; tutti gli spazi sono occupati da camper di persone che passano qui l'intero week-end godendosi tranquillità, fresco e aria sana. Per raggiungere le sorgenti del Tevere bisogna percorrere poco meno di due km. il ché divide la compagnia in due: gli affaticati preferiscono sedersi ed attendere il ritorno dei volenterosi che si incamminano lungo lo stretto sentiero che porta alla sorgente. Ci ricompattiamo per l'ora del pranzo che consumiamo in una trattoria di un vicino paese dove il titolare del locale, vista la nostra passione per le moto, ci fornisce un televisore per potere seguire la prova di mondiale SBK di Misano. Tra chiacchiere, battute e commenti sulla gara facciamo venire l'ora del ritorno programmato su un percorso sempre di montagna, per avvicinarsi a Bologna evitando le due arterie più trafficate della giornata: via Emilia ed autostrada A1. Anche questo secondo evento si è concluso felicemente, ci siamo divertiti, la compagnia si è fatta più numerosa e ci ritroveremo tutti il 18 settembre per l'altro evento che la MVM Holding ha programmato.

Eugenio Gamberini, 051 6014961
(mvmmoto@libero.it)

Bolzano - Motosport

Run dei Pizzoccheri - 17 luglio 2005

Siamo quasi tutti ormai convinti, gli è passata!

Dopo le precedenti esperienze ci mostravamo pronti a rimandare per maltempo (il passo dello Stelvio è a quota 2.758 metri, quando il tempo è brutto... nevicava perfino in

questo periodo!), ma...con grande stupore...nel momento della sveglia: sole e cielo blu. Al ritrovo (ore 8.00) tutti i presenti sono esaltati dalle condizioni meteo ed escludendo un unico "bidonaro", assente senza preavviso, siamo tutti presenti; partiamo ed essendo in pochi (una decina, a causa di percorso impegnativo e partenza a buon ora...), riusciamo ad essere abbastanza rapidi nel tratto delle valli d'Adige (superstrada fino a Foresta, a nord di Merano) e Venosta fino a Spondigna dove, al bivio d'imbocco della strada per il passo dello Stelvio, abbiamo fatto una breve tappa per "compattare il gruppo. Ripartiamo e, inebriati da curve, tornanti e panorama, nonostante le condizioni non eccelse dell'asfalto, valichiamo il passo dello Stelvio senza neanche fermarci fino al passo di Gavia dove facciamo un'altra tappa; durante la sosta si fermano pure, guarda a caso... due "Triumphisti" svizzeri, uno dei quali a cavallo di una fantastica "Tiger 650" del 1962! Dopo aver rinfrancato i nostri fisichini con birra fresca a quota 2.621 metri, con qualche nuvoletta e la neve poco lontana, ripartiamo, costeggiando il bellissimo lago, per l'ultimo breve tratto di strada che ci porterà a mangiare al ristorante "da Giusy" a Pezzo, poco distante da Ponte di Legno. La "mia amica Giusy", proprietaria del locale, è stata eccezionale nel riservarci la terrazza con vista panoramica da sopra ai tetti del paese. Non parliamo sempre di mangiare e bere Pizzoccheri, gnocchi alla coa, ossobuco con finferli, agnello, formaggio alla piastra, semifreddo al torroncino con crema al cacao, torta alle carote, limoncello, grappa alla liquirizia, Sassella 2001, ah... caffè! Ripartiamo... SAZ!!!! Accompagnati da una temperatura estiva anche in quota, ci apprestiamo a valicare pure il passo del Tonale per poi percorrere la val di Sole tutta d'un fiato, fa caldo e c'è un buon asfalto... Nei pressi di Cles imbocchiamo la strada per Revò-Fondo per percorrere successivamente il ponte panoramico sul lago di Santa Giustina e fare una fermata nel fresco angolo dell'alta val di Non qual è il lago Smeraldo (di Fondo). Dopo una breve conversazione decidiamo di percorrere la strada per il passo Palade e scendere a valle nei pressi di Lana per effettuare un'ultima sosta in località "Foiانا" presso l'agriturismo "Obertalmuehle" (si legge



obertalmùle), dove è stato divertente percorrere un tratto sterrato con le moto da strada di traverso e fare i numeri insieme ad un crossista del calibro di Luis (il meccanico finalmente presente!)... restando tutti in equilibrio sulle due ruote... Saluti al fresco e tutti a casa con il divertimento dimostrato dai sorrisi durati per una settimana. Nel complesso è stata come al solito una splendida giornata per la compagnia e finalmente anche per le condizioni meteorologiche, siamo passati per posti incantevoli percorrendo le strade di 4 valichi e "piegando" le moto un sacco di volte riuscendo a stancarci fisicamente; ormai contiamo su temperature gradevoli pure per la prossima uscita in data 9 ottobre quando ci accontenteremo di percorrere la val d'Adige verso sud.

9 ottobre 2005: La strada del Vino e la Val d'Adige

Marco Nolli, 328 7396951
(marcospeed@tin.it)

Brescia - Daytona

Tour dei laghi - 10 aprile 2005

Ecco finalmente, il dado è stato tratto, siamo riusciti a realizzare il nostro sogno che da tempo era lì nel cassetto: il primo mini tour. Lo sappiamo, lo sappiamo, la data era prevista per il 10 ma il tempo ha fatto spostare tutto alla prima domenica disponibile con un bel raggio di sole e finalmente arrivata! Ritrovo davanti alla nostra concessionaria, fortunatamente tutti puntuali, giornata stupenda, eravamo in 19 Triumph. E' sempre un'emozione vederle tutte insieme, tutti i modelli e colori. Direzione Val di Concei, abbiamo scelto un luogo tranquillo dove potersi rilassare un po'... come prima uscita mi sembrava il minimo! Per iniziare abbiamo percorso le Colline del Lago di Garda che, nonostante fossero già state viste da tutti noi, è sempre un piacere... i profumi, il silenzio che le circonda, la tranquillità... di conseguenza abbiamo imboccato la Valsabbia per poi raggiungere Idro... ed ecco le famose curve che tutti aspettavano... i ragazzi qui hanno cominciato a divertirsi seriamente (ecco... io magari un po' di meno dato che ero passeggera di una Daytona 600) comunque da buona collaboratrice della concessionaria l'importante è che gli altri fossero comodi (spero di essere stata abbastanza credibile con questa frase!)... Tutte queste bellissime curve ci hanno portato a Ponte Caffaro. Storo... Val di Ledro ed infine, un po' stanchi, molto affamati ed io con la schiena a Pezzi... Val di Concei, dove ad attenderci c'era un pranzetto da favola e una vista stupenda! Una tavolata di venti persone, abbiamo chiacchierato molto, riso e scherzato ma ovviamente, argomento principale... Triumph Day... c'era da aspettarselo ormai e' alle porte. E' bello sapere che c'è ancora tanta gente legata alle proprie moto ma soprattutto al gruppo... la compagnia, la voglia di condividere il piacere



di avere la stessa passione! Io, personalmente posso dire che sono fiera di tutto questo, e' anche vero che non e' semplice accontentare sempre tutti, ognuno, come e' giusto che sia, ha le proprie idee, ma penso che il trucco stia nel confrontarsi. Detto cio', ringrazio tutte quelle persone che rendono possibile questo, sperando che con il passare del tempo il gruppo vada sempre migliorando.

Francesco Savoldi, 030 3367230
(triumph.brescia@numerotre.it)

Cagliari - Tecnomoto

Tour dell'Ogliastra - 16/17 aprile 2005

Le previsioni meteo per il week end non promettono niente di buono ma la voglia di fare la prima uscita insieme è forte, e poi questa volta abbiamo anche degli ospiti da accogliere ed accompagnare: il RAT "Speed Triple" di Roma ha deciso di passare una fine settimana in Sardegna e di unirsi a noi. Sbarcati ad Olbia si dirigono a sud, verso Baunei. Contro tutte le previsioni sabato mattina uno splendido sole primaverile ci dà il buongiorno e all'appuntamento davanti alla sede del RAT di Cagliari, in Viale Ciusa, siamo tutti puntuali. Si scaldano i motori e poi via lungo la litoranea che da Cagliari porta a Villasimius... un mare da favola e un panorama mozzafiato. Dopo circa 40 chilometri di "curvette" sosta per un caffè e due chiacchiere e poi di nuovo in sella verso Baunei, all'incontro con i "colleghi" romani. Qual è il modo migliore per fare amicizia tra "romani" e "casteddajus" (cagliaritari, ndr)? Piatti tipici locali in abbondanza (immancabile il "porceddu") e buon vino cannonau. Un bel colpo d'occhio e certamente un evento sono state le 32 Triumph di ogni tipo e colore (bonneville, daytona, speed, sprint, rocket, etc.) che sfilano sulla SS 125. Ancora una breve sosta sul mare a Pedralonga (Baunei) e poi via



verso Arbatax, hotel sul mare, cena, buon vino e ..buonanotte. Quando le previsioni ci azzeccano... domenica rientro sotto una bufera di pioggia, vento e freddo (e poi dicono che in Sardegna non piove...), si rientra dalla SS 125 - Orientale Sarda - con le "mitiche" curve di "Campu Omu" (peccato che sono bagnate e occorre ridurre la velocità) che ci portano fino a Cagliari dove, guardacaso, a pranzo, dopo aver visto la motoGP, ci siamo salutati con gli amici romani e alla prossima.

Matteo Molino, 070 401314
(matteomolino@aliceposta.it)

Catania - Motorwagen

Data da destinarsi: Raduno del Belice
Alessandra Zappalà, 095 221708
(zappalex@libero.it)

Catanzaro - Ad'A Motor Service

Mare nostrum - 29 maggio 2005

Ore 08.00 del 29 maggio 2005, dopo tanti progetti, proposte e cambi d'itinerario è finalmente arrivato l'evento la prima uscita ufficiale del R.A.T. di Catanzaro.

Partiamo da Locri verso Soverato (CZ), sede della concessionaria Triumph, con tre moto e con la benedizione e protezione di 2 Angeli (Angelo da Cinquefrondi ed Angelo da Palermo), raccolti strada facendo a bordo delle loro speed. I 70 chilometri che ci separano da Soverato volano in un attimo ed il colpo d'occhio che troviamo davanti la Nostra concessionaria è di quelli che ti fanno sentir bene. "Cazzarola!" ma quanto sono belle tutte quelle Triumph posteggiate ordinatamente. fanno proprio un figurone. Un pensiero rimbalza subito nella mia mente la giornata è bella... Il gruppo c'è, oggi ci sarà da divertirsi. Neanche il tempo di scendere dalle nostre moto e si parte con la consegna del road book e del buono del ristorante, quante belle facce. Paolo e Pupa entrambi ultra-cinquantenni con la loro Bonnie, Settimio con la sua T-bird tirata a lucido, Gabriele con la sua Speed. E tutti gli altri. Qualcuno già freme, vuole partire ma bisogna aspettare gli altri amici di Cosenza, notizie incerte li danno in arrivo per le ore 09.30. Il nostro gruppo non è riconducibile ad una sola città,



proveniamo da tutta la Calabria e molti per partecipare all'evento sono in arrivo presso la concessionaria anche da 150 chilometri di distanza. Aspettarli oltre che un piacere è anche un obbligo. Si passa il tempo a guardare la nuova Speed e a programmare Varano, senza disdegnare gli accessori che propone Andrea con l'aiuto di Claudia. Il tempo passa sono le 10.20 un rombo in lontananza, arriva la colonna Cosentina le moto sono 10 ed i ragazzi sono tutti in dolce compagnia. Caspita, 33 moto e 47 persone meraviglioso!!!! Il battesimo del R.A.T. Catanzaro sta nascendo sotto i migliori asuspici e allora partenza. Si percorre la 106 Ionica in direzione Sud Verso Stilo e da subito il gruppo si sgrana. I corridori avanti ed i turbolenti un po' dietro primi capitanati da "Vittorione", soggetto non identificato proveniente da un pianeta dell'estrema galassia con il suo fido secondo Andrea Orso Yoghi (che sbagliano anche uno svincolo) e i secondi da Pupa e Paolo che si smarriscono per strada. Si raggiunge il Santuario di Montestella dove ci aspetta una bellissima sorpresa, una chiesa ricavata in una grotta che scende nel sottosuolo per 20 metri, molti non credono ai loro occhi non pensavano di trovarsi davanti ad un luogo così bello. Il tempo di una sigaretta, 4 chiacchiere, e ci si rende conto che abbiamo perso Vittorio e Giancarlo (in fuga dopo le prime curve che salgono verso le Montagne delle Serre Calabresi) non disperiamo, conosciamo i nostri soggetti e siamo sicuri che li troveremo ad aspettarci al ristorante. Si riparte, percorriamo 80 chilometri tra boschi incontaminati ed una natura così rigogliosa che regala sorprese ad ogni curva. Il tempo di un ristoro ad una fonte in quota (1640 metri) con cascatella che scende a valle, foto di gruppo e ci rendiamo conto che sono già le 13 (il ritardo degli amici di Cosenza si stà facendo sentire) ed il ristorante è ancora lontano. Si decide di saltare la tappa di Serra San Bruno e della sua Certosa e si parte alla volta di Gerace con qualcuno che dispera per la scarsità di carburante ben rincuorato da Pygreco, capo RAT, tranquilli ce la facciamo. Si raggiunge Gerace splendido Borgo medioevale alle 14.40, tutti affamati come dei lupi trovandoci subito in sintonia con nome del locale, siamo arrivati al "Lupo Cattivo". Li ritroviamo i fuggitivi e siamo raggiunti anche da Pupa e Paolo, il tempo di risistemare la sala:



i tavoli da 8 non erano graditi e creiamo un lungo tavolo per 47, le danze sono aperte, il cibo è delizioso il vinello scorre a fiumi e già a qualcuno "Cala la Palpebra". Guardo i loro visi uno ad uno e sono felice come un bambino perché leggo nei loro occhi la soddisfazione di esserci. Si riparte per il caffè alla piazzetta del Bar Golosia di Marina di Gioiosa Ionica il tempo di sorbirlo.... Ancora tante chiacchiere ed è arrivato il momento dei saluti, sono le 17.30 e il gruppo si divide, i Cosentini verso l'autostrada, i Catanzaresi a Nord ed i Reggini a Sud con la promessa di ripetere quanto prima questa gran bella giornata.

Paolo Garreffa, 338 2259679
(paolo.garreffa@tiscali.it)

Cesena - Roar

Toscana tour - 11/12 giugno 2005

Al sabato mattina alle ore 12 non eravamo in tanti, complice di questo la giornata marina e i vari matrimoni a cui adesso siamo "obbligati" ad andare, 16 persone e 12 moto. Il programma era un classico bel week-end in Toscana: da San Sepolcro ad Arezzo da Siena a San Gimignano fino a Volterra dove abbiamo dormito in uno splendido casolare Medievale trasformato in Agriturismo con piscina dove si è soprattutto mangiato e bevuto molto bene (la Toscana non sbaglia mai). La strada poi per arrivarci è uno spettacolo: San Gimignano - Volterra è famosa anche per le gare Juniores che si svolgevano negli anni passati e l'asfalto è ottimo anche se tutta la Regione è piena di Autoveloce impietosi di noi appassionati, bisogna stare veramente attenti. La Mattina dopo siamo ripartiti per Massa Marittima dove era veramente obbligatorio fermarsi per un caffè poi di nuovo verso la Via Cassia per il ritorno fino a Siena da dove dopo la sosta pranzo siamo ripartiti per la zona del Chianti, passo dei Mandrioli e Casa. La gita è stata veramente bella anche se le zone che abbiamo toccato erano già ben conosciute. Con noi c'erano anche 2 scoteristi a dimostrare la nostra visione a 360° del Mondo Touring.

Matassini Domenico, 0547 21864
(motorixcesena@libero.it)



Chiavari - Motomania

Galoppata sul tortuoso Trebbia - 10 Luglio 2005

Ci eravamo persi! Io e Legend in un afoso pomeriggio di inizio Giugno ci siamo persi su una tortuosa stradina tra Varano e Bardi, di ritorno da una magnifica giornata in pista. Ci siamo persi il secondo evento del RAT Motomania, il T-Day Fun Tour (di quello vi racconterò qualcun altro) del 5 Giugno 2005. Poi, come di incanto, siamo tornati, io e Legend, con qualche particolare da ritoccare ma animati dal mai perso infinito desiderio di ricominciare a galoppare con gli amici di RAT Motomania di Chiavari e le splendide motociclette Triumph, orgoglio del gruppo e del nostro anfitrione, Alessandro. La pioggia, quella pioggia che ci ha accompagnato sulle vie del vino lo scorso settembre, poi ancora verso le cinque terre ad ottobre e ancora al raduno dei Pack Leader a novembre e nel Verdon lo scorso aprile, non si è ancora esaurita ed anche per la "Galoppata sul tortuoso Trebbia" si è presentata puntuale all'appuntamento, ma come dice qualcuno "dove andiamo noi c'è sempre il sole" ed anche questa volta l'incantesimo ha funzionato e la pioggia si è dissolta nel nulla lasciando il posto ad uno splendido e caldo sole quando siamo arrivati a destinazione. Partenza da Chiavari Motomania alle 10,30, con quasi un'ora e trenta di ritardo per far sfogare un terribile temporale in corso sulla zona, poi rivestiti di gomma via verso il Passo della Scoffera per il primo appuntamento con un altro gruppo proveniente da Genova e ancora su ad incontrare le prime anse del fiume Trebbia che ingrossato dalle ultime piogge ci attende minaccioso. Curva dopo curva su una viscida ed insidiosa striscia di asfalto saliamo verso il confine con la Val Borbera e continuiamo a galoppare verso Carrega Ligure e l'agriturismo Corsetti che ci ospiterà per il pranzo. Pranzo?! difficile definirlo pranzo, perché la Sig.ra Maria Angela ci ha letteralmente sommerso di meraviglie della cucina contadina locale e inondato di liquidi colorati dai più vari odori e sapori, con evidenti disastrosi risultati sui diciassette impavidi partecipanti all'evento. Ripartiti nel tardo pomeriggio scendiamo verso la Val Trebbia e puntiamo su Pietranera, dove ci attendono ancora piogge, liquidi colorati e profumati e Giovanni. Sì! per un giorno Giovanni alla sua T-Bird Sport ha preferito un coloratissimo e rumorosissimo matrimonio di campagna, il suo, e lo incontriamo per fargli i migliori auguri del RAT Motomania, ma temo che lui non si ricorderà mai di quasi tutto quello che è successo in quel bellissimo luogo. Un giorno vi racconterò il perché. Ripartiamo e rientriamo alla base a Chiavari Motomania dopo solo 170 Km ma un numero infinito di curve, di frenate, di cambiate, di accelerate, ma anche di gocce di pioggia, raggi di sole, sorrisi, barzellette, parolacce e scherzi.

Guglielmo Cernò, 348 3509024
(cernoguglie@libero.it)

Conegliano - Dal Bello

Ivan Sesini, 349 7209645
(ivansesini@virgilio.it)

Como - Bikers Como

Quintavalle Roverto, 031 5001012
(info@chimoto.it)

Dogliani - Sanino Moto

Mare e pesci - 29 Maggio 2005

Finalmente e' arrivato anche il giorno del rat per gli amici di sanino moto di Dogliani l'incontro e' per le ore 9,00 da mario, in concessionaria. per i piu' mattinieri c'e' il tempo per farsi offrire un caffe' e dare un'ultima occhiata al road-book. Completato il gruppo facciamo le ultime raccomandazioni e partiamo. la giornata e' bella e sara' caldissima. La meta e' la val trebbia con la sua nota ss 45. il percorso, preparato durante i sabati di pioggia presso la concessionaria, prevede un primo tratto pianeggiante di avvicinamento alle curve del passo penice. da Dogliani passiamo per alba, asti per poi proseguire in direzione est verso alessandria. qui, proseguendo, passiamo davanti alla nota azienda di caschi Agv ed il pensiero corre a Valentino, ma, soprattutto, alle vicende che l'azienda sta attraversando. Arrivati a tortona cominciamo a scorgere le colline che affronteremo. molto bello il passaggio a salice terme, nota localita' termale e di villeggiatura. di li in avanti, cominciamo ad assaporare le curve che ci aspettano a salire al passo. Inanelliamo curve su curve, il divertimento sembra aumentare all'infinito. quasi in cima, una serie di mazzi di fiori ai bordi della strada, ci fa chiudere il gas piu' del normale ed il pensiero corre a coloro che hanno dato tutto per questa nostra passione. Infine, arriviamo in cima al passo, sul piazzale. sembra un raduno motociclistico; che spettacolo, ci sono centinaia di moto. Il nostro sguardo vaga alla ricerca del marchio Triumph e scopriamo che siamo sempre piu' numerosi. c'e' il tempo per un caffe' e poi giu' verso bobbio. questa cittadina meriterebbe una sosta per essere visitata, ma per noi il tempo diventa tiranno e i morsi della fame cominciano a farsi sentire. il ristorante e'



sulla ss 45, quarto ci aspetta. finalmete a tavola! In una splendida cascina ristrutturata. ci scambiamo le impressioni sui 230 km percorsi e, davanti a un piatto di salumi tipici, si decide il percorso di rientro. la maggioranza opta per ripetere il passo ed arrivare sino a tortona per poi proseguire con un tratto di autostrada. Ormai, quando arriviamo, e' buio, giusto il tempo per darci appuntamento al "t-day" a Varano. Ma nei nostri pensieri c'e' già il dopo "t-day" rivolto ad un conto da regolare con le gole del verdon che, per sfida, affronteremo in una sola giornata, e poi vi racconteremo!

Marco Frascalino, 0173 721051 -
3351097019 (m.frascolino@tiscali.it)

Firenze - Olivi Motori

Vittorio Olivi, 320 3362190
(triumph.firenze@numerotre.it)

Foggia - Moto Service

9 ottobre 2005: Mo' v' dim
Giuseppe Bonfitto, 0882 224929
(moto.service@katamail.com)

Grosseto - Drags & Racing

19 novembre 2005: Dal tramonto all'alba
06 gennaio 2006: Doni in "tre"
22/23 aprile 2006: Maremma bicilindrica
Tiziana (info@drags-racing.it)

Jesi - Luca's Motorcycles

Monte Terminillo Run - 8 Maggio '05



Tante curve, per quasi cinquecento chilometri, dolci e rassicuranti in salita oppure brusche in discesa, affrontate in modo svelto e con una strana fretta, interrotta soltanto nel momento del ristoro. Siamo nei monti dei romani, notoriamente e giustamente amanti della buona cucina. In questi luoghi molto accoglienti, quanto detto poco prima perde di ogni significato e ci si siede con calma a tavola, dedicando il giusto tempo alle fettuccine ed ai bicchieri di vino rosso, indispensabili per i vari brindisi di rito. Per dovere di cronaca, devo dire che anche questa uscita, come quasi tutte le nostre precedenti, ci ha fatto tornare a casa bagnati, solite nuvole minacciose prima e pioggia poi, anche se per poco tempo, soltanto per una ventina di chilometri. Evento da

archiviare come "eccitante e quasi asciutto".

9 ottobre 2005: Montefeltro Tour
4 dicembre 2005: RAT Inverno
Giuliano Belardinelli, 333 7666393
(lucasmotor@tiscali.it/gibela@tin.it)

Latina - Moto Bodema

30 ottobre 2005: Altopiani di Arcinazzo
Beccari Fabio, 339 5230876
(sfc16@cheapnet.it)

Lecce - Ferrari Expoautomoto

Loredana Mortella, 0832 340700
(annapetrachi@libero.it)

Lucca - Ferbike

Giornata toscana emiliana - 19 Giugno 2005

Domenica 19 Giugno le gomme sono molto calde, l'asfalto sembra, già alle nove, ricoperto da un buono strato di gomma... I ragazzi arrivano numerosi in quel di Lucca, partecipano volentieri alla giornata toscana emiliana, i passi di montagna che ci attendono sono fra i più belli in Italia. C'è chi come il Cla non è mai venuto con Noi a causa del ristorante che lo impegna tutto il giorno e tutta la settimana, e chi come Lollo che pur di non mancare ha litigato volentieri con la fidanzata... La partenza è stata inderogabilmente fissata per le 9 e così il gruppo a quell'ora si è mosso, il capofila Marco teneva un ritmo davvero elevato e con il suo Daytona ci ha condotti all'Abetone in talmente poco tempo che saremmo potuti partire alle 11 e ritrovarci ugualmente puntuali con il ruolino di marcia, chi come il Fra, non ancora del tutto sveglio, ha tenuto un'andatura modesta e ci ha raggiunti verso le 13 a Pievepelago, dove tutti hanno aperto uno zainetto ricco di pietanze fai da te... Chi non ha invidiato Alberto che dal suo zainetto ha tirato fuori una porzione di lasagne della Mamma e due cotolette di vitello? Beh, lasciamo stare, in fondo anche la mia focaccetta con il crudo era secca ma buona. Le strade sono stupende, fra le curve sono emersi paesaggi appartenenti alla fantasia, più che alla realtà, laghi contornati da piccoli ruscelli e





piante nel pieno splendore estivo; la moto che permette anche il contatto diretto con il clima, che cambia da curva a curva, è forse il mezzo più adatto per poter meglio apprezzare questo splendido paesaggio. La strada corre veloce verso Castelnuovo di Garfagnana, e ci accompagna l'atmosfera dello stare tutti assieme, Giuseppe era di turno oggi e non è potuto venire peccato! Le sue battute al momento del pasto sono mancate a tutti. Il gruppo si sta compattando e quelli che non possono venire chiamano ai cellulari di Stefano e Lorenzo per sapere se abbiamo preso l'acqua oppure no... Mi spiace ma la giornata è finita esattamente come è iniziata cioè benissimo.

Pieri Mitya, 0583 379585
(ferbikesrl@yahoo.it)

Martina Franca - Dream Cycles

09 ottobre 05: Sassi e laghi
02 aprile 2006: Salentour
07 maggio 06: Adritic run

Tutte le domeniche mattina CURVE & TORNANDO (caffè panoramico alla Selva di Fasano)

Vincenzo Corrente, 080 4306309, 335 542632 (dream_cycles@hotmail.com)

Massa - Alo's Motorcycles

Massa: Pienza Tour - 22 maggio 2005

La primavera è esplosa, una brezza marina tiepida accompagna il risveglio dei triumphisti massesi e non. La giornata è perfetta, la giusta temperatura, le moto ideali per un sano divertimento, il tragitto... Già proprio il tragitto!? Cosa? Ma come, non si è deciso? Tutto un anno per pensare che strade fare e poi? Sappiamo solo la meta: Pienza. Un po' poco e, sia Marco (Rat Pack Massa) che



Lorenzo lo sanno ,ma ormai è tardi e, come i migliori artisti, si deve andare avanti improvvisando... La partenza delle ore dieci (pietà per chi ha fatto le ore piccole) è piuttosto puntuale, una spiattellata alle gomme fino a Lucca, dove la stragrande maggioranza dei riders ha preferito le spiagge della Versilia; ad aspettarci solo un Thruxton Nero "gloriosamente" cavalcato da Del Punta Luca. La provvidenza ci ha assistito! -pensano subito i massesi- infatti, grazie a Luca unico vero conoscitore delle tortuose strade del centro Toscana il mini raduno non diventa una ricerca dell'arca perduta! Cambia improvvisamente la meta e per tutti è da subito chiaro che Pienza proprio non la si vedrà. Il tour prende una piega diversa . Spesso Stefano Neri con la sua amata Speed Blu avanza nel gruppetto dei primi per ribadire la propria abilità di pilota ,per poi lasciarsi scivolare in fondo al gruppo e meglio gustarsi il paesaggio toscano accompagnato dall'immane Leo. Oggi c'è qualcuno in più, infatti per la prima volta Gianluca e la sua Evelin fanno parte del tour con un Tiger grigio appena ritirato! Ragazzi,e chi non li ha notati!? Gianluca ex triplista conferma più volte il suo pensiero "La Tiger fa paura!", aggredisce le curve con angoli di piega impressionanti e a tavola ha dovuto difendersi dagli attacchi di chi diceva che la sua moto aveva qualcosa di diverso... Già, la tavola.... Fino all'ultimo ci si aspettava un veloce panino in un prato ma poi ,sempre per merito di Luca che ha tirato fuori dall'albero genealogico una parentela con un ristorante del luogo, ci siamo trovati a fare la pausa pranzo in un ristorante tipicamente toscano, dove abbiamo passato un momento davvero unico. Approfittando del fatto che le teste non erano coperte dai soliti caschi, tutti abbiamo approfondito quelli che erano , fino a quel momento, solo veloci saluti con alzata di mano dai manubri delle nostre amate. Ragazzi se non ci fosse stato Luca saremmo ancora ad errare per i campi! Ed invece dal momento che sto scrivendo si può facilmente capire che tutto è andato per il meglio anzi, proprio la mancanza di organizzazione (almeno del tragitto) si è dimostrata davvero utile e ha dato al tutto quel pizzico di sounspace che spesso manca ai raduni di motociclisti.

Marco Bondielli, 0585 830087
(triumph.massa@numerotre.it/marco.bondielli@siriosrl.net)

Milano - Triumph Milano

Marco Lugli, 328 3574865
(ratpackmilano@yahoo.it)

Milano - Ruote a Raggi

Run Tiger and T - 19 giugno 2005

Il 19 giugno, il RAT di Ruote a Raggi è sceso in pista una nuova volta. Nessuna competizione ma una tranquillissima passeggiata in compagnia. Un gruppo di otto persone, di cui due come passeggeri. Moto Triumph in maggioranza ma abbiamo coinvolto anche possessori di Suzuki, KTM e BMW. Alla fine abbiamo accontentato tutti. La partenza era prevista per le 9 del mattino, appena fuori Milano, ad Abbiategrasso. Riuniti tutti e col pieno benzina fatto, siamo partiti per le tranquille strade provinciali della Lomellina. Terra di grandi risaie. Paesini tranquilli, di gente con pochi grilli per la testa e che lavorano sodo...la terra. Dopo una cinquantina di chilometri in direzione di Vigevano e Mortara, siamo giunti alla prima breve tappa: Sartirana. Da lontano si preannuncia con la grande torre del suo castello. Varrebbe un sosta per effettuare una visita guidata a questo maniero, fino a non molto tempo fa ancora di proprietà del Duca d'Aosta. Bellissimo! La voglia di moto è tanta. Non molti chilometri ci separano da Valenza, cittadina famosa nel mondo per i suoi abili orafi, veri artisti. Da Valenza inizia il divertimento di una miriade di curve e controcure in un salì scendi continuo tra le colline del Monferrato. Cosa apprezzabile è il fatto di percorrere delle belle strade e con traffico auto quasi inesistente. Siamo nel basso Monferrato. Passiamo S.Salvatore e LU, Conzano, Camagna, Vignale e Cuccaro e poi via veloci, in piano, verso la tappa di sosta nella piazza di Quargneto. Caldo insopportabile ma questa sosta al bar arriva al momento giusto. Anche se i nomi dei paesi attraversati è limitato di numero...beh, il percorso impegnativo ha dato l'impressione a tutti d'aver fatto chissà quanti chilometri. Tutto è avvenuto in un raggio di una venticinquina di chilometri. Prima di ripartire abbiamo scattato qualche foto ricordo. Da Quargneto abbiamo preso la direzione per andare più a nord e ancora per stradine strette e carine siamo entrati a Fubine, Altavilla Monferrato, Montemagno, Grana, Calliano e Moncalvo. Attraversata la galleria di Moncalvo abbiamo iniziato a scendere in direzione di Casale ma la



statale N.457, dopo pochi chilometri, ci segnalava la meta finale del nostro RUN, il castello di Cereseto. Castello molto bello, proprio come lo si immagina nei racconti delle fiabe per bambini. Ma siccome siamo materialisti...la nostra attrazione ci conduceva a trovar parcheggio nel cortile del "Ristorante del Castello". Si sa, siamo in Piemonte e non si sfugge al rito di una ventina di antipasti per iniziare il pranzo. Sufficienti quelli, anche se due di noi hanno osato farsi portare anche un primo. Ci siamo fermati lì e ormai più che sazi un caffè ci ha permesso di accomiatarci (a malincuore) da questo locale. Ultimo sguardo al panorama sottostante, riprese le moto la direzione è stata quella di Casale Monferrato e via Lomellina di nuovo alle nostre case di Milano.

Il giro del tre - 3 luglio 2005

Anche questa volta non è andata male. Il giro di ieri, domenica 3 luglio, tra Valbrona, Bellagio e San Primo è venuto bene. Il tempo ha contribuito, la compagnia pure e la cucina della baita dove ci siamo fermati...anche. Un gruppo di 14 partecipanti non è stato male. Le andature sono rimaste blande per fare turismo in maniera rilassata e per non perderci per strada. Anche il gruppo di Pettinari "Classic & Racing Bike" è arrivato a sorpresa e ben agguerrito. In futuro faremo meglio e di più. Ringrazio tutti per aver preso parte a questo ambaradan e conto di rivedervi ad una prossima occasione.

Francesco "Malefix" Cucchi, 348 6560792 (f_cucchi@hotmail.com)

Napoli - De Rosa

Francesco De Rosa, 081 5630099 (derosa.napoli@libero.it)

Napoli - Supertrè

Touring Speed a Marina di Camerota - 10/04/2005

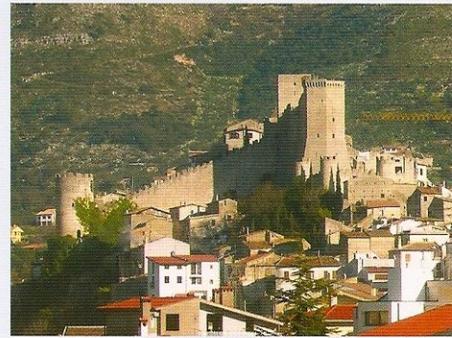
Siamo partiti dalla concessionaria numero tre Napoli in via Caravaggio di buon ora, l'appuntamento era alle nove e trenta ma come sempre abbiamo atteso gli ultimi ritardatari. La giornata non prospettava un tempo splendido anzi c'era aria di pioggia ma noi impavidi da bravi motociclisti avevamo in testa solo la voglia di fare una bella scorazzata in moto! Giunti tutti eccoci! Partiamodiciotto moto pronte a ruggire il nostro primo obiettivo



era divertirci un po' sulla Salerno/Reggio Calabria per dare sfogo ai nostri motori, e ristorarci dopo poco al rinomato bar 089 sito in Salerno, dove ci siamo sollazzati con meravigliosi cocktail alla frutta, secondo obiettivo era proseguire per la lungomare di Salerno fino a Paestum per visitarne le rovine, dopo il nostro passaggio con scarichi liberi altro che rovine li abbiamo rovinati! molti turisti fecero dei cenni che sicuramente non erano saluti. Scappati via da Paestum proseguimmo per Agropoli addentrandoci nelle tortuose curve delle montagne della stella, non aspettavamo altro, e giù per tutta la costiera del cilento, mano al gas, curve da brivido, derapate, eravamo all'apice dell'eccitazione, oltre che presi anche dai crampi della fame, non sapevamo se eravamo così veloci per l'euforia delle splendide e sinuose curve cilene, o perché impazienti di giungere a destinazione al ristorante "da Bernardo" a Marina di Camerota. Arrivando al ristorante, la nostra più grande soddisfazione, il luogo gremito di gente, il tempo di sfilare con le nostre fiammanti moto, ed ecco che avevamo tutte persone attorno a noi incuriosite e colpite dal fascino della casa inglese! anche appassionati stranieri vollero ogni tipo di spiegazione sulle nuove produzioni, questo non fece altro che gonfiarci il cuore di gioia e confermare solo di più la scelta del nostro marchio, un marchio pieno di passione! Dopo esserci rimpinzati ben bene, il ritorno abbiamo avuto la fortuna di goderci l'ultimo scorcio di sole ed un meraviglioso tramonto sul mare, ragazzi, per chi non ha il mare vicino che spettacolo che vi siete persi!

Speedy a Itri - 12 giugno 2005

Giornata splendida, adunata alle 10:00, sempre davanti la concessionaria, stranamente tutti presenti e pimpanti, molto probabilmente ha suscitato furore il primo raduno! Prima tappa ore 11:00 gelato guarnito da squisite nocchie al Monkey nella piazzetta di Baia, dobbiamo metterci in forze prima di affrontare il cammino più che altro è stata una tappa per i più golosi, ma ne abbiamo approfittato anche perché nella zona di Pozzuoli sapevamo che era stato organizzato un altro raduno misto ed eravamo curiosi di confrontarci un po'! Troppo orgogliosi vero?! La competizione è bella, la competizione è moto, se no che gusto c'è! Tanto abbiamo fatto fino a che non li abbiamo scovati, stavano effettuando rifornimento ad una stazione di



servizio proprio lungo il nostro itinerario... Egos a mille, tutti pronti, e via! abbiamo dato filo da torcere a chi, incredulo, pensava che le nostre inglesine non reggessero il confronto! Anzi, gli abbiamo fatto mangiare la polvere! L'unico problema è stato qualche verbale, ci siamo imbattuti in una pattuglia di polizia, la quale ci ha un po' spolverato le patenti. Innervositi, da ciò che ci era capitato, e un po' con la coda tra le gambe, siamo ripartiti alla conquista di Cellule. Avevamo prenotato la pista per sgranchirci le ossa e calmare i bollenti spiriti, purtroppo, non tutti erano perfettamente attrezzati per la pista, ma si sono divertiti lo stesso guardando noi trasformati in bambini "cattivi"! Dopo esserci immesdesimati nei panni dei grandi motociclisti GP, riprendiamo il cammino verso Sperlonga, nota zona balneare, dove potevamo mai non approfittare delle meravigliose acque per rinfrescarci un po' le idee? Certo che no! tutti al mare! Un veloce bagno prima dell'appuntamento con gamberoni e pesce spada al ristorante il Veliero, abbuffata fatta, ripartiamo verso Itri. Il percorso è come piace a noi, pieno di curve insidiose, e di paesaggi stupendi da ammirare, ogni tanto fa bene estraniarsi dal caos quotidiano della città, per prendere una bella boccata d'aria. Giunti ad Itri ci siamo rilassati totalmente allontanando ogni tipo di stress, sdraiandoci comodamente su panchine all'ombra. Assopiti ed un po' stanchi per la giornata piena, pian piano, e con sommo dispiacere, ci accingemmo al rientro verso casa.

09 ottobre 2005: Let's go to Scanno Salvatore Aristarco, 339 8480979 (supertrè@tin.it)

Novi - Novi Moto

Roberto Motta, 0143 2037 - 347 4691040 (info@novimoto.it)

Padova - H Hermes Srl

Giro a Sutrio - 17 luglio 2005

Siamo partiti da Padova dalla concessionaria Hhermes srl alle 8,30m circa del giorno 17/07/05 diretti a Sutrio. Eravamo circa 10 moto non proprio tutte Triumph (ma non siamo ancora riusciti a convincere al



"passaggio" proprio tutti). Ci siamo diretti verso Portogruaro percorrendo un tratto di autostrada dove abbiamo incontrato un altro equipaggio e da qui verso il Friuli e precisamente Maniago (UD) per affrontare poi la Forcella Rest, un passo un pò stretto e non proprio ben asfaltato, perciò impegnativo. Da qui arrivati ad Ampezzo e poi Tolmezzo siamo giunti a Sutrio la nostra meta. Avevamo già percorso circa 250 Km. e ci meritavamo una pausa. Scopo del nostro giro era assaggiare il "Frico" una specialità friulana a base di patate e formaggio. Dopo aver pranzato e chiacchierato un pò ci siamo rinfrescati visto che Sutrio è una località delle Alpi Carniche conosciuta anche x la manifestazione "Borghesi e Presepi" che si tiene nel periodo natalizio che consiste nell'esposizione dei presepi nelle case del paese. Ripartendo abbiamo ripercorso le strade per Tolmezzo e Ampezzo per poi dirigerci verso il Passo Mauria che abbiamo affrontato con entusiasmo provando il piacere di guidare su di un percorso appassionante e godendo della vista delle Dolomiti. Proseguendo per Pieve di Cadore, Longarone, il Fadalto abbiamo quindi attraversato Follina e Castelfranco Veneto per arrivare a Padova di nuovo al caldo, un pò stanchi ma appagati da un bel giro in moto su un percorso vario e dalla buona compagnia.

Capriolo Hermes, 049 772799
(fhhermes@tin.it)

Palermo - MEG

Sicilia Raid - 23/24 aprile 2005

Come primo raduno RAT che organizziamo, dato che collaboro con Triumph solo da quest'anno, non c'è male! Una quarantina di centauri all'appello per questa bella affluenza bisogna rendere omaggio a Massimo e Jonny di MEG srl e ovviamente ai ragazzi del forum



di www.triumphpalermo.it (come a esempio Kaimano, Drumspeed MadMax e Sguallar solo per citarne qualcuno). Il giro prevedeva da Cefalù a Taormina passando per l'Etna senza vedere 1 km di autostrada. L'appuntamento era alle 9 a Cefalù per partire tutti assieme, ma, a causa di piccoli problemi tecnici l'arrivo del furgone assistenza con il resto delle moto al seguito arriva alle 9 e 50 e alle 10 inizia il viaggio. Per tutta la mattinata il gruppo si è mosso abbastanza unito, poi trascinati da curve e tornanti ci si divide in due. A pranzo i due gruppi si separano, uno mangia in una suggestiva trattoria a Maniace (esattamente a metà percorso) rigatoni "ai profumi montani", ma tanta era la fame che potevano essere al profumo di qualsiasi cosa, l'altro stanco di statale e curve decide di accorciare il tour e si dirige dritto a giardini. dopo un lauto pranzo, ma veloce, il gruppo dei rigatoni si divide ulteriormente perchè gli amici con le "giapponesi" fanno ritorno verso Palermo. Si continua con il road book alla volta di Zafferana. Dopo un giro pomeridiano di oltre tre ore e mezza si arriva a Giardini Naxos distrutti e cotti. Ma felici l'altro gruppo aveva avuto il tempo tranquillamente di farsi la doccia e di prepararsi per la cena. e poi via al ristorante, consegna delle patch e via nuovamente in sella! I "vecchietti" a nanna ed un nutrito gruppo si vede a Taormina dopo una salutare passeggiata. nella ridente cittadina del messinese si ritorna nelle proprie "tane" ad orario comodo, le tre e mezza del mattino! La domenica presenta tre tipi di ritorni quasi tutto il gruppo che si era andato a coricare ad un orario decente parte presto per ritornare lungo la statale a Palermo; un piccolo gruppo, che si è alzato alle undici e mezza fa una colazione "grassa" e si divide, due ritornano per l'autostrada e il resto del gruppetto si fa un bel giro sull'Etna prima di ritornare sfinito a Palermo alle venti e trenta. Aspetteremo per il prossimo raduno il 9 luglio, intanto ci consoliamo con delle passeggiate una volta ogni due settimane e con una birra il giovedì sera.

Andrea Calabrese, 380 2569717
(chtulu@libero.it)

Parma - Galli Moto

BBQ C.T.C.G. Raid - 17/18/19 luglio 2005

E con questa siamo arrivati alla 4° edizione del BBQ Curve, Tornanti e Carne alla Griglia Raid. Anche quest'anno, come sempre tra il T-day e il raduno nazionale del forum N3 abbiamo organizzato questa festa enogastronomico-motociclistica con escursione sull'Appennino modenese, la formula è la solita, tante curve il sabato mattina e poi dal pomeriggio fino a tarda notte tutti in piscina per rinfrescarsi e prepararsi all'abbuffata della sera. Quest'anno la destinazione del Raid è stata il passo dell'Abetone raggiunto dopo 80Km di curve e controcurve in una



bellissima e caldissima giornata da chi non ha ceduto al richiamo della piscina ed ha preferito lasciare un pò di gomma sulle strade del ns. Appennino. E così mentre c'era che inguainato nella tuta di pelle pennellava le curve c'era che non faceva altro che cospargersi di crema abbronzante a bordo piscina. Clamorosa la mancanza del Signore degli Anelli, FastFreddie, che anziché portare il suo daytona in mezzo al gruppo ha preferito, unico uomo, fermarsi in piscina coccolato da tutte le ragazze. Non credo abbia fatto male. La giornata l'abbiamo conclusa come sempre tra chili di carne e litri di birra, musica live e tante risate. La domenica mattina chi non era troppo provato dalla nottata ha raggiunto il popolo triumphista in quel di Varano per la tappa emiliana della ThruXton Cup, gli altri hanno continuato a cuocer carne alla griglia ed a rosolarsi al sole. Appuntamento al prossimo anno per l'ennesimo BBQ.

Francesco Moretti, 059 775060
(info@fotomagia.it/francescomoretti@sharks.it)

Perugia - MD Moto

Le strade del vino - 29 maggio 2005

In occasione dell' annuale appuntamento con "Cantine Aperte", siamo stati ospiti della Fattoria del Cerro, azienda vinicola del gruppo SAI Agricola. Dalla fattoria, situata all'interno di una vasta tenuta, si gode della bellissima vista di Montepulciano che fa da sfondo a verdi colline interamente coltivate a vite. Una splendida giornata di sole e la calda accoglienza offertaci dalla Signora Paola, responsabile delle pubbliche relazioni della cantina, hanno coronato, insieme ad ottimi vini, una bellissima domenica motociclistica. L'itinerario scelto ha infatti toccato angoli suggestivi tra Umbria e Toscana passando per San. Casciano e su fino a Radicofani per poi



giungere a Sarteano, Cianciano e Montepulciano, in una serie continua di curve e saliscendi immerse in una campagna ricca di profumi e caldi colori. Insomma un viaggio di andata perfetto con gli ultimi cinque km di strada bianca che hanno fatto disperare i maniaci del pulito e, nonostante il vino, un altrettanto ritorno dove però guarda un po' si è preferito scegliere una strada un po' più dritta!

Infiolata di Spello – 11 giugno 2005

Ed eccoci a raccontare un'altra bellissima giornata motociclistica trascorsa questa volta all'insegna della natura e del relax. Luogo di destinazione I Piani di Casteluccio. Obiettivo pick-nick sull'erba e panze all'aria. Per chi non lo conoscesse ed avesse il desiderio di andarci vorremmo innanzitutto descrivere brevemente di che luogo incantevole e meraviglioso stiamo parlando. A una quota di 1452 metri sul livello del mare si trova Casteluccio di Norcia. Da questo caratteristico paese si può scorgere lo scenario di una pianura di circa 1300 ettari di terreno che dalla fine di maggio alla metà di luglio si tinge di mille colori in un tripudio cromatico che va dal rosso dei papaveri al bianco dei narcisi, dall'azzurro dei fiordalisi al giallo dei fiori della lenticchia in una vera e propria esplosione di colori nota anche come Fioritura dei Piani. Il Piano grande, il Piano Piccolo e il Piano Perduto, sono sovrastati dalla catena dei Monti Sibillini che con il Vettore raggiunge i 2478m e costituiscono il più vasto ed elevato bacino carsico chiuso d'Italia. Tutta l'area, infatti, era un tempo sommersa da un lago che prosciugandosi (è presente ancora l'inghiottitoio) ha lasciato spazio a fertili terreni oggi famosi nel mondo per la produzione della lenticchia. Raggiungere questi luoghi in moto è sempre una bellissima esperienza di guida. Le vie che collegano queste zone alle principali arterie stradali sono infatti suggestive e ricche di curve e tornanti. Da Colfiorite a Visso o da Spoleto a Norcia, passando per la Valnerina, o da Foligno per poi scendere a Sellano, sono tutti percorsi di assoluto divertimento che ben soddisfano il desiderio di riuscire ad abbinare al meglio la meta prescelta al percorso per giungervi. Da quest'idea e dalla sua condivisione è nata collaborazione tra il RAT Perugia ed il Mototouringumbria (www.mototouringumbria.it) della quale ringrazio tutto il Direttivo ed in particolar modo Carlo e Danilo che hanno anche deciso di mettersi in garage rispettivamente una



Thruxton e una Tiger. Con i nostri nuovi amici, quindi, l'inizio del nostro viaggio è fissato per le 9.30 al solito punto di ritrovo l'ungo la superstrada. La giornata non è delle più belle e molti hanno ben pensato di portarsi dietro le tute anti pioggia. L'itinerario questa volta è stato studiato a tavolino da Carlo che parte in testa mantenendo per tutto il viaggio un'andatura perfetta per una guida sicura ed allo stesso tempo divertente. Le curve come al solito, non vorrei ripetermi, ma ragazzi la verde Umbria è questo! Sono davvero tante e l'itinerario scelto è piacevolissimo. Dopo un paio di ore arriviamo, salendo da Visso, fino al valico della Fontanella. (famosissima Opera composta da una vasca riciclata esempio fulgido di pop art!!) dove ci si raduna aspettando gli ultimi. Si fanno foto, si beve acqua dalla fontana suddetta e si riparte per la meta ormai vicina. Girata la prima curva, infatti, lo spettacolo è davanti ai nostri occhi. Ecco i Piani in tutto il loro splendore con Castelluccio lungo la strada che ci porterà al Pian Grande per il nostro picnic sull'erba con tanto di sole uscito a far capolino.

23 ottobre 2005: Motocioccolata

06 gennaio 2006: Motobefana

26 marzo 2006: La Via Francigena nel viterbese

9 aprile 2006: La Via Francigena nel senese

24/25 aprile 2006: I monti della Laga

Marco Daniele, 075 5173004

(mdmoto@libero.it)

Pescara - Faieta Moto

Giuseppe Brunetti, 085 4715867

(faietamoto@faietamoto.com/brune@inwind.it)

Pesaro - Cafè Racer Store

Valentini Massimo, 0721 288769

(caferacerstore@virgilio.it)

Potenza - AutoveloX

Dario Scavone, 0971 469919

(scavone.giulianoan@tiscali.it)

Roma - Speed Triple

Stefania Di Porto, 06 36382160

(speed_triple@inwind.it)

Roma Centro - AB Moto Due

Caccia al Brigante - 8 maggio 2005

Finalmente all'ora X del giorno X scatta la "caccia" tanto attesa. Appuntamento da AB Moto Due camuffati da motociclisti appartenenti al RAT rigorosamente in sella a delle Triumph. Ognuno fornisce le sue informazioni sul brigante da trovare. Dopo aver caricato le armi partiamo sulle tracce del ricercato. Per confondere le nostre intenzioni seguiamo strade che attraversano paesi dove

poter chiedere informazioni sul famigerato brigante. Confusi nel traffico cittadino usciamo da Roma per la via Appia e attraverso la via dei laghi arriviamo a Marino. Per la prossima meta chiediamo a un giovane che ci indica la piazza di Velletri, noto crocevia di traffico ... internazionale. Fino a colferro il traffico ci confonde come i giganti della domenica. Anche qui ci confermano ciò che già sappiamo riguardo al brigante e ci dicono di proseguire per Segni, Montelanico, direzione Carpineto. La strada diventa interessante e noi, da veri motociclisti interessati a pieghe e staccate, con la scusa di confondere il nostro vero scopo non ci facciamo pregare, e i giri del motore salgono come la nostra eccitazione da bisognosi di curve e controcure. Sosta a Carpineto con molte chiacchiere e racconti da veri motociclisti fatti di imprese velocistiche degne dei migliori piloti. Il tutto per poi chiedere, come al solito, il modo per arrivare alla preda prefissata. Il nostro informatore è il solito vecchietto incollato alla panchina della piazza che conosce gli affari, i conti bancari di tutto il paese e dintorni. La sua indicazione è di andare a Priverno e lì saremo molto vicini alla nostra preda. La nostra fisicità ci permette di chiedere informazioni a una signora molto interessata a noi, evidentemente vogliosa di aggregarsi alla compagnia. Ma la pericolosità dell'azione non ci permette di far salire la formosa femmina. Porca miseria per una volta che avevo rimediato.... le occhiate del marito. Da alcuni chilometri la strada, con le sue curve e i suoi magnifici panorami, ci fa riflettere sulla bellezza di queste iniziative del RAT. "Al ritorno mi compro una Triumph, così risolvo il problema riguardo come passare i fine settimana e anche qualche serata infrasettimanale", pensiamo. Ci aspetta ora una sosta mistica e religiosa presso l' Abbazia di Fossanova, insigne monumento di architettura gotico-cistercense circondata da uno stupendo borgo restaurato composto da una torre, una chiesa, alcuni resti di impianti termali (infatti era un posto frequentato già dai soliti romani) e un Monastero. L'ingresso al Monastero ci conduce al Chiostro, al Refettorio e alle varie sale dove i monaci Benedettini passavano la loro esistenza religiosa. Oltre al lato religioso nel borgo si trovano un bar e vari negozietti tra i quali uno con meravigliosi biscotti che ci "costringe" a un nutriente ma necessario apporto calorico, dato che ormai l'azione volge al termine. Tutte le nostre forze ora serviranno solamente per stanare il famoso e ricercatissimo brigante. Un monaco bonario e, come nei migliori film, pacioccone ci indica in cima alla collina il rifugio del nostro ricercato. Ultimi accordi per l'attacco finale e un ulteriore controllata alle armi e al colpo in canna. Usciamo dal paese e al bivio troviamo l'indicazione: "Colle del Brigante" con relativa freccia. Sarà una trappola? Al successivo bivio: stessa indicazione. Iniziamo così la scalata al colle con le poderose bi-tri-cilindriche che

riempiono l'aria di sound inglese con cui speriamo che confondano il brigante armato fino ai denti. Arriviamo in cima alla collina e, con azione fulminea, circondiamo il rifugio, riparati dalle nostre moto. Irrompiamo armi in pugno e, alla porta; ci accoglie un tranquillo signore fuggito dallo stress cittadino con uno zucchetto da ultrà laziale che diventa un brigante... se gli proponete di tornare alla vita di città! Senza dar peso alla nostra azione "violenta", ci invita a sederci per poter gustare i suoi piatti migliori. Mascheriamo il nostro stupore e, riponendo le armi, accettiamo. Ma allora il famoso brigante era il nome del ristorante! Perfino le nostre moto, sorridendo con humor inglese, ci fanno il verso al detto "in Italia finisce sempre a tarallucci e vino". Arrivederci alla prossima caccia... al ristorante!

2 ottobre 2005: Gita enomotociclistica
Buccellato Antonello, 06 36003897
(info@abmoto.it/a.buccellato@cmbconsulting.it)

Roma - Solomoto Service

Todi - 29 maggio 2005

Ore 9.30 inizia la terza uscita R.A.T. organizzata dalla SOLOMOTO SERVICE SRL di ROMA. Partenza ore 9.45. Percorriamo la statale Cassia Bis attraversando parecchi paesini alcuni dei quali ricchi di bellezze ammirabili dalla moto. Siamo partiti con uno splendido sole che ci ha accompagnato per tutto il viaggio di andata. Come per le 2 precedenti uscite anche in questa non ci siamo smentiti. Avevamo infatti prenotato un pranzetto al ristorante, alle porte di Todi. Pranzetto che si è poi rilevato un pranzetto. Eh già perché il signor Orlando dell'omonimo Ristorante ci ha riservato un trattamento con i fiocchi. Mentre eravamo a pranzo purtroppo il cielo ha cominciato a scurirsi e terminato il pranzo siamo riusciti a malapena ad ammirare la piazza principale di Todi (che è davvero splendida), ma ad un certo punto il cielo è diventato nero e carico come non mai. Giusto il tempo di scattare qualche foto per documentare l'uscita, che siamo praticamente dovuti scappare dalla cittadina, attendendo 2 km dopo ad un benzinai che spiovesse per una buona ? ora. Anche questa è stata comunque una bella occasione per far ammirare a chiunque si fermasse i nostri gioielli! E per scambiare 2 chiacchiere eh già, alla 3° uscita si è ormai creato tra gli affezionati che ci hanno sempre seguito sia a Gaeta che a



Norcia un bellissimo feeling. Una volta spiovuto eccoci di nuovo in sella pronti a rientrare a Roma e a riprendere la solita routine con la malinconia che questa sarebbe stata l'ultima uscita ufficiale del 2005. Arrivederci al prossimo anno ragazzi, e ricordate che PIÙ SIAMO e PIÙ CI DIVERTIAMO.

Andrea Biagioni, 06 77250361
(solomototriennale@virgilio.it)

Salerno - Officine Ingresi

Alla ricerca del Sole a Gaeta -
17 aprile 2005



Dopo un inverno flagellato da acqua e freddo aspettavamo tutti il primo incontro rat primaverile con la speranza che in cielo brillasse il sole; nei giorni che precedevano l'evento il tempo era dalla nostra parte ma la domenica del 17 aprile, proiettata nella gita in costiera amalfitana, le nuvole grigie e la minaccia di piogge ci misero uno sgambetto. I più fedeli ci hanno seguito in questa avventura e insieme abbiamo deciso di cambiare itinerario; imboccata l'autostrada A3 Salerno-Napoli (con un'ora di ritardo) siamo giunti a Napoli e ci siamo diretti sulla superstrada che porta al litorale domitico. Una splendida passeggiata lungo i vialoni alberati di mondragone e sulle curve delle rotonde di baia domitica che hanno sentito il ruggito delle nostre moto, breve sosta e poi di nuovo in viaggio per arrivare a Gaeta, solare cittadina del Lazio; giunti sul Garigliano fiume che delimita il confine tra Campania e Lazio eravamo alla ricerca di un ristorante dove poter finalmente mettere qualcosa sotto i denti. Dopo aver scattato qualche foto sul lungomare di Gaeta abbiamo trovato un ristorante tipico del luogo il quale senza prenotazione ci ha dato la possibilità di pranzare. Appena ci siamo seduti al tavolo, dopo aver brindato per l'impresa affrontata e ringraziando il cielo che la pioggia non era caduta, si scatena un temporale da fare paura. Immaginate il panico che ci prende nel pensare che eravamo a circa 100km di distanza dal punto di partenza! Con animo e coraggio cerchiamo di non preoccuparci più di tanto sperando che per la fine del pasto finisse anche la pioggia. Purtroppo non è andata proprio così abbiamo atteso che spiovesse ma appena in viaggio, come dei motociclisti improvvisati, poiché privi delle tute anti-pioggia, ci siamo beccati tanta di quell'acqua che ci siamo fermati in un famoso centro commerciale per ricomprare capi

d'abbigliamento e soprattutto le tute. Non mi sono mai pesati così tanto 70km di viaggio, forse perché non li avevo mai affrontati con un temporale interminabile. Pensate che siamo tornati a casa alle nove di sera ed il giorno dopo tutti noi eravamo a lavoro con l'influenza!

Coast to coast - 28 maggio 2005

Cari ragazzi del torque, si dice che qui al sud le città sono baciata dal sole e cullate dal mare beh...una realtà che purtroppo nei giorni dei nostri raduni cambia e ci costringe a spostare gli incontri. Saltato l'appuntamento previsto per il 15 maggio ci siamo riuniti tutti il 29 successivo: la giornata inizia alle 11:00 con un sole splendente dando il via alla tanto attesa nostra gita in costiera amalfitana... stavolta i partecipanti erano carichi di adrenalina e con l'entusiasmo di far vedere e sentire la potenza, la bellezza delle nostre triumph ma più di tutto provare l'inimitabile sensazione dei due e tre cilindri nelle pericolose curve della costiera. Arrivati alla piazzetta del lungomare di maiori sostiamo per l'aperitivo al bar oriente... eravamo tutti gasati nell'essere insieme in questa splendida giornata così riprendiamo il cammino e presi da un languirino ci fermiamo per pranzo al ristorante capo d'orso che prende il nome dalla località, dopo un paio d'ore di "abbuffata" il nostro cammino doveva riprendere assolutamente visto che ci aspettava positano uno dei più caratteristici paesaggi campani nonchè tappa che ci porta al termine della nostra passeggiata. Nel cammino eravamo tutti schierati in riga divertiti e stanchi della giornata straordinaria trascorsa tra le curve interminabili della costiera che ci portano al capolinea per un buon caffè' alla buca di bacco; ormai ci aspettava il rientro visto l'ora tarda. Ripercorriamo così quelle strade che ci allontanavano dalla costiera più bella da visitare, risaliamo per Vietri dove immortaliamo qualche immagine anche se il sole e quel panorama incantevole erano alle nostre spalle.

The RATs come back to old Greece - 19 giugno 2005

Il sole finalmente splende in sintonia con il nostro ultimo incontro R.A.T. Sveglia prevista alle ore 9.00 tutti in forma perfetta per affrontare la "tosta" costiera del Cilento; partenza ore 11.00 dalla concessionaria di Salerno ma prima di metterci definitivamente in viaggio abbiamo riscaldato i motori delle



nostre triumph sul lungomare Colombo che porta dritto sull'autostrada in direzione Agropoli. Giunti ad Agropoli come dei pavoni abbiamo mostrato le nostre "bimbe" percorrendo le strade del centro e in seguito unanime decisione di sostare per un aperitivo al New Age bar del posto!!! Riprende la nostra avventura, il Cilento si avvicina, le curve strette aumentano e la bellezza di quel paesaggio misto di monti e mare viene immortalato e lasciato alle spalle perchè Santa Maria di Castellabate ci attendeva per il pranzo. Come malsana abitudine non siamo mai puntuali infatti il proprietario della "Fattoria" ci dava per dispersi.... arrivati al ristorante, bellissimo locale rustico immerso nel verde, abbiamo mangiato e bevuto in abbondanza, scattato altre foto di gruppo e rimessi in viaggio per giungere a San Marco di Castellabate per un gelato alla Torretta; di nuovo sul lungomare questa volta di San Marco e finalmente arriviamo ad Ascea....tutti ci guardavano e in particolar modo ammiravano la nostra fantastica speed che proprio la domenica precedente ad una mostra di moto dinnanzi ad una giuria ha vinto la coppa per essere stata la moto naked più bella del 2005. Beh giunti al termine di questa splendida giornata dove anche il sole ci stava lasciando e la strada del ritorno era abbastanza lunga ci rimettiamo in viaggio con la promessa di altri mille incontri così; infatti già stiamo preparando un raduno fuori programma per il 10 luglio questa volta in un splendido parco divertimenti e riserva alle falde del Vesuvio.

Paolo Di Martino, 089 2580502
(officineinglesi@jumpy.it)

Savona - Valardo

Langa e dintorni - 19 giugno 2005

E così siamo arrivati al 3° evento ufficiale della stagione 2005 del RAT Pack Savona: questa volta si va nelle Langhe, territorio a sud delle province di Cuneo ed Alessandria. MONTI Le previsioni sono ottime, l'estate è ormai arrivata in tutto il suo splendore. All'appuntamento, fissato per le ore 9,30 alla Concessionaria TRIUMPH di Savona, contiamo 15 moto per 17 partecipanti. Dopo il classico pieno, iniziamo il nostro giro dirigendoci lungo la costa in direzione di ponente. Il traffico è già sostenuto sulla via verso le spiagge della Riviera e procediamo a rilento, col caldo che inizia a farsi sentire sotto i nostri caschi integrali. Finalmente raggiungiamo Spotorno; possiamo così lasciare finalmente l'Aurelia per inoltrarci verso strade meno trafficate. "Le Manie", nell'entroterra fra Spotorno e Finale Ligure, ci accoglie con la sua bella strada alberata e con il suo paesaggio a picco sul mare quando arriviamo in discesa verso Finale. Ancora un po' di sofferenza nel traffico della cittadina rivierasca, ma poi subito di nuovo verso l'entroterra finalese: inizia la scalata ai 1.000 metri del Colle del Melogno. La strada ora diventa veramente bella, solitaria,



tipicamente motociclistica. Si va su abbastanza decisi, fra monti e piccoli sobborghi, il mare della Liguria alle nostre spalle. Dopo aver scollinato, ci tuffiamo nella frescura del boschetto che ci porta a Calizzano, molto bella e rilassante dopo la fatica della scalata. A Calizzano è prevista la prima, meritata sosta al baretto della piazza principale. Fa molto caldo ed è giusto riposarsi e dissetarsi a dovere. Dopo una buona mezz'ora riprendiamo il nostro giro in direzione Garessio. Anche questa è una strada molto bella, in mezzo al verde, ricca di curve e che termina con una bellissima prospettiva sul Santuario della Madonna delle Grazie e, soprattutto, sulla sua imponente cupola. Superato Garessio, imbocchiamo la statale della Val Tanaro che costeggia proprio il fiume Tanaro. La strada è ampia e rilassante con un paesaggio di contorno che ogni mototurista vorrebbe avere. A Ceva lasciamo la statale per un tratto di strada veramente mozzafiato. Torniamo a salire in direzione di Mombarcaro, fra alberi e curve... e poi da lì verso Murazzano, Belvedere Langhe e Dogliani, forse la strada più bella e famosa della Langhe. Piozzo, piccolo paese nei pressi di Dogliani, ci accoglie con il suo caldo afoso per la pausa pranzo. Parcheggiamo le nostre moto nella piazza principale, dove si affaccia anche il locale che abbiamo scelto per rifocillarci. La Birreria "LE BALADIN" ci accoglie con la sua ottima e fresca birra artigianale, l'ideale per dissetarsi vista l'afa che ci accompagna. A tavola possiamo finalmente socializzare, ci serviamo la birra direttamente dai contenitori, gustiamo cipolle in pastella fritte con confettura di birra ed uno stinco di maiale che, nonostante non sia un piatto propriamente estivo, si fa decisamente apprezzare per la sua squisitezza e raffinatezza di gusto. Dopo un gelato ed un caffè shakerato risaliamo in moto sfidando ancora il caldo attanagliante. Da Dogliani prendiamo in direzione Bossolasco, poi Serravalle Langhe, Benevello, Castino fino a Cortemilia, dove ci attende un po' di meritato riposo al nostro baretto ombreggiato. Inizia a farsi tardi, siamo un po' stanchi... ma ora ci aspetta uno dei percorsi più belli attraverso il Parco Regionale che da Cortemilia va a Piana Crixia, di nuovo in territorio savonese. Siamo vicino casa, ma ci aspetta ancora un colle da fare... ed un'altra breve sosta a Mioglia, a casa del papà di Giorgio, per un assaggio di vino di sua produzione. Sono quasi le 20.00, è tempo di rientrare. Da Mioglia prendiamo la strada

più breve verso Pontinvrea, Colle del Giovo e poi giù, verso Albisola che ci accoglie col suo traffico vacanziero. La giornata è stata lunga e faticosa, soprattutto a causa del caldo a tratti veramente insopportabile; ma, d'altra parte, possiamo ancora una volta ritenerci soddisfatti dell'organizzazione e del percorso scelto per questo giro, oltre che dell'ottima compagnia. Un grazie di cuore a tutti i partecipanti, alla concessionaria Triumph di Savona ed alla piccola ma significativa rappresentanza del RAT Pack Chiavari, sempre entusiasticamente presenti alle nostre iniziative.

2 ottobre 2005: Giro nel Ponente Ligure
Paolo Sanseverino, 019 824562
(valardo.snc@libero.it)

Terni - Bartolini Moto

Estate Triumph - 3/4/5 giugno 2005

Il programma è stato un po' sfalsato dal tempo incerto e dai quasi 500 km che separano Terni a Varano, la partenza alle 6:00 si è ristretta a me e a 4 ragazzi fiduciosi nel tempo e sicuri del piacevole evento che ci aspettava. A Varano siamo arrivati alle 11:30, il sole era calente, le moto rombavano in pista, Maurizio faceva il commissario, perciò tutto ok. Ma c'è stato un colpo di scena Patrizia Bartolini sabato pomeriggio con un altro gruppetto è partita da Terni e si è diretta al Mugello per vedere il moto gp, così noi siamo ripartiti e ci siamo aggruppati tutti insieme per la data del 17 luglio sto già lavorando e secondo i miei pronostici sfonderemo la soglia delle 100 moto.

Manolo Brunotti, 349 2215900
(mb.triumph@libero.it)

Tolentino - Hony Cars

18 dicembre 2005: Sanpacificotreffen
Data da destinarsi: Civitanova-Civitavecchia
Luca Tintinelli, 0733 973955-329/3231477
(info@honycars.it - l.tintinelli@eclipseadv.it)

Torino - Happy Moto

Run della Liguria/Day Tuna Report - 1 maggio 2005

Siamo al primo evento Rat - Torino, da quello che sembrava essere un "classico giro domenicale" con un manipolo d'amici, si è trasformato in un vero e proprio raduno poiché grazie ai Rat Pack Leader di Milano e Genova che si sono aggregati eravamo ben 77 commensali a pranzo, tenendo conto che una decina di bikers locali hanno optato per altri ristori...potete immaginare! Il Run si è articolato molto bene tra appuntamenti strategici con vari leaders: Torino Chivasso Isola d'Asti Nizza Monf., Acqui Terme, Cremolino, Ovada, Rossiglione, Tiglieto, Alberola dopo pranzo: Sassello, Dego, Piana Crixia, Cortemilia, Alba Torino. La cosa più bella era vedere Triumph in ogni dove, e facce felici e sorridenti per le strade ricche di curve e

condite da un caldo sole... Nonostante non tutti si conoscessero ci siamo amalgamati molto bene

Gerardo Tortora, 011 752448
(happymoto@virgilio.it -
tortora.gerardo@credit.tin.it)

Udine - Dreambike

Al Lago di Bled - 22 maggio 2005

Il ritrovo era fissato per il 15 maggio, ma causa il tempo inclemente e il gran freddo decidiamo di spostare il tutto alla domenica successiva... risultato? Pioggia e freddo, ma questa volta non ci facciamo fermare! Ritrovo previsto al confine di casa rossa a Gorizia per poi sconfinare in Slovenia, destibazione Kranjska Gora passando per il passo Vrsich. Partiamo in pochi come dimostrano le foto e alla fine siamo anche premiati, a metà strada inizia ad aprirsi il cielo e spunta il sole, giusto in tempo per il pranzo. Da Gorizia abbiamo percorso tutta la Valle dell'Isonzo fino ad arrivare al passo Vrsich, che conta ben 50 tornanti, di cui la metà in porfido. Le foto sono scattate dal ristorante dove ci siamo fermati a pranzare. Poi riprese le moto abbiamo continuato il giro tornando per le Valli dell'Isonzo, cambiando però strada e arrivando a Cividale, dove poi abbiamo proseguito per la via di casa. Ora ci attende il secondo evento, dove si spera di esser più fortunati con il tempo!

Tutti i giovedì dalle 18.00: Bar ristorante Pietra del Sol - Udine

Roberto Ulian, 0432 852083
(dreampireudine@tistali.it)

Varese - Moto Africa Adventures

16 ottobre 2005: lago Delio/Forcorta
13 novembre 2005: Cuvignone/Lago Maggiore

16 aprile 2004: Lago di Lugano
Ivana 0332 203615, 340 3317450
(africadventure@libero.it)

Vicenza - Motoboom

Sandro Molena, 0444 341802
(info@motoboom.it)

Verona - Numero Tre Verona

Medieval RATimes - 8 maggio 2005

Come epici cavalieri. Chi di noi non si è sentito così indossando, al pari del rito guerriero della vestizione dell'armatura in ferro, il giubbo, il sottocasco ed i guanti per poi, cavalcando la propria moto raggiungere mete lontane, o più semplicemente il lago di Garda a pochi km dalla nostra Verona, magari durante il tour "Dal tRamonTo all'alba" svoltosi nella notte tra l'8 ed il 9 gennaio (vedi TORQUE di primavera) E allora perché non

mescolare il presente con il passato? Ecco spiegato il motivo che mi ha spinto ad organizzare il Medieval Times, a Mel (Belluno) allo splendido Castello di Zumelle, la dove il tempo pare essersi fermato, attesi dal sempre ospitale "feudatario" Renato, dalla sua gentile consorte e dall'intera corte. 13 Triumph luccicanti davanti alla concessionaria Numerotre di Verona, in attesa di incontrarsi all'uscita Vicenza nord con la "sezione est" del gruppo RAT Verona, altre 6 Triumph. Dalle classiche Bonnie e Thrupton, alle "maggiorate" Rocket 3, alle tourer Sprint e Trophy fino alle urban Speed, Tiger e Daytona, veramente un bel vedere le 21 inglesi che procedevano per le dolci vie (e non solo per le curve, ma anche per lo squisito vino della zona) della Valdobbiadene. Prima di raggiungere il Castello, passiamo dal Passo San Boldo, costruito durante la prima guerra mondiale per facilitare i rifornimenti tra le due valli, scavando nella roccia 8 stretti tornanti a gomito. Il rombo piacevolmente assordante delle Truxton e delle Bonnie in galleria sembrava facesse franare quelle rocce che nemmeno i bombardamenti erano riusciti a far cadere. Ed eccoci al passo, una sosta aperitivo e due chiacchiere in compagnia, così da sgranchirci le gambe dopo i circa 120 km percorsi e scambiarsi reciproci commenti sulle bellezze del posto e sulle performance delle nostre moto. Il Re ci aspetta, ed allora via ancora su per la montagna dove l'aria frizzante ci invita ad aprire le visiere del casco e respirare a pieni polmoni. Le strade si fanno sempre più strette ed irte, le moto danzano nelle curve, un ultimo tratto di sterrato ed ecco in lontananza, lì sulla collina il Castello. Posteggiamo i cavalli...ops...le moto e dopo una dura camminata in salita della durata di ben 5 minuti (come dite? esagerato? beh, provate voi a camminare indossando gli stivali e le tute in pelle, portando a mano i caschi, le borse e soprattutto accolti da invitanti profumi di cibo proprio nel momento in cui si è colti da improvvisi crampi della fame) arriviamo all'ingresso del Castello. Al suo interno, le urla di guerrieri facenti parte del gruppo di ricostruzione storica della Compagnia del Leone di Brescia che si affrontavano a spade ci danno il benvenuto (e poi dicono che i matti siamo noi motociclisti !?) Il posto è veramente magnifico, siamo accolti da Renato che ci invita ad entrare nelle sale del Castello dove ci attende un ricco pranzo a buffet con deliziosi piatti ricavati da ricette medievali. Sì, il Castello ha questa caratteristica... Tutto al suo interno, dallo spettacolo ai piatti cucinati, agli abiti indossati dalla "servitù" è rigorosamente medievale. La "Compagnia delle Triumph" si adatta velocemente allo status ed in men che non si dica sembriamo tutti cavalieri e dame medievali, seduti attorno a rotonde tavole, mangiando liberandoci di tutti i tabù seguendo lo stile tipico medievale, ovvero utilizzando le mani (a dire il vero penso che a spingerci a ciò

sia stata più che altro la fame). Dopo l'ottimo pranzo, una visita alle sale del Castello e due passi, ci fermiamo per la visione dello spettacolo, recitato dal padrone di casa Renato con l'aiuto di alcuni visitatori che illustra la storia del Castello, dalle sue origini ad ora. Il gruppo si fa sempre più animato ed affiatato, le parole lasciano ora posto alle risate, è proprio un peccato dover andare, ma la strada è ancora lunga, e poi siamo o non siamo motociclisti? il divertimento per noi non è forse viaggiare? ed allora via di corsa alle moto e partenza. Per il ritorno è previsto il passaggio da Feltre, e poi giù per la Valsugana, breve pausa per i brindisi di saluto con la solita "sezione est" e la "sezione nord" (i trentini) si costeggia il lago di Caldonazzo ed arriviamo a Trento dove per ridurre i tempi di arrivo prendiamo l'autostrada. Ci voleva proprio una veloce sgroppata sulla A22, i motori ora danno il massimo. All'arrivo a Verona è ormai sera, dopo 270 splendidi km in allegra compagnia. La promessa al saluto è stata quella di rivederci al più presto. Il gruppo si sta unendo, il RAT Verona è pronto per nuove epiche avventure cavalleresche.

Mauro Lippi, 045 8201607
(numerotre@infinito.it)

Voghera - Bandirola Moto

Salita al Monte Penice - 26 aprile 2005

Come da programma, si è svolto il secondo evento Rat della Concessionaria la classica salita al monte Penice. La manifestazione ha raccolto un discreto numero di amici motociclisti che, fra gli assatanati del ginocchio a terra che alla domenica popolano le curve ed i tornanti della salita più famosa della Lombardia, si sono portati al Passo. Dopo le foto di rito il gruppo è sceso a Varzi e attraversando le belle strade della val Curone i motociclisti hanno assaporato il piacere di attraversare zone bellissime fra boschi, canali, vigneti e frutteti. Successivamente il Rat Pack ha raccolto tutti presso una piacevole tavola che ha rificillato i partecipanti e riscaldato valori di amicizia e di partecipazione. Alle 16.30 il raduno si è sciolto con la soddisfazione di aver passato una piacevole e rilassante giornata all'ombra del marchio Triumph.

Luca Ramari, 0383 47857
(bandirolamoto@libero.it)





www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

Triumph On-line

Collegatevi subito al sito www.triumphmotorcycles.com per conoscere tutte le novità relative alla gamma Triumph 2006. Se volete sapere ogni cosa riguardo alle caratteristiche tecniche della vostra moto, è questo l'indirizzo da memorizzare. Il sito è costantemente aggiornato e strutturato per soddisfare le curiosità anche del navigatore più esigente. E le novità non finiscono qui. Mettete www.triumphmotorcycles.com fra i preferiti e tenetelo d'occhio. Sarà il vostro filo diretto con Triumph.

TRIUMPH GO YOUR OWN WAY

Home > Motociclette > Urban Sports > Tiger

Motociclette

- Modern Classic
- Cruiser
- Urban Sport
- Daytona 650
- Daytona 955i
- Speed Four
- Speed Triple
- Sprint ST
- Sprint ST ABS
- Tiger
- Richiesta
- Cataloghi
- Parti ed Accessori
- Abbigliamento
- RAT
- Concessionarie
- Notizie
- Downloads
- L'Azienda

TIGER

colori

Triumph Collezione Abbigliamento

Visualizza Accessori

Dati Tecnici Gallery

L'orizzonte è la sua meta, gli ampi spazi sono la sua casa. La Tiger dà il meglio di sé davanti alle sfide e fa della strada la sua unica ragione d'essere. Non importa quale sia l'obiettivo, la Tiger offre prestazioni che solo una motocicletta del suo spessore può garantire.

Intro: Dati Tecnici Gallery

| Motore | | Print |
|--|---|-------|
| Tipo | Tre cilindri, raffreddato ad acqua, DOHC | |
| Cilindrata | 555cc | |
| Altezzia E Corso | 79 x 55mm | |
| Compressie | 11.6:1 | |
| Alimentazione | Iniezione elettronica sequenziale Multiboine | |
| Accensione | Digitale di tipo induttivo a gestione elettronica | |
| Trasmissione | | |
| Trasmissione Primaria | Ingranaggi | |
| Trasmissione Finale | Catena | |
| Frizione | Multidisco a bagno d'olio | |
| Cambio | 6 Velocità | |
| Ciclistica | | |
| Telaio | Tubolare perimetrale in acciaio | |
| Forcellone | Doppio braccio in lega di alluminio | |
| Ruota Anteriore | In lega, 19 x 2.5in | |
| Ruota Posteriore | In lega, 17 x 4.25in | |
| Pneumatico Anteriore | 110/80 V 19 | |
| Pneumatico Posteriore | 150/70 V 17 | |
| Sospensione Anteriore | Forcella con steli da 43mm | |
| Sospensione Posteriore | Monorammettatore con regolazione del freno di ritorno e precarico molla | |
| Freni Anteriori | Doppio disco da 310mm con pinze a 2 pistoni | |
| Freni Posteriori | Disco da 265mm pinza a 2 pistoni | |
| Dimensioni | | |
| Lunghezza | 2250mm | |
| Larghezza (manubrio) | 860mm | |
| Altezza | 1390mm | |
| Altezza Sella | 949-960mm (regolabile) | |
| Interasse | 1315mm | |
| Incl. Sterzo/Avancorsa | 25.8°/87.9mm | |
| Peso A Serco | 215kg | |
| Prestazioni (Misurate all'albero, DIN 70020) | | |
| Potenza Massima | 104CV a 9,500 giri | |
| Coppia Massima | 92Nm a 4,400 giri | |
| Colori | | |
| | Aluminium Silver, Jet Black, Caspian Blue | |
| Prezzo | € 10.900,00 | |

Pirenei - *Raccontati dai protagonisti*

Lo Spanish Pyrenees Raid prometteva un week end memorabile. In 52 ci hanno creduto, hanno caricato le loro Triumph e hanno fatto rotta verso la Spagna lo scorso maggio. La maggior parte di loro provenienti dalla Gran Bretagna, come lucertole che cercano un sasso caldo sul quale appoggiare la pancia. Motociclisti di ogni tipo, dal novizio del raid al viaggiatore consumato, attratti dal fascino delle montagne e da un aperitivo di vacanze. Simon Carter ha raccolto un collage di testimonianze per farci fiutare l'aria respirata in questa avventura.



Nick "Dog" Downes - Daytona 955

Quella dei Pirenei è stata la mia esperienza con il R.A.T. e certamente non sarà l'ultima. Un viaggio molto bello, grazie anche alle stupende strade, ben organizzato, con eccellenti alloggi e compagni simpatici e gioviali. Devo essere sincero. Ha superato le mie aspettative. Ho ancora il sorriso post Triumph sul viso e i miei amici non possono più di sentire i miei racconti.





Stuart Webb – Daytona 955

Che raid! 45 moto, 2.300 miglia, niente acqua, benzina a poco prezzo, cibo ottimo, strade stupende, eccezionale. Se avete intenzione di visitare il nord della Spagna, non perdetevi tempo. Grazie ai sussidi della CE molte delle strade che affollano i miei ricordi sono già sparite, deviate con tunnel e varianti.

Certo, è progresso in termini di sicurezza e tempi di percorrenza, ma non certo in termini di piacere di guida. Non pensateci due volte,

prendete la moto e partite. Ma fatelo insieme al R.A.T., vi divertirte un sacco e non sarete mai soli.



Cogli l'attimo

"Magari adesso non vi sembra, ma questa è una di quelle esperienze che, quando ci ripenserete, sarete convinti di aver fatto la cosa giusta, di essere riusciti a cogliere l'attimo".

Questo era stato il grido di battaglia con cui - tre ore prima - ero riuscito a persuadere due eccitati motociclisti ad abbandonare l'itinerario consigliato per imboccare un vecchio sentiero utilizzato dai contrabbandieri di Andorra. Ora che il sole stava tramontando e la temperatura precipitando verso lo zero, mi rendevo conto di quanto suonassero vuote quelle parole. Tor, un villaggio in pietra disabitato, era ormai un lontano miraggio e, cosa preoccupante, era



anche il punto in cui il mio nuovo GPS aveva smesso di indicare la strada. Le speranze di ritrovare la via prima che facesse notte erano



Paul Burbridge – Speed Triple

Perdersi nei dintorni di Parigi è stata la prima esperienza vissuta dal mio gruppo! Dopo di che tutto è filato liscio, almeno per un po'. Eravamo in ottima compagnia e il tempo non avrebbe potuto essere migliore. I paesaggi della Spagna, se si ha il tempo di guardarli, tolgono il fiato. E l'arrivo al Parador mi ha lasciato davvero a bocca aperta. Partecipare ad un evento R.A.T. è una metafora della vita: ricevi per quello che dai. E le parole non bastano a raccontare quanto mi sia piaciuto questo viaggio.

Paul Smiley – Daytona 600

La maggior parte dei miei ricordi riguardano la mia incapacità di trovare le cose – strade, bar e persino un porto piuttosto grosso nel nord della Spagna chiamato Bilbao. La prossima volta non devo assolutamente dimenticarmi di portare la carta!

La cosa più buffa è come riuscivamo a perderci dopo solo 30 secondi che avevamo lasciato l'albergo per andare a fare benzina, il casino ai caselli con le mani che raspavano le tasche per trovare le monete, e quei due fratelli – di cui ovviamente non ricordo il nome – che sembravano la fotocopia di dastardly e Muttley, sempre in bagarre per arrivare primi ad ogni destinazione. Per non parlare del tipo con la BMW, Rocket Ron, le balene nel Golfo di Biscaglia, le orecchie da cane sul casco, le tapas, i panorami. I ricordi non finiscono.

Dopo aver guidato per 3.500 chilometri in giro per l'Europa, sono riuscito a farmi fermare dalla polizia a due minuti da casa. Ho raccontato ai poliziotti del viaggio con Triumph, delle strade sulle quali avevo guidato, della voglia che avevo di rivedere il mio bambino. L'agente mi ha risposto di guidare in sicurezza e di andare a casa a salutare mio figlio!

Considerando come avrebbe potuto finire, questa è stata la ciliegina su una torta di cui non dimenticherò mai il sapore.



IL SEGNALE
INTERNAZIONALE DI
PANICO, LO SBRACCIARSI
CON ESPRESSIONE
SPAESATA, SORTÌ L'EFFETTO
SPERATO E IL PERPLESSO
GUIDATORE SI
FERMÒ



al lumicino. Le montagne diventavano sempre più ampie, la fatica cresceva proporzionalmente all'altitudine e alla convinzione di quanto fosse stata sciocca la nostra decisione.

Durante una sosta per riprendere fiato e decidere come affrontare il successivo tornante notammo un 4x4 che procedeva verso di noi. Il segnale internazionale di panico, lo sbracciarsi con espressione spaesata, sortì l'effetto sperato e il perplesso guidatore si fermò.

"quanto manca all'asfalto"
"cinquecento metri"
"ci possiamo arrivare con le moto?"
"penso di sì"

Non avevamo altra scelta che stringere i denti e andare avanti. Dopo mezz'ora di cuore a mille e tornanti sempre più ardui, finalmente la visione del nastro di bitume. Bello, nero, duro. Un malridotto cartello stradale con le stelle dell'Unione Europea ci confermava che eravamo ad Andorra. Non so spiegare il sollievo che provai in quel momento. Ci





DOPO AVER GUIDATO
PER 3.500 CHILOMETRI
ATTRAVERSO L'EUROPA,
SONO RIUSCITO A FARMI
FERMARE DALLA POLIZIA

A DUE
MINUTI DA
CASA



abbracciammo e scoppiammo in una risata nervosa che riecheggì per la vallata e rinsaldò ancor più il rapporto fra di noi. Ma non era finita. Ora avremmo dovuto raggiungere il Parador, ma la strada asfaltata che scendeva fino ad Andorra La Vella, sebbene tortuosa, era agevole e ci diede anche il tempo di

riflettere.

In quota sui Pirenei, con la prospettiva di passare una notte all'addiaccio, l'esperienza mi ha insegnato molte cose sulle decisioni delicate, la resistenza, la solitudine, l'animo umano e il buon senso. Certo, siamo stati stupidi. Ora, un cosa simile non la rifaremmo e

Richard Levings – Sprint ST

L'esperienza migliore è stata quando abbiamo guidato sulle stupende strade del sabato pomeriggio. Davanti agli occhi, panorami incredibili e un cielo stupendo. Le soste nei paesini e le chiacchiere con gli abitanti. Le rapide e i pescatori di trota. Un'esperienza indimenticabile.



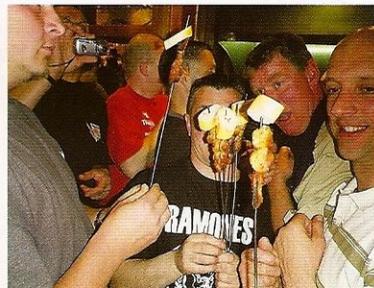
Kevin Mattocks – Daytona 595

Un viaggio fantastico. Mi sono divertito sempre, non mi sono pesati nemmeno i postumi delle sborne... Come faccio ad aspettare un anno? Nemmeno aver fatto gli ultimi 300 chilometri su un carro attrezzi per una foratura fuori Portsmouth mi ha rovinato il ricordo.



Bill Herd e Gill Humble – Rocket III

Il Raid sui Pirenei è stata un'esperienza fantastica. Non avremmo voluto lasciare la Spagna e non vediamo l'ora di poter partecipare al prossimo. La parte del tour che abbiamo preferito è stata senza dubbio la salita ad Andorra, con i suoi spettacolari copli d'occhio, la strada divertente e l'infinità di curve che ci hanno dondolato. E che dire dell'hotel Parador: Davvero eccezionale. Vogliamo tornarci, subito!



quel pomeriggio non lo dimenticheremo mai. Ma siamo contenti di aver colto l'attimo.

Tapas

Immaginatevi un vicolo. Ora immaginatelo pieno di dozzine di bar, e nient'altro. Ora aggiungete centinaia di persone chiasose e festanti, stuzzichini ed enormi bicchieri di vino rosso. Ora pensate di essere parte di un gruppo di rider Triumph, accomunati da migliaia di chilometri percorsi fianco a fianco. Siete affamati e assetati e avete appena girato l'angolo e vi trovate all'ingresso del vicolo. E ora che succede? Cercare di tenere il gruppo

unito lungo il vicolo, così come sull'asfalto, è una battaglia persa in partenza. Alcuni si infilano nel primo bar, altri studiano la situazione e restano all'aperto. Gli altri



IN QUOTA SUI PIRENEI, CON LA
PROSPETTIVA DI PASSARE UNA NOTTE
ALL'ADDIACCIO, L'ESPERIENZA MI HA
INSEGNATO MOLTE COSE SULLE DECISIONI
DELICATE, LA RESISTENZA, LA SOLITUDINE, L'ANIMO
UMANO E IL BUON SENSO

decidono di accodarsi a Simon Brampton – l'uomo del Raid –, non nuovo a queste esperienze, e seguono le sue indicazioni. In ogni bar è una lotta riuscire a raggiungere il bancone, sgomitando tra la massa, ordinare in spagnolo e allungare i tre euro che danno diritto al bicchiere di rosso locale e alle tapas. Con il passare delle ore non è solo lo stomaco che si riempie. La nostra comprensione, e l'apprezzamento, nei confronti degli spagnoli e della loro cultura crescono e, prima che il vino abbia ottenebrato le menti, ci rendiamo conto dell'unicità della serata che stiamo vivendo. Naturalmente siamo gli ultimi ad andarcene, e lo stesso accade ogni sera. Il vicolo, ora deserto e silenzioso, è una pallida copia di quello che



ha salutato il nostro arrivo. Il suo silenzio amplifica il vuoto che sentiamo dentro di noi, ora che siamo giunti alla fine del viaggio e il Raid è ormai alle nostre spalle.

Mike Sexton – Sprint ST

Non dimenticherò mai ciò che è successo il secondo giorno. Da Nevers a Narbonne. Dopo un giorno di chilometri masticati nel nord della Francia, finalmente la possibilità di guidare su strade più interessanti, e di accorgersi di quanto la tecnologia sia una cosa meravigliosa. Grazie al GPS abbiamo potuto



concedersi delle divagazioni piuttosto ardite. Solo un assaggio di autostrada per attraversare l'incredibile ponte di Millau, con un tempo inclemente, poi di nuovo alla scoperta delle strade più deserte. Raggiunta Narbonne ho convenuto con me stesso che non mi ero mai divertito così tanto guidare la mia moto. Essendo un motociclista abbastanza fresco, la mia ST ha percorso più strada in quel giorno di quanta gliene avessi proposta sino ad allora. E ancora non sapevo cosa le avrei chiesto i giorni seguenti, sulle montagne spagnole.



Note

Se leggendo vi è venuta fame, sappiate che saremo di nuovo alla conquista di montagne e tapas nel 2006. Ci saranno diverse opportunità per raggiungere la Spagna, compresa la possibilità di un Fly & drive. Date, prezzi e informazioni dettagliate, le troverete sul prossimo numero di Torque, in dicembre.

Lettere

R.A.T. Italy, Triumph Motorcycles, Viale delle Industrie, 10/18 20020 Arese (MI), Italy

La Tigre e la montagna

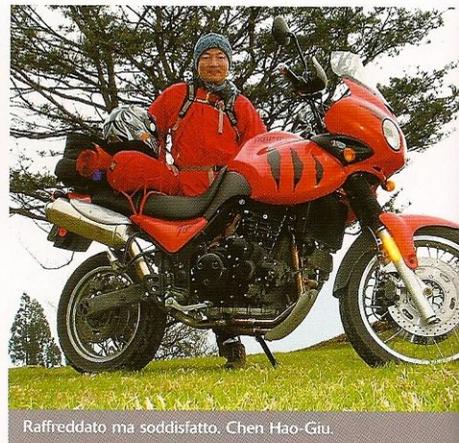
Chen Hao-Giu

Taiwan



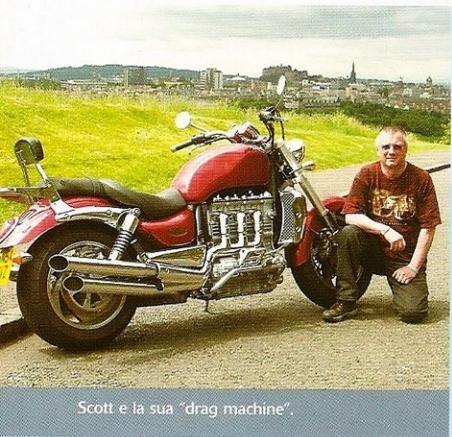
Atmosfere spirituali intorno a Taiwan.

APPENA trascorso marzo, c'era ancora un po' di fresco, residuo dell'inverno taiwanese. Mi sembrava dunque una buona idea salire in sella alla mia Tiger e fare rotta verso la località di Wenshan, una delle mete più famose durante la stagione calda. Partii sul tardi per sfruttare un sole più caldo e per non dover portare troppi capi di abbigliamento. Avevo con me solo il sacco a pelo, il materassino, la macchina fotografica, una carta e alcuni snack per rendere il mio week-end più godibile e autonomo. Durante il viaggio mi sono imbattuto in diverse strade secondario che collegano le fattorie. Scenari stupendi ma purtroppo strade cieche, da percorrere solo per curiosità. Nella regione ad est di Taiwan ho percorso la strada costiera che si affaccia sul Pacifico. Il sapore dell'oceano e il gusto che mi dava la mia Tiger si mischiavano e riempivano la mia testa, facendomi scordare tutto lo stress e la fatica accumulate nei mesi passati. Il secondo giorno decisi di salire sulle Hohuan Mountains per visitare una delle vette più alte del Paese. Non immaginavo quanto freddo avrei patito lungo la salita, ma, una volta



Raffreddato ma soddisfatto, Chen Hao-Giu.

raggiunta la cima e sbucato oltre il mare di nuvole che la circondava, la vista che mi si offrì mi scaldò il cuore e il corpo. La Tiger e le tortuose montagne di Taiwan sono una perfetta combinazione per i motociclisti di tutto il mondo. Sebbene non si riesca a viaggiare sull'autostrada nazionale, ci sono abbastanza montagna per farne un eccellente posto da vivere su due ruote.



Scott e la sua "drag machine".

Rocket Sprint

Scott Crearie

UK

Ciao da Edimburgo. Sono appena rientrato da una vacanza all'Isola di Man per assistere alle gare ma soprattutto per due settimane e 1.800 miglia di Rocket sul mitico circuito del TT. Ho guidato la Rocket in entrambi gli eventi a Ramsey. Il miglior risultato l'ho ottenuto nello Straightliners Sprint della domenica: sette run con un tempo di 7,48 secondi e 154km/h. Martedì, invece, lo Sprint

era estremamente affollato e non sono riuscito a fare meglio di un run e 7,85 secondi. Comunque, la Rocket ha calamitato la curiosità di molti motociclisti, anche perché era l'unica iscritta alla gara. Non mi ero mai cimentato in una cosa del genere, pur essendo un grande appassionato, e mi sono davvero divertito. In fondo lo spirito del TT è proprio questo.

Ritorno di fiamma

Graham Stone

UK

PER ME la Triumph Bonneville della mia adolescenza ha sempre rappresentato, il simbolo di perfezione stilistica. Ecco perché, quando ho acquistato una nuova T100, ho dovuto rendere omaggio alla T140. Gli scarichi, realizzati a mano in acciaio, li ha forniti il mio concessionario Haslemere Motorcycles, i parafranghi sono stati accorciati e cromati, mentre ho personalmente modificato la sella, ora più bassa e piatta (ottimo per lo scopo il coltello elettrico di mia suocera). La verniciatura è opera di Tony di Cyclesprays. Ora ho una moto bellissima, affascinante come la sua antenata ma moderna e affidabile, capace di ingannare più di un motociclista.

La foto spiega perfettamente il significato di Modern Classic.



Un viaggio di lavoro

Ad Sepp

Olanda

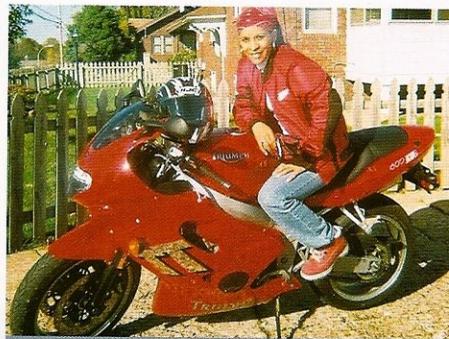
COSA fareste se, dal vostro ufficio in Olanda vi programmassero una serie di meeting dal Belgio alla Bulgaria? Scommetto che scegliereste di mettervi in viaggio in sella alla vostra moto, o no? Beh, io l'ho fatto e devo dire che il rapporto con la mia ST si è ancor più saldato in questo viaggio attraverso Germania, Austria, Ungheria e Romania fino a Varna, sulle coste bulgare del Mar Nero. A parte la pioggia, in effetti piuttosto comune in marzo, il tour è stato memorabile. La transilvania e i Carpazi sono molto belli ed emozionante è stato anche l'attraversamento del Danubio, su un enorme

Avete mai guidato per Hollywood su una Daytona 955?

Cheryl 'Issa' Nelson

USA

NEL GENNAIO 2004 ero a Los Angeles, ad Hollywood, per seguire la presentazione del film Torque. Tutto era stato organizzato per permettere a reporter e giornalisti di coprire l'evento ma, siccome i due protagonisti del film guidavano entrambi una moto - Triumph - la produzione aveva anche previsto che i giornalisti potessero provare cosa significasse essere in sella a due moto simili! A questo punto entrò in scena Jim Callahan, R.A.T. coordinator di Triumph Motorcycles Usa e la sua schiera di moto luccicanti. Ad ogni giornalista fu data la possibilità di entrare in sala, registrare un po' di audio, uno spezzone di film, intervistare gli attori e poi, finalmente di uscire nel parcheggio. Jim li faceva vestire e poi li portava su e giù per Avenue of the Stars. Fu incredibile e tutti restammo impressionati! Per me, tuttavia, fu solo un assaggio così, all'ora di pranzo, io e Jim ci rivestimmo, inforcammo una Daytona 955 e cominciammo a guidare



Issa, orgogliosa della sua TT600.

per Hollywood. L'esperienza fu entusiasmante e fu difficile dover scendere dalla moto. Ma, tornando a casa mi si sono subito chiarite le idee. Ora sono la proprietaria di una stupenda Triumph TT 600 rossa!

Davanti alla vecchia residenza di Ceaucescu, a Bucarest.



ponente tra Giurgiu (Romania) e Russe (Bulgaria). Alle rispettive frontiere mentre lunghe file di auto aspettavano di subire lunghi controlli, tutto ciò che mi è stato chiesto dai doganieri è stato di dare qualche manata di gas per far sentire il suono del motore... Un'altra esperienza, meno simpatica, è stato invece il benvenuto che, praticamente in ogni città rumena e bulgara, i poliziotti mi hanno

riservato a colpi di radar! Quasi tutto quello che si dice sulla qualità delle strade da queste parti è vero, e i cambiamenti fra fondo buono e fondo disastroso sono continui e improvvisi, come la presenza di buche incredibilmente profonde, per non parlare del traffico. La concentrazione deve essere sempre alta. Il bilancio, alla fine dell'insolito viaggio di lavoro? 5.200km che rifarei.

INCOMPARABLE

Triumph Daytona 675

Alan Cathcart ci guida attraverso le fasi che hanno portato allo sviluppo della nuova Daytona 675 e ci racconta le sue impressioni di guida.

È difficile giungere ad una conclusione diversa da quella che l'entrata in scena della Daytona 675 cambierà non solo il futuro della categoria delle medie Supersport ma addirittura il concetto stesso di moto sportiva. Un'intera giornata passata a chiacchierare con Ross Clifford – responsabile del progetto – e a guidare un nero prototipo per quasi duecento chilometri, ha aperto una finestra sul futuro delle moto sportive.

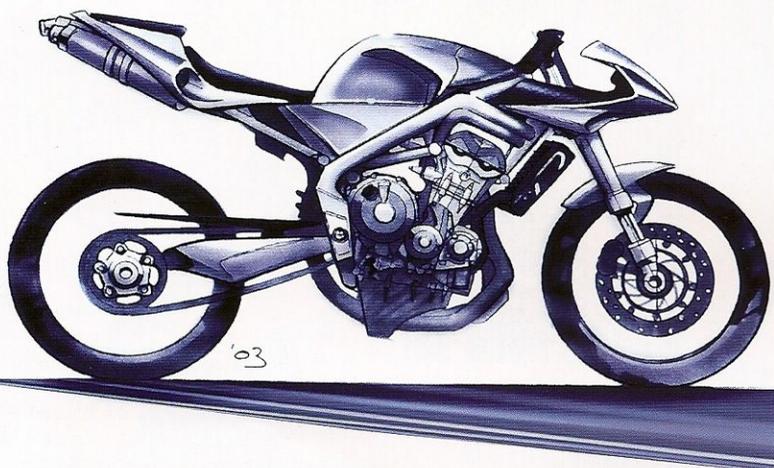
Triumph riassume in una sola parola ciò che questa moto rappresenta. "Quando cominciammo a lavorare a questo progetto, il nostro scopo era uno solo" – dice Clifford – "realizzare una supersportiva di classe media diversa da ogni altra. E cominciammo dal motore. Un 675cc. Volevamo una moto che si potesse strapazzare come si conviene a una supersportiva, non un esercizio di stile, un oggetto da esibire più che guidare perché delicato o poco affidabile. La nostra moto doveva anche brillare in fatto di prestazioni e non temere il confronto con le concorrenti della sua categoria. E il risultato è una moto che riassume tutti i contenuti attuali del marchio Triumph, che esprime il carattere del nostro marchio. La Daytona 675 è stata concepita con il chiaro obiettivo di realizzare qualcosa di assolutamente unico".

Lo sviluppo della moto ha seguito precise idee, su tutte quella di un mezzo estremamente compatto e agile, sfruttando al massimo i vantaggi di un motore dalle dimensioni molto compatte e di un telaio che lo incornicia anziché abbracciarlo. Altrettanto importante, quella delle prestazioni e in particolare le doti di coppia del motore a tre cilindri, due cose che sono il biglietto da visita di Triumph. "Volevamo quella spinta che parte ai bassi e si mantiene costante, tipica dei nostri grossi tre cilindri" - dice Clifford - "E poi il suono e il feeling unici dei motori con questa architettura. Cosa che, con la tipologia di scarico utilizzato, la D6 riesce addirittura ad esaltare, emettendo quasi un ruggito quando il motore prende giri. Era di vitale importanza, poi, non trovarsi nella posizione di chi realizza una moto e scopre che, ora della presentazione, un concorrente ha fatto un modello simile, più potente di un CV e più leggero di mezzo kg, che la fa immediatamente diventare seconda prima ancora che qualcuno l'abbia provata. Volevamo che la nostra nuova moto ottenesse consensi per i suoi meriti, per essere una moto bella da possedere e da guidare, senza dover percorrere strade già battute dagli altri".

Il lavoro di *concept* sul progetto Daytona







I primi disegni sottolineano la discendenza dalla mitica Daytona 595.

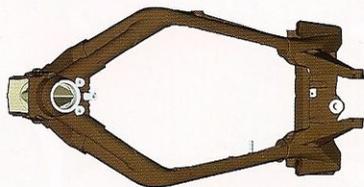
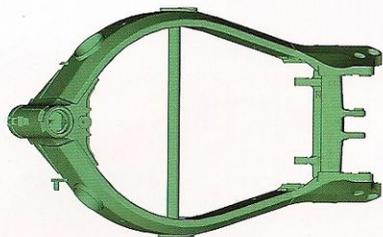


675 (internamente codificato come D6LC, da cui il soprannome di D6) è cominciato nel marzo 2002 e il primo motore è stato messo al banco nel maggio 2003. I primi disegni della moto risalgono invece al gennaio 2003, commissionati a due designer – uno interno l'altro esterno – che hanno presentato le loro idee durante un *design clinic* nel giugno 2003. "Puoi vedere dagli schizzi che siamo partiti subito con uno stile molto radicale che definisce il carattere e l'impostazione della moto" –dice Ross – "Sebbene l'obiettivo fosse la sua unicità, volevamo che ci fosse un collegamento con la Daytona 595. Volevamo inoltre spostare lo stile in un contesto più moderno, dalle linee tese e pulite. Anche il motore ha subito le stesse attenzioni, non si tratta solo di un prodotto di ingegneria. Ogni singolo componente esterno è stato accuratamente disegnato. La filosofia globale era quella di realizzare una moto bellissima, che il suo proprietario fosse orgoglioso di possedere e che, anche spogliata delle carene, fosse pulita ed elegante, non solo funzionale".

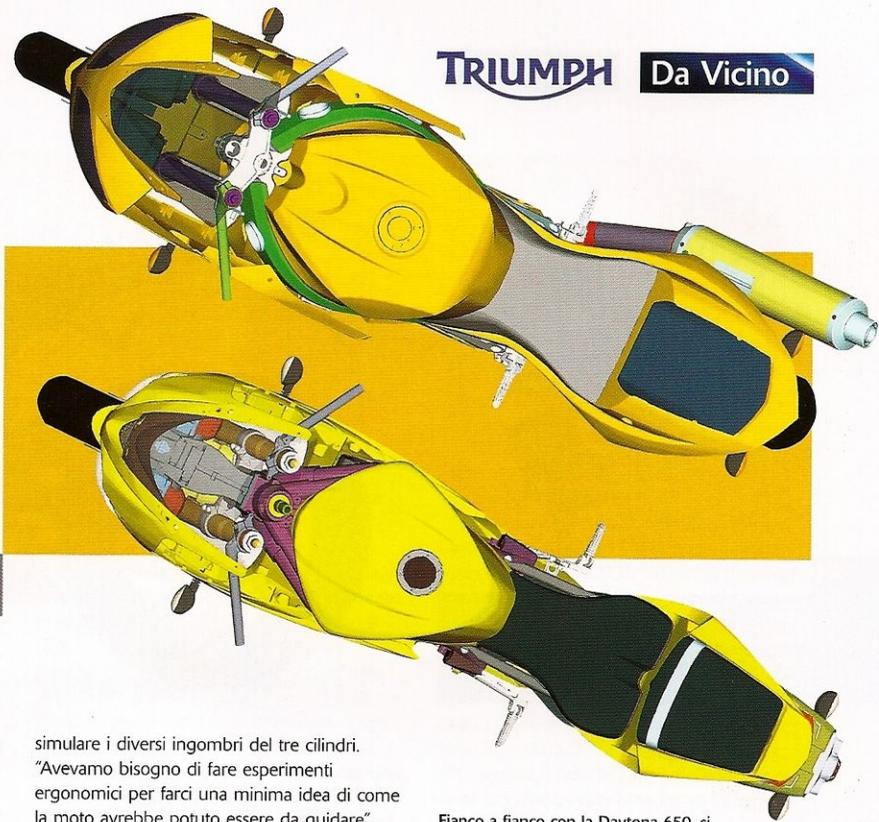
Basandosi sul riscontro di questa riunione, Triumph scelse di portare avanti il progetto proveniente dall'interno. Così, partendo dalle immagini definitive del modello, fu realizzata una maquette in 3D, in scala reale e, nel settembre 2003, fu finalmente approvato il progetto finale. Presentava due fari, uno con il proiettore anabbagliante, l'altro con quello abbagliante, e lo scarico sottosella con il terminale a fondello triplo, un elemento chiave già dai primi schizzi, che aiutava a mantenere la linea della moto il più sottile possibile.

Da allora, il reparto Ricerca e Sviluppo ebbe più tempo per dedicarsi a ciò che stava sotto il vestito. La D6 avrebbe dovuto rispettare la severissima normativa Euro 3 (che entrerà in vigore nel 2007). Gli ingegneri svilupparono una moto che, per qualsiasi standard, è estremamente snella, compatta e leggera. Il suo motore è completamente nuovo. Tre cilindri, raffreddato ad acqua, dohc, 675cc, inclinato di 120°, nettamente più piccolo del quattro cilindri utilizzato dalla Daytona 650 – 47mm più stretto, 20mm più corto e 14mm più basso – sebbene misuri 25cc in più. Il nuovo propulsore sviluppa una potenza massima di 123CV all'albero a 12.500 giri, con una abbondante coppia di 72Nm a 11.750 giri. Nella ricerca della compattezza, per la prima volta in un motore Triumph è stato utilizzato un cambio a sei rapporti ravvicinati

SI NOTA SIN DAI PRIMI DISEGNI CHE SIAMO PARTITI
SUBITO CON UNO STILE MOLTO RADICALE CHE
DESSE CARATTERE ALLA MOTO



Il telaio della Daytona 675 può stare comodamente dentro a quello della Daytona 650.



Fianco a fianco con la Daytona 650, si nota il profilo molto snello della Daytona 675.

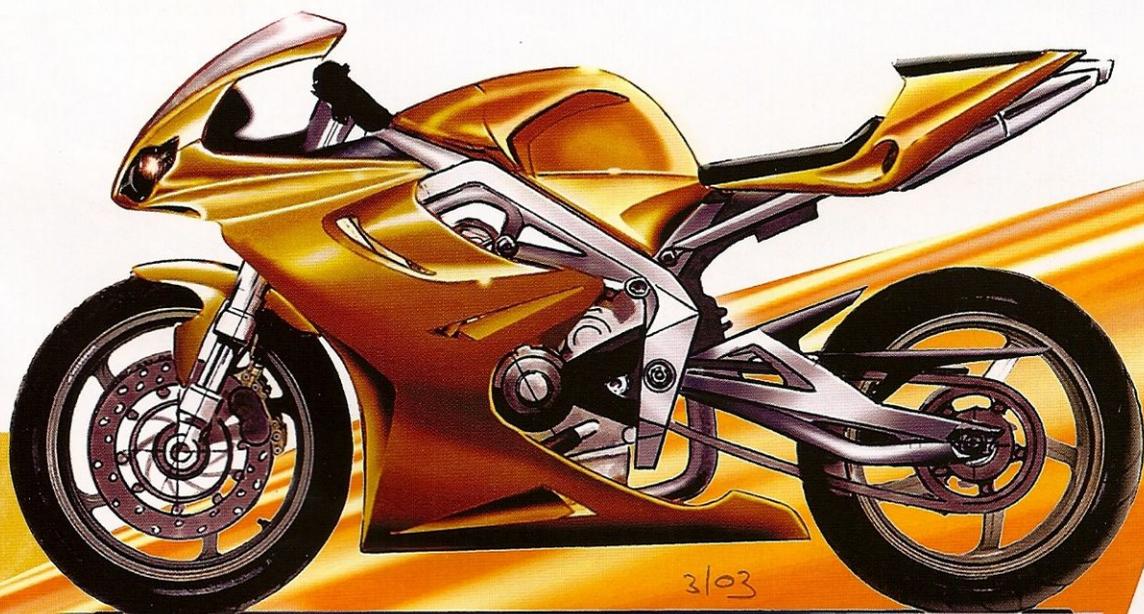
con ingranaggi sovrapposti, il che ha permesso di utilizzare un forcellone più lungo e massimizzare la trazione. Inoltre, la pompa dell'acqua e quella dell'olio sono combinate e assemblate internamente per un aspetto esterno più pulito e ordinato, senza tubi e manicotti.

Per verificare i parametri del telaio, agli inizi dello sviluppo del progetto, nel 2002, il team dell'R&D ha tagliato e saldato un telaio Daytona 650 per modificarlo sulla base di un infulcro del forcellone variabile, interesse, angolo del canotto e posizione in sella differenti, e poi accorciato il serbatoio per

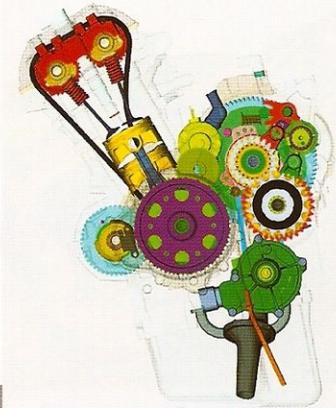
simulare i diversi ingombri del tre cilindri. "Avevamo bisogno di fare esperimenti ergonomici per farci una minima idea di come la moto avrebbe potuto essere da guidare", ricorda Clifford.

Terminato il racconto e arrivato il momento di saggiare la moto, mi ci è voluto un po' di tempo per adattarmi a ciò che stavo guidando. L'architettura della Daytona 675 è così particolare. Invece della pancia che raccorda l'inizio della sella e la fine del serbatoio, tipica di quasi tutte le 600 sportive, la Triumph è stretta e sottile e permette di inserire perfettamente le gambe negli incavi del

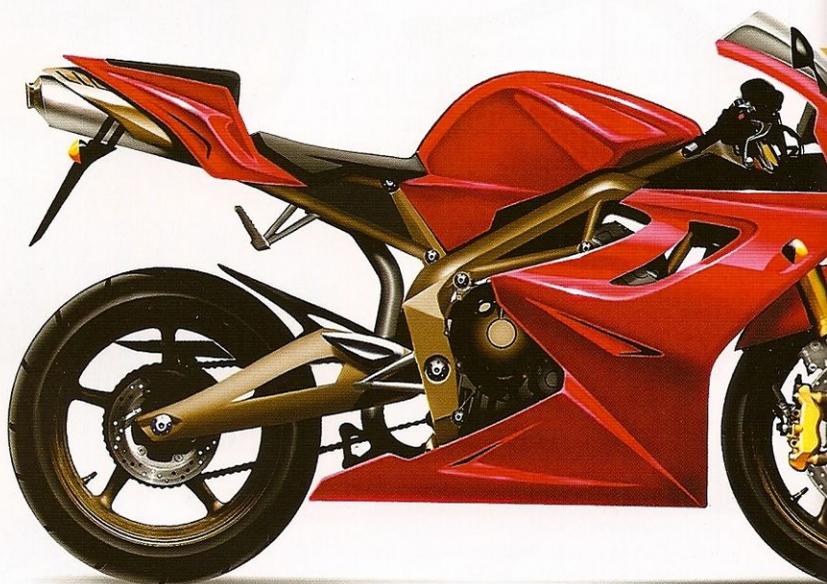
sinuoso serbatoio da 14,4 litri. Nonostante la sua compattezza, in sella ci si sente inseriti nella moto, quasi parte di essa, anziché appollaiati sopra, eppure, con la sensazione di avere a disposizione uno spazio sorprendente. La piccola strumentazione è completa e dispone



3/03



Il cambio con ingranaggi sovrapposti fa la sua prima comparsa su una Triumph. Pompa dell'olio e dell'acqua sono state piazzate internamente per privilegiare la pulizia delle linee del motore.



anche di indicatore di cambiata regolabile, timer per 99 giri, memorie di velocità media e massima.

Accendo il motore e mi preparo per ascoltare il suono del tre cilindri come se fosse il concerto di un virtuoso. Spinge forte sin dai 2.000 giri ma al contrario di quanto ci si potrebbe aspettare, la sua fame di giri non si placa con il loro crescere. L'erogazione della

potenza è assolutamente progressiva sino ai 10.000 giri e la curva di coppia è praticamente orizzontale, con quasi 60Nm disponibili già da 4.000 giri. Essere riusciti a ricavare una curva simile nonostante i rigidi limiti imposti dall'omologazione Euro 3 deve essere stata una grande soddisfazione per gli uomini dell'R&D.

Per le sue prestazioni la Daytona 675 è, ora

come ora, il riferimento tra le Supersportive. Per come prende i giri, per la sua accelerazione brillante ma sempre controllabile sino ai 14.000 giri del limitatore, ma soprattutto per quella scorta preziosa di potenza che ti aspetta ai 12.300 giri e che può fare la differenza nei giorni di turni liberi.

Sono assolutamente convinto che la D6 diventerà una delle moto preferite dai



La maquette in fase di rifinitura.



Il modello in scala 1:1 fu approvato nel settembre 2003.

NONOSTANTE L'ESTREMA COMPATTEZZA, CI SI SENTE INSERITI NELLA MOTO E NON APPOLLAIATI SOPRA. EPPURE, CON LA SENSAZIONE DI AVER DISPOSIZIONE UNO SPAZIO SORPRENDENTE

frequentatori dei circuiti di tutto il mondo, non solo perché in termini di performance supera le aspettative, ma anche perché la sua guida è divertente e regala grosse soddisfazioni. Non saranno molte le moto più veloci di lei, sulle strade toruose di campagna o sui passi alpini, ma saranno moltissime quelle che brucerà in accelerazione grazie al suo incredibile motore. Meglio che non riveli la velocità massima che ho raggiunto su strada, comunque vi posso assicurare che sui curvoni presi in piena non fa una piega.

Elemento chiave di questo suo potenziale è la maneggevolezza del telaio, un doppio trave in alluminio, aperto all'interno e accoppiato con tubi di rinforzo. Più leggero di 2,5kg e 110mm più stretto rispetto a quello della Daytona 650. La 675 non è solo leggera e facile da condurre, ma anche molto immediata e prevedibile. Nonostante la sua leggerezza, però, non è nervosa bensì rapida e diretta. Il forcellone con capriata, realizzato in due semigusci di alluminio saldati al centro, gestisce tutta la potenza senza problemi, grazie anche al lavoro del mono Kayaba con interasse variabile.

Il cambio a rapporti ravvicinati ha un funzionamento notevolmente migliore rispetto ai precedenti. Con un motore così pieno e facile da gestire, non ci sarebbe addirittura bisogno di rapporti vicini come questi – ma penso che la soluzione sia stata adottata per poter sempre disporre della giusta marcia per ogni situazione e, comunque può essere utilizzato con cambiate rapide, poiché il motore ha la potenza e la coppia indispensabili per permetterlo.

È davvero difficile concludere senza dire che Triumph, con la Daytona 675, ha scritto una nuova pagina nello sviluppo delle moto

sportive. Combinando la generosa coppia di un bicilindrico con la fame di giri e la compattezza di un tre cilindri, Triumph ha realizzato una moto notevole, che evidenzia al meglio l'assoluta inadeguatezza per un utilizzo stradale delle attuali 1000 sportive a quattro cilindri. Mentre può esserci spazio per Supersportive limited edition delle quali una ristretta percentuale di utilizzatori può essere in grado di sfruttare in pista il potenziale, la loro compatibilità con la strada non è difendibile. Ma saremo noi, gli utenti finali, a decidere. E comunque dobbiamo essere grati a Triumph, per averci fatto venire il reale dubbio, grazie

all'arrivo della Daytona 675.

La produzione dei 4.000 modelli della D6 comincerà a dicembre e le prime consegne saranno a gennaio 2006. "Abbiamo deciso di contenere i volumi della produzione perché vogliamo che sia la domanda a tirare questa moto, non ci deve essere una spinta a vendere ad ogni costo" – afferma Clifford – "non vedrete la Daytona 675 ai semafori di ogni strada, e questo contribuirà a creare quel senso di esclusività che la gente apprezzerà per una moto che dà un'interpretazione assolutamente nuova al significato di Sportbike".





TRIUMPH
MADE IN
GREAT BRITAIN

Voglio solo
ABBREVIATO

TRIUMPH

ABBREVIATO

Vuoi Comperare una Moto?

Alessandra Gasperini è una delle figure da più tempo nel team di Triumph Italy. Con i suoi nove anni di esperienza, attraverso tutte le aree di business, ha giocato un ruolo importante nella rapida crescita del marchio in Italia. Stefano Martignoni si è girato sulla sedia e le ha chiesto alcune cose, ma per avere le risposte ha dovuto acquistare una Rocket.

Quando e come sei finita qui dentro

Nel 1996 cercavo un lavoro e che mi consentisse di fare shopping senza dover chiedere soldi a nessuno. Il mio curriculum finì tra le mani di colui che verniciava le Rolls di Carlo Talamo (l'allora importatore del marchio Triumph) e da lì sulla scrivania dell'assistente di questo. Dopo una settimana il colloquio e l'assunzione.

Quando eri una bambina cosa avresti voluto fare da grande

Da bambina non avevo le idee molto chiare, un giorno avrei voluto fare la ballerina di danza moderna, quello dopo la ragioniera in uno studio privato...

Cosa avresti fatto se non avessi lavorato qui

Non lo so! Ho iniziato a lavorare in Triumph e non ho mai pensato un attimo di cambiare, né mi sono mai fermata a riflettere su come avrebbe potuto essere la mia vita fuori da questi uffici.

Racconta il tuo primo giorno di lavoro

Una paura pazzesca! Ero la centralinista con 10 linee da gestire e un sacco di gente che mi chiedeva informazioni sulle motociclette e io a stento sapevo che avevano due ruote.

Come è cambiata Triumph e come è cambiato il tuo lavoro

Per quanto riguarda Triumph, sono cresciute sempre più le responsabilità di ciascuno e l'interazione con l'Inghilterra. Per capire come è cambiato il mio lavoro mi basta guardare indietro a quando rispondevo timida al telefono, a quando per la prima volta ho dovuto comunicare in inglese, a quando sono scesa dall'aereo a Birmingham e sono salita su di un taxi per Hinckley, a quando ho capito che il mio lavoro serviva. E poi il coordinamento del RAT, il contatto con i triumphisti, uno degli aspetti più interessanti del mio lavoro.

Qual è l'aspetto del tuo lavoro che più ti piace

Vendere moto! Riattaccare il telefono dopo aver sistemato la vetrina di una concessionaria è ancora adesso una soddisfazione incredibile. Sarà che tutta la rete mi ha conosciuto da "bambina", sarà che il mio "caratteraccio" non lascia scelta ma loro non mi sanno dire di no!

A parte il fatto che abiti sopra l'ufficio cosa ti tiene in Viale delle Industrie

Abbiamo iniziato in quattro negli anni 90 e quel gruppo è in fondo la mia famiglia e le famiglie non si lasciano!

Quanti lanci stampa hai seguito e quale ti è piaciuto di più

3 e il più bello è stato l'ultimo, quello della Thruxton 900, in Inghilterra: una location da favola per una moto ricca di fascino. Anche una come me, che di moto non ci capisce nulla, non poteva che restare colpita.

Quante moto hai venduto nella tua vita

Circa 16.000.

La tua più grande soddisfazione

Tutte le volte che il mio lavoro porta dei risultati tangibili e quest'anno il raggiungimento del target ne è un esempio.

A settembre ti sposi. E' vero che il tuo fidanzato per convincerti ha dovuto vendere l'R1 e comperare la Speed

Verissimo. Ma non è tutto: l'ho voluta bianca, proprio come l'abito!

"DAL PRIMO GIORNO IN CUI È COMINCIATA LA MIA AVVENTURA IN TRIUMPH NON HO MAI PENSATO A COME AVREBBE POTUTO ESSERE LA MIA VITA IN UN ALTRO UFFICIO. FARE LA MAMMA? TRA UN PO'!"

TRIUMPH



GO YOUR OWN WAY