

**ROCKET III TOURING
PER MONTI E PER VALLI**

SPEED TRIPLE: RITORNO ALLE ORIGINI
SUL SALE DI BONNEVILLE
ATTRAVERSO L'AFRICA IN THUNDERBIRD
E IN PIÙ... VINCI UN INDIMENTICABILE VIAGGIO IN MOTO

Triumph

002







BOSS
HUGO BOSS

Luxury Sport

BATTLAX
BT-021
SPORT TOURING **NEW**



Triumph

CARI LETTORI,

questo secondo numero di Triumph Magazine vi propone un test di guida della nuova Rocket III Touring, un giro nel cuore della capitale italiana della moda a bordo dell'ultimissima Speed Triple, e un viaggio nelle Salt Flats di Bonneville per scoprire cosa ci vuole per spingere una Thruxton a 241 km all'ora. Inoltre incontreremo la motomaniaca giapponese innamorata da sempre del marchio motociclistico inglese preferito nel mondo e vi faremo conoscere l'affascinante storia dei caschi Bell iniziata 53 anni fa.

Sono tanti e diversi, quindi, gli argomenti trattati, e questo ci fa piacere: uno dei valori fondamentali di Triumph è garantire la varietà in tutto ciò che facciamo, soprattutto nella nostra gamma di modelli, volta a soddisfare i gusti di ogni amante della guida su strada. La capacità di sviluppare e costruire moto adatte a tante discipline diverse è sempre stata un elemento essenziale della filosofia Triumph, cui siamo rimasti fedeli proponendovi di tutto, dai modelli Daytona sportivi più spinti alle tranquille Rocket III.

Se vi piace lo stile retrò, date un'occhiata ai modelli Bonneville, Thruxton e Scrambler, ma se volete andare per il mondo in cerca d'avventura, forse vi conviene farvi una Tiger o una Sprint ST. Il bello del motociclismo è che permette a tutti di esprimersi in molti modi diversi e la missione di Triumph è aiutarvi a farlo per tutta la vostra vita da biker, seguendo l'evoluzione dei vostri gusti e delle vostre esigenze nel corso degli anni.

Per finire, grazie di cuore ai molti lettori che si sono presi la briga di scriverci commenti lusinghieri sul primo numero di Triumph Magazine. Ci auguriamo che questo secondo numero vi piaccia ancora di più.

The Mark

TUE MANTONI
Commercial Director



SOMMARIO N. 002

- 01** **UNA FORZA DELLA NATURA** pag 4
Messa alla prova da Bertie Simmonds sugli emozionanti passi delle montagne cumbriane, la Rocket III Touring si dimostra perfettamente a suo agio tra monti e valli
- 02** **SOGNANDO UNA STRADA ASFALTATA** pag 13
Tim Hull racconta la parte africana della sua avventura intorno al mondo con una compagna piuttosto improbabile: una Triumph Thunderbird
- 03** **TRIPLE: CHE PASSIONE** pag 18
Per le strade eleganti ma impervie di Milano, la nuova e aggressiva Speed Triple si trova letteralmente a casa sua, dice Simone Coggi
- 04** **A TUTTO ROCK!** pag 24
Incontriamo la triumphista giapponese Hiroko: la sua passione per il marchio è tale che si è trasferita a Londra solo per sfrecciare in giro per la città a bordo della fedele Speed Twin 5T d'epoca
- 05** **IL DEMONE DELLA VELOCITÀ** pag 28
L'inesauribile Matt Capri passa le giornate a estrarre potenza dai due cilindri di Hinckley. Simon de Burton è andato a sentire le sue impressioni dopo l'ultimo pellegrinaggio nelle distese salate di Bonneville
- 06** **IL GENIO DEI CRASH TEST** pag 42
I caschi Bell hanno salvato tante teste in passato. Ora che il marchio è più noto e rispettato che mai, Simon de Burton ne ripercorre la storia fin dalle origini
- MONDO TRIUMPH** pag 33
Tutte le ultime novità sul vostro marchio motociclistico preferito, dai Tridays alle notizie sportive, dalle marche più in voga alla nuova gamma di modelli 2008
- CANADA ON THE ROCKS** pag 46
Potresti essere tu il fortunato lettore che vincerà una vacanza in moto nel Canada occidentale? Per scoprirlo devi partecipare al concorso...

TRIUMPH

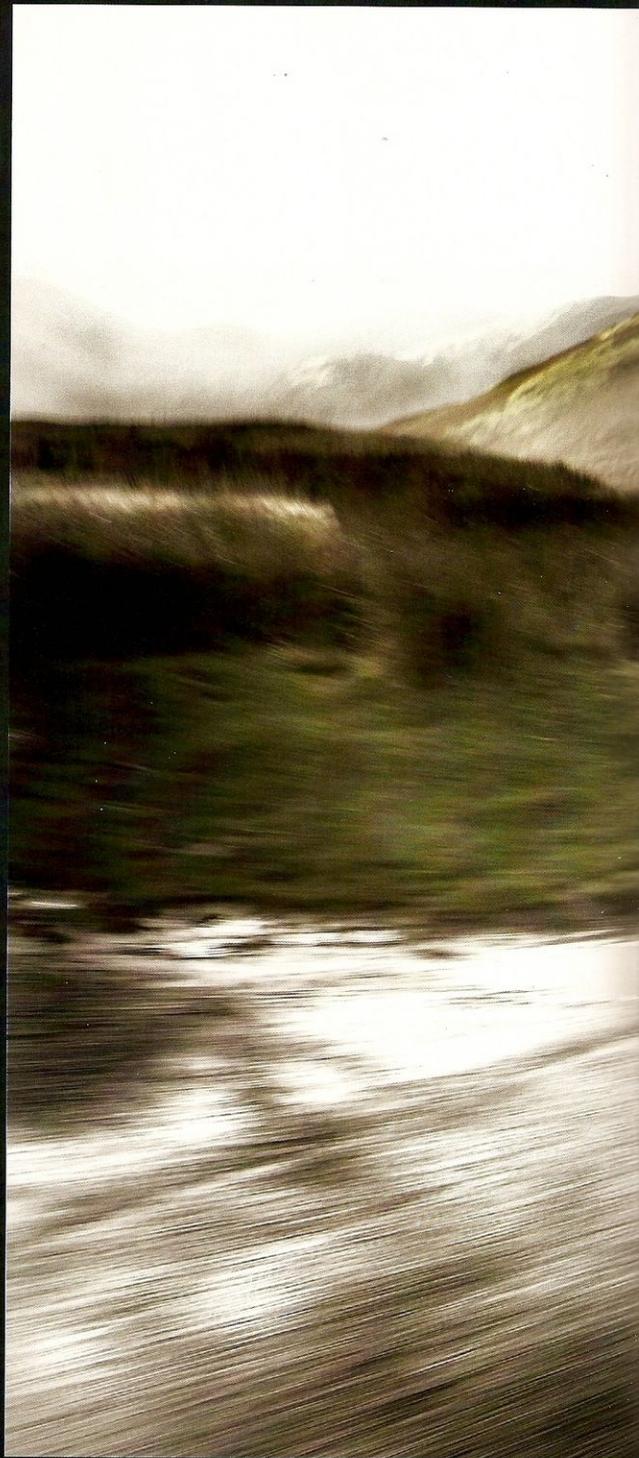
01

UNA FORZA DELLA NATURA

POTENZA E BELLEZZA, ARMONIOSAMENTE FUSE NELLA NUOVA
ROCKET III TOURING, PROMETTONO LA LIBERTÀ DI UN'AVVENTURA
ON THE ROAD CON UNA BUONA DOSE DI CLASSE









I LAGHI DELLA CUMBRIA NELLA PRIMA GIORNATA DI PIOGGIA D'AUTUNNO: UN MISTO SORPRENDENTE DI STRADE RIPIDE, STRETTE E SCONNESSE E PASSI IMPEGNATIVI, PER NON PARLARE DELLE CASCATE DI PIETRE E DEI GUADI QUASI A OGNI CURVA. È MADRE NATURA A DETTARE LEGGE IN QUESTO SPETTACOLARE PAESAGGIO MONTUOSO, MA LA ROCKET III LA AFFRONTA A VISO APERTO!





ROCKET III TOURING

MOTORE A TRE CILINDRI IN LINEA DA 2294CC // 106 CV DI POTENZA MASSIMA ALL'ALBERO MOTORE // 209 NM DI COPPIA A 2025 GIRI/MIN // 2608 MM DI LUNGHEZZA // 895 MM DI LARGHEZZA AL MANUBRIO // 358 KG DI PESO // SERBATOIO DA 22,3 LITRI // FORCELLE ANTERIORI KABAYA DA 43 MM, POSTERIORI CON DUE AMMORTIZZATORI CON MOLLE CROMATE // FRENI ANTERIORI NISSIN CON PINZA FISSA A 4 PISTONCINI, POSTERIORI BREMBO CON PINZA FLOTTANTE A 2 PISTONCINI // RUOTE IN LEGA DI ALLUMINIO PRESSOFUSO A 25 RAGGI // COMANDI AL MANUBRIO CON PULSANTE A SCORRIMENTO PER DISPLAY DIGITALE

UNA FORZA DELLA NATURA VIAGGIO SU STRADA



BERTIE SIMMONDS PROVA LA GUIDA NUOVA ROCKET III TOURING E SCOPRE UNA MOTO CHE TRASFORMA OGNI VIAGGIO IN UN'AVVENTURA - SOPRATTUTTO QUANDO LA STRADA IN QUESTIONE È UNO DEI PASSI DI MONTAGNA PIÙ ALTI DELLA CUMBRIA E PER DI PIÙ PIOVE. MA NON BASTA CERTO PIOGGIA QUALCHE GOCCIA D'ACQUA A RAFFREDDARE IL SUO ENTUSIASMO.

Ciò che rende una moto davvero esaltante, e non semplicemente "buona", è quella sensazione speciale che provi quando la guidi. Sapete cosa intendo: le moto buone vi fanno sorridere, certo, ma quello che distingue una moto grandiosa dalle altre è la sensazione che ogni uscita sia un evento, e non solo un viaggio. Ecco, la Triumph Rocket III Touring è una di quelle moto.

Non è una Rocket III con due valigie fissate ai lati, è proprio una moto completamente nuova. Restano solo cinque elementi in comune con la Rocket III "standard": il motore, gli specchietti, i cuscinetti del freno anteriore, il disco e le pinze del freno posteriore e la luce posteriore. In realtà, poi, il motore è comunque un'altra cosa, con la messa a punto da gran turismo, una coppia ancora più generosa e un'erogazione di potenza ancora più morbida rispetto al grande tre cilindri da 2,3 litri. Detto questo, la potenza generata è sempre più che all'altezza del compito, con circa 107CV all'albero, più 209Nm di vigorosissima coppia che raggiunge il picco a soli 2.025giri/min, circa 500 in meno rispetto alla Rocket III standard.

Solo guardando questa Rocket III Touring splendidamente rifinita, sento che potrò guidarla al limite delle mie capacità e che mi stamperà un sorriso sul volto, una convinzione che sarà messa alla prova mentre mi dirigo a nord verso la Cumbria nel primo giorno di pioggia autunnale. La mia destinazione è il Passo di Honister, uno stretto nastro di asfalto che si insinua tra i laghi del nord dell'Inghilterra. È una strada difficile (e lo diventerà ancora di più se le condizioni meteo non migliorano), ma molto spettacolare, con una vista fantastica sulla campagna circostante e le montagne della Cumbria.

Guidare in questa regione mi piace perché è un ottimo punto di partenza da cui esplorare altre zone del Regno Unito. Nei secoli passati, Carlisle, poco più a nord, era la base da cui i re di Inghilterra lanciavano le incursioni nella vicina Scozia, e a sua volta, un obiettivo dei saccheggi degli scozzesi. Questa vicinanza con la lussureggiante campagna scozzese

significa che il Distretto dei laghi può servire anche a voi come base per un'invasione pacifica al di là dei confini di stato.

Keswick è il punto di partenza della mia avventura in Cumbria, oltre che una città ricca di storia. Documentata la prima volta come insediamento già nel 1240, divenne una piazza di scambi commerciali nel 1276, quando re Edoardo I concesse l'autorizzazione a tenere il mercato del sabato, tradizionale appuntamento settimanale di Keswick ormai da quasi 800 anni. Oggi è una città molto viva, piccola ma brulicante di attività, con i residenti locali costretti a farsi spazio tra i numerosi escursionisti, ciclisti, turisti e motociclisti che ne fanno la loro base per visitare i Laghi del nord.

Mi lascio Keswick alle spalle godendomi la voce profonda della Rocket III Touring: il rombo meraviglioso e inconfondibile del tricilindrico in linea da 2,3 litri che, mentre trotterelliamo nel centro cittadino, dà l'impressione di tirarmi al guinzaglio, ansioso di scatenarsi nella salita che ci aspetta. Una delle cose che amo di questo motore è il suo essere come un cane poliziotto: bene addestrato e docile in mezzo ad anziani e bambini, ma pronto ad attaccare appena lo si lascia libero.

Passando accanto al Derwent Water, ripenso all'ultima volta che ho attraversato il Passo Honister. È un tragitto da affrontare con grande rispetto a bordo di qualsiasi moto, e la Rocket III Touring non farà eccezione. Qui è Madre Natura a dettare legge, e con una pioggia evidente almeno quanto il naso (gocciolante) sulla mia faccia, bisogna essere pronti a ogni imprevisto.

La strada, con una pendenza da 1 a 4, si arrampica fino al passo, a quota 356m, uno dei punti più alti della Cumbria da cui si gode la vista dell'Honister Crag. In epoca vittoriana, si arrivava fin qui con i carri a trazione animale, ma gli uomini andavano a piedi per evitare uno sforzo eccessivo al cavallo: un problema che non ho, grazie ai tanti cavalli di cui è dotata la Rocket.

CIÒ CHE FA DELLA ROCKET UNA DELLE VERE GRANDI MOTO DEL NOSTRO TEMPO È IL SUO ESSERE COINVOLGENTE E PIENA DI CARATTERE COME POCCHISSE ALTRE. HA IN SÉ PIÙ METALLO DELL'HUMBER BRIDGE E VI REGALA UN SORRISO PIÙ AMPIO DELLA SUA ARCATÀ

Siamo usciti da Keswick diretti a sud, costeggiando il Derwent Water. È bellissimo stare seduti dietro l'ampio manubrio della Rocket III Touring. La sospensione è reattiva e mi protegge dalle asperità delle strade cumbriane. A dispetto delle dimensioni, il telaio basso scarica il peso dove si sente meno, mentre la ruota posteriore con sezione da 180 contribuisce alla sorprendente agilità della moto. La facilità di controllo torna decisamente utile quando la strada si restringe in modo sconcertante, tanto da farmi desiderare un paio di baffi-antenna come quelli dei gatti, per capire subito se c'è spazio sufficiente per me e la mia sostanziosa Touring quando vedo arrivare il traffico in direzione opposta.

La Rocket III Touring è coinvolgente, ma non esigente, il che è un bene, dato che sul passo quasi a ogni curva ci sono dei ruscelli da guardare e pietre cadute da affrontare lavorando di acceleratore, freno e sterzo – ma niente ramponi, corde o elmetti. Gli stessi elementi fonte di gioia possono provocare anche qualche dolore, ma questo non rende la mia gita meno godibile. Ognuno raccoglie ciò che semina e lo sforzo di concentrazione necessario per tenere in equilibrio i 358Kg della Touring in realtà si manifesta sul mio viso non come una smorfia, ma come un sorriso a 32 denti.

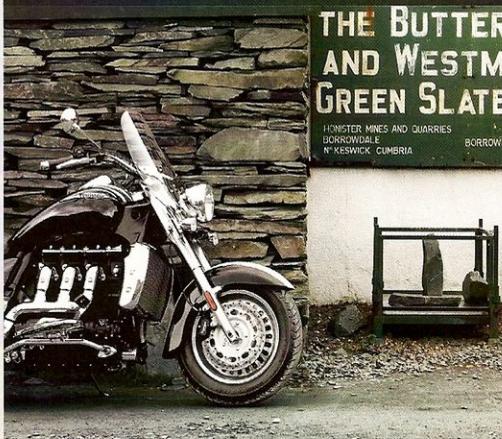
Ecco ciò che fa della Rocket una delle vere grandi moto del nostro tempo: è coinvolgente e piena di carattere come pochissime altre. Ha in sé più metallo dell'Humber Bridge e vi regala un sorriso più ampio della sua arcata. Ormai stiamo diventati una cosa sola, io e la Rocket III Touring. Piove, la strada è insidiosa e pericolosa, ma il sorriso è ancora lì. Come incoraggiati dal mio umore solare, timidi raggi cominciano a farsi vedere. Riposte le protezioni impermeabili in una delle ampie borse rigide smontabili, è arrivato il momento di trovare qualcosa da mangiare.

Mi ricordo un pub a Seatoller, ai piedi del passo. È una scusa per ripercorrere le tracce lasciate dalle larghe ruote della Rocket, ma del resto non si può resistere all'attrattiva della migliore cucina cumbriana. Si parcheggia: è ora di pranzo. Lo Yew Tree offre il pasticcio di carne fatto in casa e le patatine migliori della Cumbria, e per un'ora la dieta è sospesa. I fianchi muscolosi della Rocket III Touring richiamano l'attenzione e l'ammirazione di tutti, anche se chi si ferma a parlare con me della moto fa fatica a catalogarla: da biker, la cosa mi diverte.

Cerco di non toccarla, nel caso le mie dita unte dovessero lasciare un segno troppo evidente, ma è il tipo di moto che invita al contatto fisico. È tutta vernice intensa e cromo lucente: se la prendete, comprate anche le azioni di Solvol Autosol, i vostri profitti andranno alle stelle. Per questa versione Triumph ha pensato anche a dei dettagli davvero azzeccati, come il parabrezza che si toglie, facendo diventare la moto quasi una "decappottabile" ora che è spuntato il sole, e la leva del cambio regolabile tra punta e tallone.

Quando riprendiamo la strada il tempo è decisamente migliorato. Ci fermiamo alla miniera di ardesia di Honister per comprare qualche souvenir prima di superare il passo verso la cittadina di Buttermere. La salita è un tripudio di ruscelli spumeggianti ai lati della strada e paesaggi mozzafiato: per arrivarci basterebbe superare la cima di un'altra collina. Bisogna solo stare attenti alle griglie di ferro usate per impedire l'attraversamento agli animali, molto insidiose in condizioni di pioggia, e alle pecore vaganti sulla strada, ma per il resto la corsa verso il passo è godibilissima (orecchie tappate a parte).

Mentre punto la Rocket III Touring verso Cockermouth, penso di riprendere la A66 per tornare a casa. Ma il sole, per quanto pallido, continua a danzare sulle montagne cumbriane giù a sud, dietro di me, e uno sguardo negli specchietti basta a persuadermi: inverto la marcia e rifaccio il passo, solo un'altra volta, prima di dirigermi verso casa.



LA MINIERA DI ARDESIA DI HONISTER

La miniera di ardesia di Honister è stata attiva dalla metà del XVII secolo, ma non su larga scala, fino al 1750. Dall'inizio del XIX secolo sono state usate miniere sotterranee, oltre alle cave, per estrarre l'ardesia. Chiusa nel 1996, è stata riattivata nel 1997. Oggi è un'attrazione turistica molto frequentata, che propone giri della miniera sotterranea e un negozio dove si possono acquistare oggetti in ardesia di ogni tipo.

www.honister-slate-mine.co.uk

GARE DI MONTAGNA

È già difficile guidare su un passo, ma c'è anche chi si diverte a correre sulle strade di montagna. Le corse in montagna si disputavano già nel 1850 a Grasmere. I partecipanti correvano in salita fino a una bandiera posta sulla cima della collina e poi tornavano giù il più rapidamente possibile fino al punto di partenza, dove il vincitore veniva salutato da una banda che suonava "See the conquering hero" ("guardate l'eroe conquistatore"). Oggi il "fell racing" è molto diffuso in Cumbria: un esempio tipico di queste sfide è la maratona di Borrowdale, 17 miglia (circa 27Km) di salita fino a quasi 2000 metri!

www.fellrunner.org.uk

FIERA DELLA MELA SELVATICA DI EGREMONT

La fiera della mela selvatica di Egremont ospita il campionato mondiale di "gurning". Pare che la fiera in sé risalga al 1267. Il gurning è uno sport curioso in cui i concorrenti fanno le smorfie più grottesche posizionando la testa in un collare da cavallo. Vince chi riceve dal pubblico gli applausi più fragorosi. I partecipanti arrivano da tutto il mondo. Gordon Mattinson è una leggenda del gurning, con dieci titoli all'attivo. Suo figlio Tommy porta avanti la tradizione ed è il campione in carica, con nove vittorie nel suo palmarès! La fiera, che si svolge il sabato più vicino al 18 settembre, ospita anche i tradizionali tornei di lotta del Cumberland. Egremont si trova a 9,6Km a sud-est di Whitehaven, sulla costa cumbriana.

www.egremontcrafbair.org.uk

CUCINA CUMBRIANA

La Cumbria vanta numerosi piatti tipici. La salsiccia del Cumberland si presenta arrotolata come una corda e spesso è venduta non a peso, ma a lunghezza. Una singola salsiccia può essere lunga anche 1,2m. Il prosciutto del Cumberland viene prima salato e poi strofinato con zucchero di canna, e quindi lasciato a riposare per un mese. Successivamente viene lavato, asciugato e appeso per altri due mesi a stagionare. Una "tattie pot" cumbriana è simile al famoso pasticcio di carne chiamato shepherd's pie. Si prepara con carne macinata di agnello o di manzo, cipolle, funghi, carote, cavolo navone, black pudding e vari strati di patate alternati alla miscela di carne, il tutto coperto di pure di patate e formaggio e poi cotto al forno. Tra i dolci ci sono il pan di zenzero di Grasmere e il famoso tortino alla menta di Kendal, l'equivalente originale della moderna "barretta energetica" preferito da scalatori ed escursionisti, usato per conquistare l'Everest nel lontano 1953.

TRIUMPH

LA NUOVA ROCKET III TOURING

Per farla breve con le lunghe distanze. Con stile.

Autentico stile touring. Telaio, ruote, serbatoio, fari, manubrio e pedane sono completamente nuovi. La sospensione regolata per il turismo assicura una qualità di guida sontuosa.

Il baricentro basso, grazie alla posizione della sella, garantisce una maneggevolezza straordinaria. Il parabrezza grande e a sgancio rapido, le borse con ben 39 litri di capacità e un efficace e dolce cardano vi consentono di arrivare a destinazione sempre rilassati e ancora pieni di energia.

Cos'ha in comune con il resto della famiglia Rocket III?

L'incredibile tre cilindri da 2,3 litri (2294cc), la grande ripresa anche a pieno carico, e l'agilità in curva tipica di una motocicletta grande la metà di lei, per farvi godere di ogni tipo di strada senza problemi.

Nuova Rocket III Touring; pensata per portarvi lontano.



Go your own way

Rocket III Touring con accessori originali Triumph

Volete saperne di più? Prenotate un test ride, visitate il vostro concessionario Triumph di fiducia o curiosate su www.triumph.it

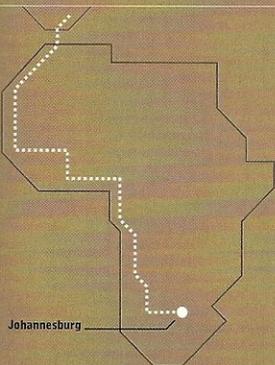
www.triumphmotorcycles.com



02

SOGNANDO UNA STRADA ASFALTATA

TIM HULL È SOLO UNA PERSONA NORMALE CHE STA VIVENDO UN SOGNO: VIAGGIARE PER IL MONDO ALLA SCOPERTA DEI GIOCHI CHE SI FANNO AI QUATTRO ANGOLI DELLA TERRA. QUATTRO ANNI DOPO LA PARTENZA DA LONDRA IN SELLA A UNA TRIUMPH THUNDERBIRD CLASSIC, NÉ LUI NÉ LA MOTO SI SIANO ANCORA FERMATI, TIM È A JOHANNESBURG E CI RACCONTA QUESTO VIAGGIO STRAORDINARIO



Johannesburg

Sono appena arrivato in Sud Africa dopo quattro anni di viaggio in Europa e in Africa, in sella a una Triumph Thunderbird classic. Sono un progettista di giochi per computer diventato documentarista, antropologo e motociclista vagabondo. Un po' lungo come titolo, lo so, ma non è facile riassumere ciò che è successo alla mia vita da quando ho abbandonato la Vecchia Inghilterra. La mia esistenza nel grigiore di Londra sembra lontanissima dall'altopiano di orizzonti luminosi dove mi trovo oggi: la mia vita attuale è fatta di sogni vissuti e non più repressi.

Un viaggio come questo non è da tutti. Devi essere pronto a vivere con il minimo indispensabile e a lasciarti alle spalle tutto ciò che conosci, per non tornare forse mai più, almeno non la stessa persona di quando sei partito. Ho chiuso un'attività e ho imparato ad andare in moto, sono rimasto affascinato dalle storie di viaggi in moto per il mondo e ho tracciato un itinerario, ho lanciato un appello per raccogliere fondi e ho creato un sito Web, ho comprato una moto e tutta l'attrezzatura, ma al di là di tutto questo, per me la cosa più importante è stata un'idea, la missione di impedire alla mia energia creativa di disperdersi, e puntare a un obiettivo che valesse la pena raggiungere. Senza un obiettivo valido, la mia determinazione a continuare si sarebbe esaurita già da tempo.

Sono partito per un viaggio globale per cercare, scoprire, osservare e fare giochi che raccontano la storia, la cultura e la psiche. In tutti i luoghi in cui mi fermo documento con le immagini un gioco indigeno che riflette la cultura locale. I giochi e gli sport che scopro sono selvaggi e vari quanto ci si aspetta che lo siano i luoghi e le popolazioni e, attraverso questa impresa, ho acquisito un'esperienza di una ricchezza che trascende ogni aspettativa. Durante il mio viaggio, spero di sensibilizzare le persone alle iniziative di Right to Play, un'associazione benefica impegnata a creare un mondo più sano e sicuro per i bambini attraverso lo sport e il gioco. Comunque, questa è la missione che sto inseguendo da quattro anni insieme alla mia fedele Thunderbird.

UN VIAGGIO COME QUESTO NON È DA TUTTI. DEVI ESSERE PRONTO A VIVERE CON IL MINIMO INDISPENSABILE E A LASCIARTI ALLE SPALLE TUTTO CIÒ CHE CONOSCI, PER NON TORNARE FORSE MAI PIÙ, ALMENO NON LA STESSA PERSONA DI QUANDO SEI PARTITO.

Guidando per le cupe strade di Londra in un mattino particolarmente grigio e uggioso di settembre 2003, scoppiai dalla voglia di partire per questa avventura. Per sei mesi ho gironzolato per l'Europa a salutare i vecchi amici, come se davvero mi aspettassi di svanire nel Sahara o di fare una brutta fine per mano di banditi congolesi. Amici e parenti la pensavano allo stesso modo: "Cosa? In Africa, da solo, in motocicletta... ma sei pazzo?" Pazzo forse no, ma stupido, ingenuo e ignorante sembravano aggettivi niente affatto fuori luogo.

Eppure, sbarcando dal traghetto che in mezz'ora mi ha portato dalla Spagna al Marocco, mi sono immerso nella realtà magica e sfiorante dell'avventura, avviluppata intorno a me come i preziosi fregi islamici sulla facciata di un lussuoso riad di Marrakech. Ovunque ho visto solo bellezza: picchi capirossi di campagna che beccano muovendosi goffamente su ampie distese di verde sotto un cielo azzurro striato del rosso dorato delle nuvole. Ero entrato in un mondo sontuoso, saturo dei colori del mito nomade, tanto simile alle figure dei libri di favole dei bambini.

Sono rimasto quasi completamente cieco alla povertà e alle severe costrizioni sociali fino a quando non ho incontrato i bambini di strada di Tetouan. Condividendo i loro giochi audaci e caotici, come il Dinifri, ho scoperto l'aspirazione berbera al coraggio. Le risate e i sorrisi dei bambini si sono levati dalle macerie del cantiere che è il loro campo da gioco, al di sopra della legge ingiusta di un re incurante.

Attraversando il Sahara Occidentale fino alla Mauritania, il ritmo del mio viaggio è sceso a una marcia molto bassa. Non ero più nell'affannosa ora di Londra, ma nel tempo meditativo dell'Africa, pronto a scoprire le popolazioni indigene, i loro luoghi e i loro giochi. Tre mesi in Mauritania con le donne nomadi e il loro gioco di strategia matematica chiamato Seig. Dieci mesi in Senegal per il Njom, uno sport tradizionale simile alla lotta. Quattro mesi in Mali per imparare l'Awale, il gioco di meditazione che usano i capi per facilitare le decisioni importanti. Quattordici mesi in Ghana a godermi l'Ampe, un gioco che unisce le comunità, in cui le ragazze saltano e battono le mani.

Fino a questo punto c'era stato bisogno di una sola riparazione, quando un automobilista aveva urtato la mia moto ferma così violentemente da costringermi a sostituire forcella e ruota anteriore. Successivamente, ci ha pensato un "meccanico" a far cadere a terra i miei carburatori, e ho dovuto sostituire anche quelli. Poco alla volta sto imparando qualcosa sulla manutenzione, manuale alla mano e tanto tempo per provare e riprovare. Comunque mi considero fortunato, visto che non sarei mai arrivato tanto lontano senza l'aiuto di Triumph, che mi ha spedito i pezzi di ricambio via corriere. Ma più rallentavo e più mi godevo l'esperienza. Stavo imparando tutto in una volta: come guidare e riparare una moto, come comunicare in lingue diverse dalla mia, a fare ricerche e documentari sui giochi - era tutto nuovo per me.

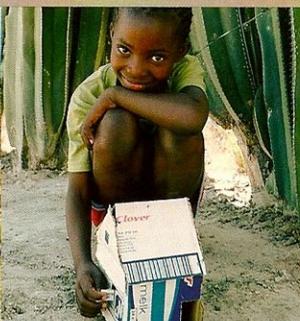
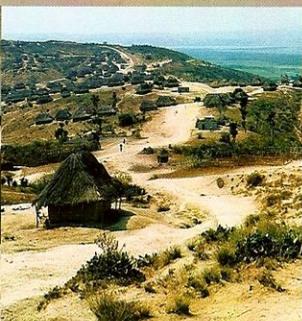
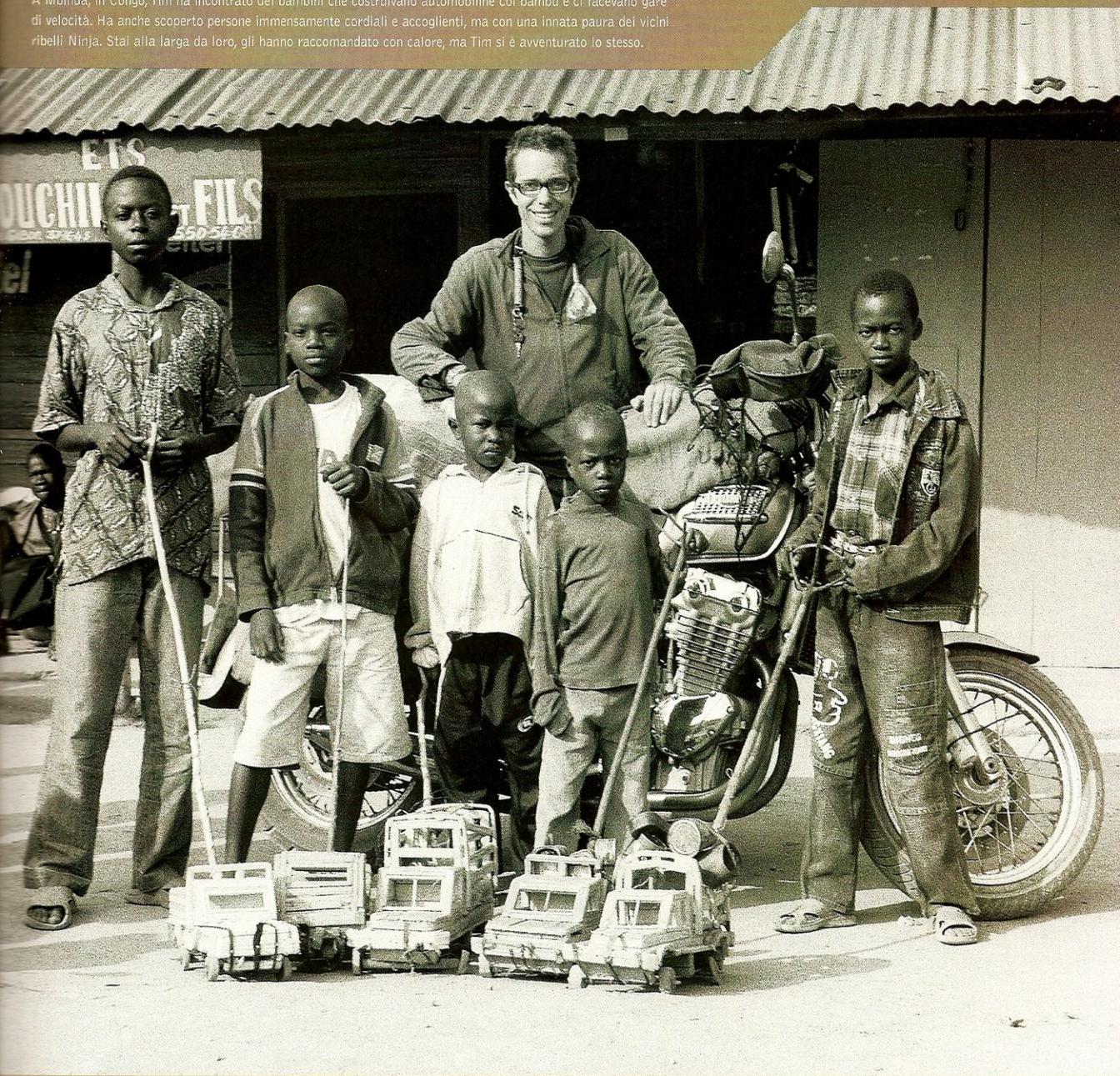
A ogni tappa del viaggio, la gente mi dava avvertimenti sulla meta successiva. I mauritani dicevano: "Attento in Senegal, lì è Africa nera, è pericoloso, ti mangiano". I senegalesi sono le persone più cordiali che abbia mai incontrato, ma anche loro dicevano: "Stai attento ai maliani, i loro stregoni possono ucciderti con il solo tocco di una mano!" Invece i maliani sono stati estremamente ospitali con me, ma tutti i francofoni dicevano: "Fai attenzione agli anglofoni, di loro non ti puoi fidare, appena volti le spalle ti derubano". Anche i ganaensi sono stati gentilissimi e non ho avuto nulla da temere.

Quasi tutte le persone che ho incontrato mi hanno messo in guardia sulla Nigeria: "La Nigeria e il suo popolo sono il peggio dell'Africa, non andarci, è meglio prendere la nave". Fortuna ha voluto (non solo lì, ma in quasi tutti i paesi che ho visitato) che trovassi una guida disposta a mostrarmi la strada per entrare e poi uscire dal lato opposto del paese. Sono persino riuscito a filmare l'Akhue, un gioco usato ancora oggi per nominare i re dello stato di Edo. In Camerun sono incappato nelle ultime piogge della stagione, ma è stato in Gabon che ho trovato la strada peggiore della mia vita: fango, sabbia, ripide discese piene di burroni nel cuore della giungla e neanche un'anima viva per chilometri e chilometri. La mia volontà è stata messa a dura prova ogni volta che cadevo e dovevo risollevare la moto e pensavo di tornare indietro, ma è stata l'idea di ripercorrere 600 km nelle stesse penose condizioni a farmi andare avanti.

In Congo mi sono trovato a riprendere bambini che costruivano automobili col bambù e ci facevano gare di velocità. La gente dell'Africa centrale mi ha accolto con lo stesso calore incontrato a nord e a ovest, ma anche lì non mancano le paure: "Non attraversare la regione di Pool, ci sono i ribelli Ninja, avanzeranno delle pretese". Ho saltato il fosso e ovviamente li ho incontrati i ribelli Ninja rimasti dalla guerra, un'orda sgangherata simile a un gruppo reggae degli anni Settanta con divise militari, trecchine, berretti alla moda e impermeabili. Niente strumenti però e, per mio sommo sollievo, nemmeno fucili. Urla e ululati fischiavano intorno a me quando mi sono bloccato davanti a un grosso tronco d'albero che mi sbarrava il passaggio. C'era solo una cosa da fare: alzare la visiera e sfoderare un sorriso smagliante. Il generale mi si è avvicinato e ha ricambiato il sorriso.

Ho chiesto: "Cos'è questo?", e lui ha spiegato: "Un palo". "Sì, ma per che cosa?", ho insistito. "Oh, non preoccuparti, puoi passare, nessun problema. Ehi voi, alzate la sbarra!", ha ordinato. Più tardi mi sono

A Mbinda, in Congo, Tim ha incontrato dei bambini che costruivano automobiline col bambù e ci facevano gare di velocità. Ha anche scoperto persone immensamente cordiali e accoglienti, ma con una innata paura dei vicini ribelli Ninja. Sta' alla larga da loro, gli hanno raccomandato con calore, ma Tim si è avventurato lo stesso.



Esplorando il continente africano in sella alla sua Thunderbird, Tim si è arricchito di esperienze a contatto con una messe di culture diverse, dalle storie raccontate dai locali con i tamburi al festival del villaggio di Kela, in Mali, all'indimenticabile spettacolo delle colline di Lobito, in Angola. E a Olukonda, in Namibia, Maggie gli ha dimostrato che la casa delle bambole è un tesoro per le bambine di tutto il mondo.



CURIOSITÀ SULLA THUNDERBIRD

1. Il primo modello Triumph Thunderbird, presentato nel 1948, era un bicilindrico parallelo da 650cc.
2. La Thunderbird più famosa al mondo probabilmente è quella guidata da Marlon Brando nel ruolo di Johnny Stabler, il leader della gang di motociclisti nel film "Il selvaggio" del 1953.
3. Il nome Thunderbird non è più stato usato per una motocicletta per 15 anni, dopo l'uscita di produzione del modello originale nel 1966. È ricomparso nel 1981 con il lancio della Thunderbird TR65, una versione economica della Bonneville con un propulsore da 650cc.
4. Le Thunderbird di Hinckley, equipaggiate con motori a tre cilindri da 750cc e 900cc, sono state introdotte nella gamma Triumph nel 1995. Nel 1998 è arrivata una versione Sport più grintosa con 83CV di potenza (13 in più del motore standard da 900cc).
5. La Thunderbird è una moto molto versatile, come ha dimostrato Tim Hull. Nonostante l'aspetto da cruiser più che da sportiva, la società francese Mecatwin, specializzata nella messa a punto di motori Triumph, ne produce una versione café racer con look essenziale e silenziatori Megaphone.

impantanato nel fango e mi sono perso a una biforcazione della strada, ma entrambe le volte i Ninja si sono materializzati dietro di me e mi hanno dato una mano.

Per evitare le masse a Brazzaville-Kinshasa, sono entrato nella Repubblica Democratica del Congo attraverso un passo di montagna, una strada secondaria che, adesso lo so, sarebbe meglio evitare. Sono caduto così male che ho finito per esplorare a piedi ogni metro di questo sentiero pesantemente eroso e raramente usato prima di guidarci sopra. L'erba era così alta che non riuscivo a capire dove andare, ma alla fine ho intravisto una radura e qualche casa a poca distanza. Mai ero stato così felice di vedere segni di civilizzazione. Quella sera ho bevuto liquore a base di canna da zucchero con il funzionario dell'immigrazione e il resto del villaggio per festeggiare.

Speravo in strade migliori, ma in Angola mi aspettavano 2000 km di sentieri estenuanti, insidiosi e tortuosi, tempestati di mine antiuomo. A peggiorare le cose, l'ambasciata angolana mi aveva condannato a un visto di transito di cinque giorni, una punizione davvero spietata.

Avventurarmi nello slalom sul selciato pieno di buche a più di 20km/h orari ha comportato la rottura della sospensione e un brutto colpo di frusta al collo (per non parlare del trauma alle parti basse). Ogni giorno cominciava all'alba e finiva dodici ore dopo al tramonto, quando con le ultime energie rimaste chiedevo agli abitanti del posto di darmi asilo nei loro rifugi sicuri: non era raro vedere uomini armati di metal detector recuperare le mine da dietro i cespugli ai lati della strada.

Le strade accidentate stavano trascinando me e la moto verso una fine ingrata. Improvvisando con la cinta di plastica ho evitato che il malandato faro anteriore e il mio bagaglio andassero in pezzi. Ero perennemente ossessionato dall'idea di qualche guasto: la catena spezzata, una foratura, il grippaggio del motore, un corto circuito. Nella mia mente cullavo giorno e notte un unico sogno: un po' d'asfalto. Mi sono trovato a sognare una strada asfaltata sovrapposta al mare infinito di vasti crateri sabbiosi, un miraggio di speranza e negazione.

Poi, al settimo giorno e a poche gocce di benzina dal secco, l'ho visto: l'inizio di una rete di strade vere e lisce, giù fino all'Oceano Indiano. Al confine, il funzionario dell'immigrazione angolano stava per chiedermi il motivo dell'uscita ritardata dal paese, ma poi ha visto il mio casco e mi ha lasciato andare verso il mio paradiso d'asfalto in Namibia per un meritato riposo.

Stranamente ho avuto la sensazione che il viaggio fosse finito. Niente più discussioni alla frontiera, nessuna difficoltà a trovare pezzi di ricambio o saldatori, nessun problema a individuare un posto sicuro per dormire. Era diventato quasi troppo facile, ma i giochi continuavano ad affascinarci. I bambini di Olukonda mi hanno mostrato una danza tradizionale competitiva di resistenza chiamata Okochokwa, in cui due contendenti eseguono una danza selvaggia e faticosa fino a quando uno dei due non cede alla stanchezza.

Conquistato l'ennesimo gioco, sono partito per il Botswana; nell'Africa meridionale ci sono moltissime aree ben tenute dove piazzare una tenda, quindi è difficile chiedere ospitalità agli abitanti dei villaggi. Dunque, proprio da una tenda a Ghanzi ho filmato il gioco più antico del mondo, il Five Stones (cinque pietre), ma lì nel deserto del Kalahari lo chiamano Diketo e si gioca con dieci pietre. Arricchito il bottino di un altro gioco, ho deciso che era arrivato il momento di entrare in Sud Africa e chiudere i conti con il continente.

La strada nel deserto era lunga e calda. Poi, appena arrivato a Kang, il radiatore è scoppiato allagando il terreno sotto la moto. Fortunatamente per me, come in tante altre occasioni, la moto ha deciso di rompersi in una città, e non nel bel mezzo della natura selvaggia. Smontando il radiatore ho trovato il buco e l'ho tappato con un mastice magico resistente come l'acciaio. Ero di nuovo in pista, ma quanto poteva durare? A quel punto riuscivo a pensare soltanto alla mia luce alla fine di quel lungo tunnel rovente: Mike e i meccanici della tradizionale concessionaria Triumph di Johannesburg.

A settembre 2007 finalmente sono arrivato qui. La Thunderbird è la moto meno adatta in assoluto per le strade africane, ma è assolutamente perfetta per rompere il ghiaccio. Nella maggior parte dei casi, io e la moto facciamo talmente colpo che funzionari doganali e bambini sono ugualmente portati a salutarci. I meccanici Triumph si sono stupiti che il motore e la frizione siano usciti completamente indenni dall'avventura, ma per me la soddisfazione maggiore è aver scoperto giochi selvaggi e diversi, proprio come ci si aspetta che siano i luoghi e le persone.

La prossima volta tocca alle Americhe.

Per seguire Tim nel suo viaggio visitate www.globaltimoto.com.

Per sostenere il diritto a giocare dei bambini visitate il sito www.righttoplay.com.

'LA BORSA DELLA MIA FOTOCAMERA È PIÙ GRANDE DELLA MIA VALIGIA'

Quando sei pronto, lo sai.



**EOS
40D** Ecco la nuova EOS 40D con sensore CMOS da 10.1 Megapixel, 6.5 fps, sistema AF con 9 punti a croce, processore DIGIC III, display LCD da 3.0" con Live View e Sistema di Pulizia Integrato EOS. Sei pronto? Scoprillo su www.canon.it/eos40d

you can
Canon



03

TRIPLECHE PASSIONE

MILANO. CAPITALE DELLO STILE D'ITALIA, D'EUROPA E PROBABILMENTE ANCHE DEL MONDO, POPOLATA DA RAFFINATI INTENDITORI DI IMMAGINE PER I QUALI DESIGN E BELLEZZA SONO IN CIMA ALLA SCALA DEI VALORI. UNA CITTÀ ALL'AVANGUARDIA, DOVE NASCONO LE TENDENZE, APPASSIONATA E SEMPRE IN MOVIMENTO: INSOMMA IL LUOGO IDEALE PER SPERIMENTARE LA GUIDA DELLA NUOVA FAVOLOSA SPEED TRIPLE. SIMONE COGGI LO FA PER NOI





È INUTILE CERCARE DI VEDERE MILANO DALL'INTERNO DI UN'AUTOMOBILE:
BISOGNA ADDENTRARSI NEL CUORE DELLA CITTÀ, VIVERLA ED ESPLORARLA.
TUTTO QUESTO SI PUÒ FARE IN SELLA A UNA MOTO, MA SARÀ MEGLIO
SCEGLIERNE UNA DAVVERO CHIC. E ALLORA È DIFFICILE IMMAGINARE
QUALCOSA DI PIÙ ADATTO DELLA NUOVISSIMA SPEED TRIPLE 2008.

Milano è una delle più grandi città italiane, con i suoi oltre sette milioni di abitanti e le strade intasate dal traffico, e il milanese medio non ha tempo da perdere in giro. Se però si tratta di restare in posa qualche secondo per concedere al passante di turno uno sguardo ammirato al suo look del giorno, ovviamente si può fare uno strappo alla regola.

La moda fa semplicemente parte della vita, qui nella capitale mondiale dello stile, che ha dato origine al termine inglese milliner per modista e visto nascere molte delle grandi firme come Armani, Brioni e Zegna, e dove il modo di muoversi è importante tanto quanto il modo di vestire.

È inutile cercare di vedere Milano dall'interno di un'automobile: bisogna addentrarsi nel cuore della città, viverla ed esplorarla. E bisogna invitarla ad aprirsi, assorbita com'è nella sua rincorsa al successo. Tutto questo si può fare in sella a una moto, ma sarà meglio sceglierne una davvero chic. E allora è difficile immaginare qualcosa di più adatto della nuovissima Speed Triple 2008.

Per molti versi, si può dire che l'ultima Speed Triple abbia radici italiane, grazie al rimpianto importatore di moto Carlo Talamo, che rivisitò il look delle "streetfighter" create dagli appassionati sulla base dei modelli super sport di nuova generazione emersi tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta. Talamo è stato il primo a modificare la Speed Triple aggiungendo qualche tocco originale, come i fari anteriori tondi, adottati sulla Speed Triple 595 a partire dal 1997 e poi diventati un'icona, che sono tuttora una caratteristica distintiva di questa moto.



TUTTO CIÒ CHE C'È DA SAPERE SULLA NUOVA SPEED TRIPLE 1050

MOTORE: 1050 CC, TRE CILINDRI IN LINEA CON DOPPIO ALBERO A CAMME IN TESTA,
12 VALVOLE, RAFFREDDATO A LIQUIDO // CV: 131 // RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 12:1 //
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE: INIEZIONE ELETTRONICA SEQUENZIALE MULTI-POINT //
IMPIANTO DI SCARICO: 3 IN 1 IN 2 DI ALTO LIVELLO IN ACCIAIO INOSSIDABILE CON
CONVERTITORI CATALITICI // TRASMISSIONE: CAMBIO A SEI MARCE CON TRASMISSIONE
FINALE A CATENA // STRUMENTAZIONE: DISPLAY A CRISTALLI LIQUIDI, TACHIMETRO
MULTI-FUNZIONE CON COMPUTER DI BORDO, CONTAGIRI ANALOGICO E SPIE
DEL CAMBIO MARCIA PROGRAMMABILI





QUESTA NUOVA INCARNAZIONE DA 1050 CC CON CUI MI STO FACENDO STRADA NEL CAOS DI MILANO RICHAMA PIÙ SGUARDI AMMIRATI DEGLI ABITI IMPECCABILI E DEI TACCHI VERTIGINOSI CHE SI VEDONO IN GIRO. LA MOTO HA UN POSTERIORE COSÌ SNELLO E AGILE CHE POTREBBE QUASI SEMBRARE UN MODELLO DA PASSERELLA.

Proprio con la 595 la Speed Triple ha acquisito quel look inconfondibile di aggressività pura e incontaminata che avrebbe caratterizzato anche le versioni successive, conquistando migliaia di seguaci e altrettanti imitatori. Ma l'originale è sempre il massimo e, nel corso degli anni, i progettisti Triumph hanno "seguito la loro strada" come è nello stile del marchio e, pur affinando costantemente la Speed Triple sotto il profilo della meccanica, sono rimasti fedeli al look, accentuandone il carattere selvaggio e aggressivo.

Questa nuova incarnazione da 1050 cc con cui mi sto facendo strada nel caos di Milano richiama più sguardi ammirati degli abiti impeccabili e dei tacchi vertiginosi che si vedono in giro. La moto ha un posteriore così snello e agile che potrebbe quasi sembrare un modello da passerella: il telaio e le forcelle rovesciate anteriori sono rifinite in una tinta nera minacciosa, il manubrio Magura rastremato aggiunge classe allo sterzo reattivo e le nuovissime ruote a razze riflettono ombre ipnotiche sull'asfalto mentre ci districiamo nel traffico alternando accelerazioni e frenate. Più di una volta mi trovo a ringraziare i freni radiali Brembo...

Questa moto è un oggetto che sembra vivo, con una forza tangibile eppure difficile da afferrare. La potremmo chiamare una streetfighter, perché la Speed Triple è sempre stata l'esempio tipico di moto personalizzata con equipaggiamenti speciali scelti dai proprietari. La si potrebbe definire una naked, sebbene non lo sia affatto, perché è la cura

dei dettagli nell'allestimento a renderla unica e inconfondibile. Quindi la chiameremo solo Speed Triple, questa meraviglia che ti emoziona anche a motore spento e ti entra nella pelle come uno stile di vita o una sensazione piacevole.

Superare le auto, immergersi nei suoni della gente, correre a incontrare qualcuno. A Milano c'è sempre qualcosa da fare, c'è sempre un prima e un dopo: il tempo controlla la vita di tutti, come un padre ma anche come un tiranno. Molti la chiamano fretta, ma chiunque viva qui sa che così è la vita; scorre rapidamente e bisogna starle dietro, se si vuole vivere il momento senza perdersi neanche un dettaglio. Io ci sono nato a Milano, ed è qui che ho sempre vissuto, lavorato e amato. Anche la moto è in sintonia con questa città, l'atmosfera è perfetta perché io, Milano e la Speed Triple sappiamo trovare un'intesa fra noi e goderci la vita. E, credetemi, non è cosa da poco in questo posto.

La città è splendida nella sua apparente indifferenza, forte nella sua frivolezza operosa, grande grazie alla passione e alla determinazione della sua gente. Ma soprattutto, non è mai la stessa: in fondo, è difficile cogliere la sua vera anima e solo chi la vive e la respira può avvertire il suo umore variabile nell'aria e apprezzarla veramente.

Oggi giorno Milano è tutta moda, design e lavoro. È italiana in un modo che sfugge al cliché del bel paese dipinto su uno sfondo



MILANO DA GUIDARE... IN SPEED TRIPLE

Se volete girare Milano in moto, anche voi, come la vostra Speed Triple, avrete bisogno di carburante. Cominciate facendo un salto alla Pasticceria Sant Ambroeus (Corso Matteotti 7) per un delizioso cappuccino autentico nell'ambiente tipico di una vera caffetteria italiana. Le tappe turistiche d'obbligo, come il Teatro alla Scala e il Duomo sono nelle vicinanze, quindi vale la pena di addentrarsi nel cuore della città per dare un'occhiata. Sono due edifici bellissimi. Ma Milano non è solo cultura: anche lo shopping ha senza dubbio un ruolo da protagonista e tra Via Montenapoleone e Via della Spiga troverete tutti i grandi nomi della moda, da Armani a Valentino. Probabilmente è il posto migliore al mondo per comprare un'opera di "arte indossabile".

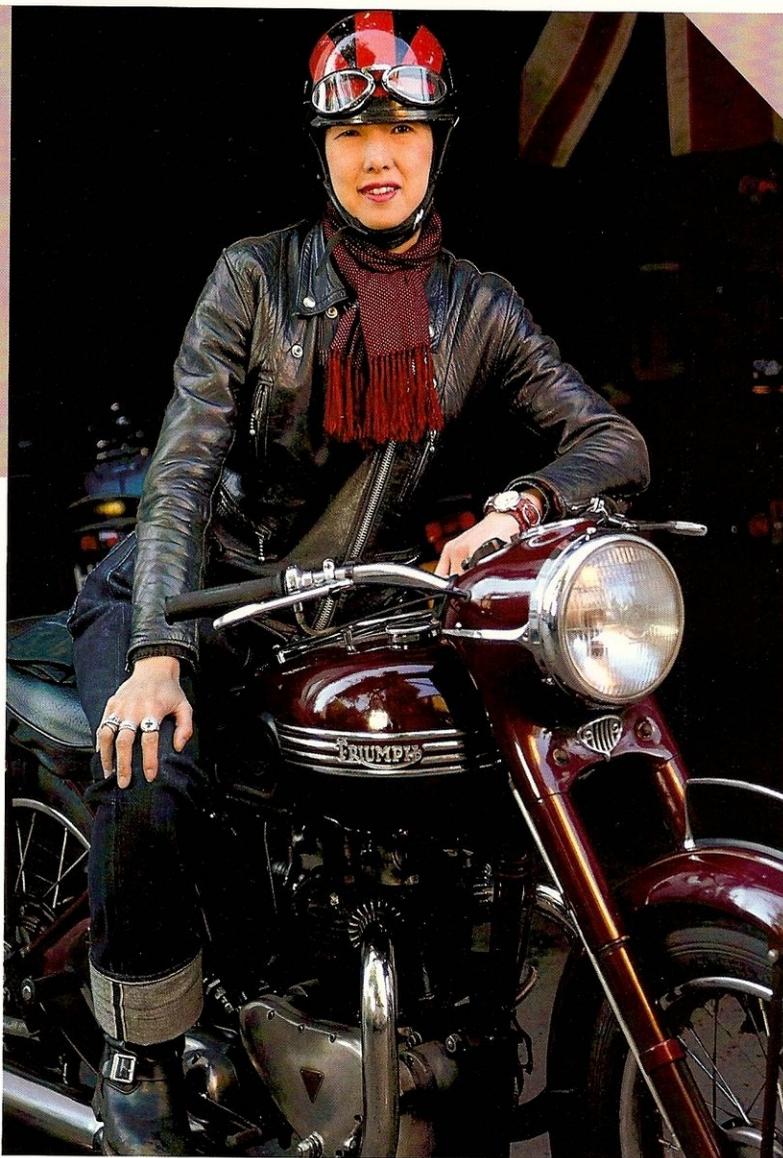
Per un pranzo sano e gustoso, provate il Centro Botanico (Piazza San Marco 1) che propone un'ampia varietà di piatti bio-naturali-vegetariani. Con il clima giusto, i tavoli all'aperto sono un osservatorio perfetto sulla fauna umana locale. Poi guidate con calma fino alla Pinacoteca di Brera, la più grande e famosa galleria d'arte di Milano, prima di dirigervi verso l'imponente Castello Sforzesco, antica sede degli Sforza, signori di Mediolanum. All'imbrunire, fate una sosta all'Armani Café (Via Manzoni 31), dove la vostra Speed Triple potrà lasciarsi ammirare dalla Milano più elegante e alla moda. Se volete vedere e farvi vedere, questo è sicuramente il posto giusto.

Concludete la giornata con una cena fusion italiana al 10 Corso Como, l'elegante locale ristorante, galleria, bar e libreria in Corso Como, cuore pulsante della vita notturna milanese. Per chi vuole continuare la serata, il club di Milano preferito dai VIP è l'Hollywood (Corso Como 15).

rinascimentale a uso e consumo di turisti e osservatori distratti. La sua italianità è progressista, raccoglie grandi elementi culturali e li fonde con qualcosa di nuovo, che prima non c'era, cogliendovi di sorpresa. Qui nascono cose meravigliose, sia dall'industria pesante ormai praticamente sparita, sia dall'industria di oggi, tutta imperniata sul piacere. Pubblicità, moda, marketing, musica: qui, molto più che in qualsiasi altra parte d'Italia, nuove tendenze si sviluppano sulle ceneri di tradizioni al tramonto. È qui che gli stilisti inventano abiti e creano linee destinate ad essere copiate da persone di tutto il mondo, assimilate, consumate e poi rielaborate, mescolate e quindi sviluppate in patria.

In sella a una Speed Triple, tutto sembra a portata di mano in questa città: lavoro, piacere, giorno e notte, da soli o in compagnia. Vedete, anche qui, è questione di contrasti, di opposti che si attraggono e si confondono. Come scappare dall'ufficio un pomeriggio per andare a caccia di tornanti a qualche decina di chilometri, sugli Appennini nei dintorni di Piacenza o sulle Alpi che cominciano appena a nord della città. O correre in moto giù verso la Liguria, magari in dolce compagnia.

Questo è un altro grande vantaggio di Milano: è così vicina a tutto, collina, montagna, mare, laghi, la Francia e la Svizzera: pensate a tutte quelle folli meravigliose curve che aspettano solo di sentirvi arrivare su una Speed Triple!



(1)

A TUTTO ROCK!

TRIUMPH VANTA I FAN PIÙ DEVOTI AL MONDO. TRA LORO C'È ANCHE **HIROKO MURAKAMI**, TRASFERITASI A LONDRA DAL GIAPPONE SEGUENDO IL SUO AMORE PER IL MARCHIO INGLESE. BIKER IRRIDUCIBILE, INSEPARABILE DALLA SUA SPEED TWIN 5T DEL 1948, SFRECCIA OGNI GIORNO PER LE STRADE DELLA SUA CITTÀ ADOTTIVA: UN CASO DI UNIONE FELICE TRA EST E NORD.

TESTO: SARAH BRADLEY
FOTO: CHARLIE GRAY

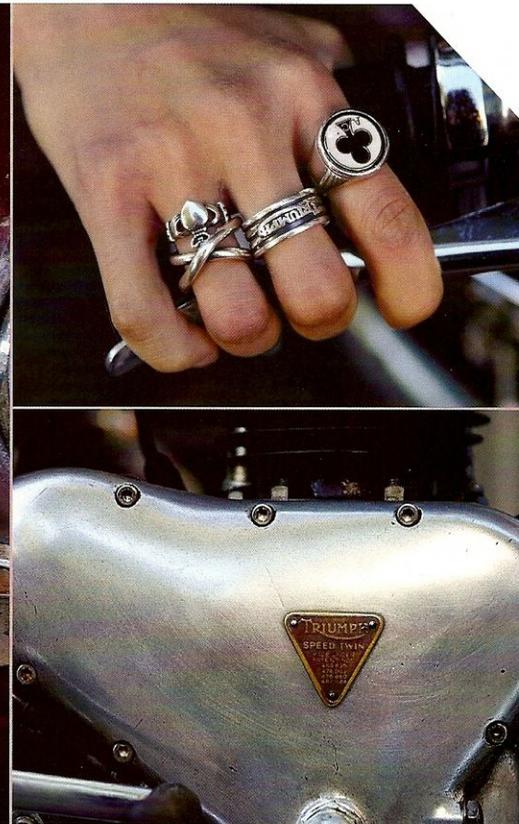
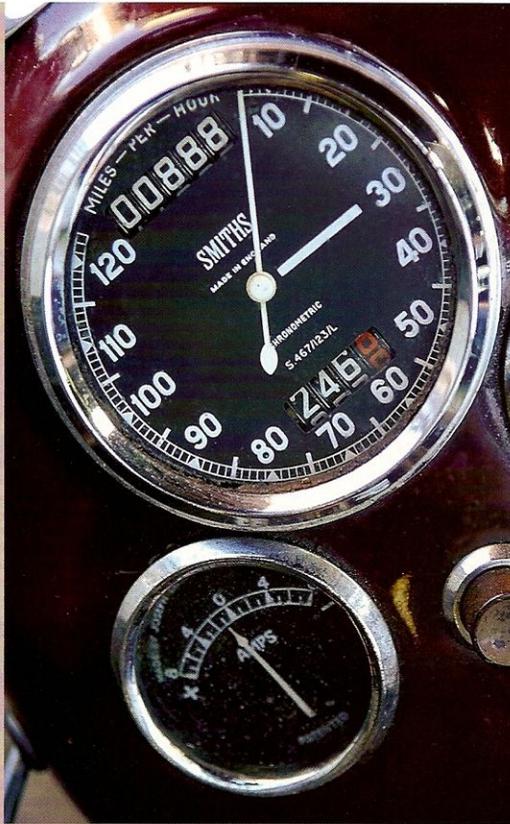
(2/3/4)

(1) Hiroko in sella alla sua amata Speed Twin del 1948 davanti al negozio di abbigliamento vintage in cui lavora a Camden Town, quartiere bohémien di Londra.

(2) Dettaglio del tachimetro della Speed Twin disegnato da Smiths, principale fornitore di strumenti all'industria motociclistica inglese fin dagli anni Trenta e prima società britannica a produrre un odometro (o "contamiglia") per misurare la distanza percorsa da un veicolo.

(3) Hiroko sfoggia una collezione di anelli del suo marchio Ace of Speed.

(4) Il logo Triumph, esposto con orgoglio sul basamento, è rispettato in Giappone come in Occidente.



"Ho desiderato possedere una Triumph dalla metà degli anni Novanta, quando ho fatto un viaggio con un amico in sella alla sua Thunderbird del 1954. Sono rimasta davvero colpita: era una moto fantastica. All'epoca avevo una Vespa, ma sognavo una grossa bicilindrica Triumph da guidare per il resto della mia vita!

Sono nata a Tokyo, ma sono cresciuta a Yokohama. Sono stata in Inghilterra la prima volta quando avevo 20 anni. Ora ne ho 37. Ci sono tornata regolarmente per partecipare a eventi Rocker, sperando un giorno di vivere a Londra con una moto inglese classica.

Ho preso la patente di guida per la moto a 24 anni, dopo aver frequentato una scuola guida giapponese per un mese. Da noi ci sono tre tipi di patenti: fino a 125cc, fino a 400 cc e senza limiti. La mia prima moto era una Honda GB250 Clubman del 1980, ma io ne volevo una inglese. Quando andavo a Londra giravo il più possibile per i negozi di moto usate e frequentavo i Rocker. In Giappone avevo qualche moto classica e qualche scooter, che possiedo ancora, poi nel 2000 mi sono trasferita a Londra.

Nel 2003 un amico che gestisce un'officina di restauro, Victory Motorcycles, mi ha trovato questa Speed Twin 5T rossa del 1948. Era rimasta ferma in una rimessa per vent'anni, quindi serviva un restauro completo. L'abbiamo smontata io e mio marito Tim, poi Victory l'ha rimessa in sesto. Ho avuto fortuna: nonostante l'aspetto malandato, la mia Triumph in realtà era ben conservata, quindi non ho dovuto sostituire troppi pezzi. La Speed Twin da 500cc, di cui sono solo la seconda

proprietaria, non è perfetta al 100% considerato il suo anno di immatricolazione, ma non importa, mi piace così.

Uso la Triumph tutti i giorni per andare al lavoro, in un negozio di abbigliamento vintage. Per strada spesso la gente mi ferma per farmi i complimenti per la bella moto o per chiedermi quanti anni ha. Una volta al supermercato dei ragazzini su un ciclomotore mi hanno riso dietro. Ci sono rimasta male, ma poi ho pensato quanto è triste che non riescano ad apprezzare la bellezza delle moto classiche.

La Speed Twin non mi ha mai dato grossi problemi: si è fermata solo una volta, quando si è rotto il cavo della frizione. Non ho mai avuto guasti seri con le mie moto d'epoca. Sono sempre riuscita a tornare a casa, tranne quando c'era un pezzo completamente rotto. Certo, è capitato anche a me di dover spingere la moto qualche volta, di cui una per quasi cinque chilometri!

Faccio da sola la manutenzione ordinaria: controllo delle candele, dell'olio e della pressione degli pneumatici, più la regolazione della cavetteria. Quando succede qualcosa, cerco di risolvere il problema per conto mio. Ho imparato poco per volta e ora so cosa andare a controllare per primo quando il motore si blocca.

A Londra c'è un'atmosfera Rocker fantastica, già solo per la presenza del famoso Ace Cafe. È un posto perfetto per incontrare altri appassionati. Nel 2003 siamo andati in gruppo al TT sull'Isola di Man. Non guidavo la Triumph, ma la mia piccola BSA C15 del 1961. Ho perso qualche pezzo in autostrada, ma quando alla fine mi sono



(5)

(5) Triumph ha lanciato sul mercato la Speed Twin da 500cc, disegnata da Edward Turner, nel 1937 al prezzo di 75 sterline (circa 107 euro al cambio attuale). La 5T (a detta di alcuni, basata sul progetto di Turner per il motore dell'auto Riley 9) è diventata lo standard di riferimento delle altre bicilindriche, e le sue discendenti sono rimaste in produzione fino agli anni Ottanta.

IN GIAPPONE CI SONO MOLTI GIOVANI MOTOCICLISTI APPASSIONATI DI VECCHIE MOTO INGLESI. DI TUTTI I MARCHI, TRIUMPH È SENZA DUBBIO IL PIÙ RISPETTATO DAI GIAPPONESI. CI SONO COSÌ TANTI MODELLI: THUNDERBIRD, BONNEVILLE, TIGER, TROPHY... SONO SICURA CHE TUTTI DESIDERINO AVERNE UNO!

imbarcata sul traghetto ho provato un'emozione fortissima: finalmente stavo andando sull'Isola di Man!

Di solito indosso jeans, stivali da moto e una giacca di pelle vintage: ne ho parecchie di marche diverse, Lewis Leathers, Highwayman, Kett e Rivetts. Nel 2005 ho creato un mio marchio, Ace of Speed, per produrre t-shirt, gioielli in argento e altri accessori da Rocker. Sul mio sito web scrivo resoconti degli eventi Rocker nel Regno Unito per i giapponesi. Spero che sia una guida utile su cosa ci si può aspettare in Inghilterra.

In Giappone ci sono molti giovani motociclisti appassionati di vecchie moto inglesi. Tra i più anziani c'è un tale che chiamiamo il "Dio delle Triumph": è un meccanico Triumph e fa ancora le gare, sebbene abbia superato i 60 anni. Di tutti i marchi, Triumph è senza dubbio il più rispettato dai giapponesi. La gamma di modelli è così ampia: Thunderbird, Bonneville, Tiger, Trophy... Come si fa a non volerne una?

A Tokyo esiste una scuola speciale che insegna come preservare e restaurare moto d'epoca inglesi. Con 7000 sterline (circa 10.000 euro) puoi comprare una moto (di solito un modello con propulsore Triumph)

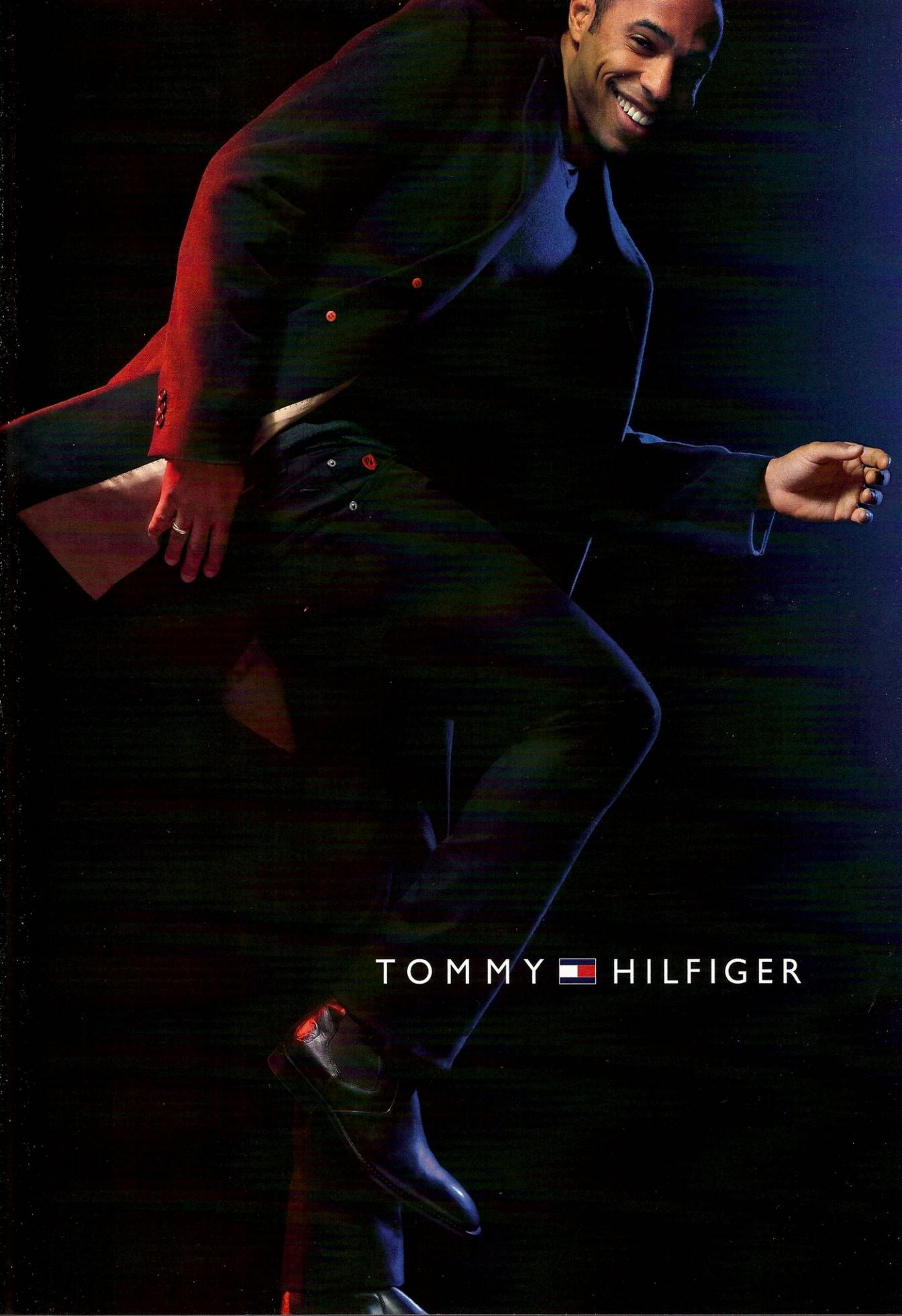
e i pezzi. Il corso dura sette mesi e alla fine chi partecipa può tenere la moto che ha restaurato.

In Giappone si organizzano raduni di moto d'epoca bellissimi. La cerimonia di apertura del Time Tunnel, per esempio, prevede una sfilata con le cornamuse in stile scozzese! Abbiamo tutti un grande rispetto per la cultura inglese. La manifestazione più importante è il Rocker's Day, che richiama gente da tutto il paese. Organizziamo una corsa all'evento, che ospita anche DJ e gruppi rock.

Purtroppo fare arrivare pezzi di ricambio per le moto inglesi classiche in estremo oriente richiede parecchio tempo e non pochi soldi. Alcuni motociclisti abbandonano proprio a causa di queste difficoltà. Adorano il look di queste moto, ma si spazientiscono quando cominciano ad avere problemi. Fra l'altro, in estate il clima è molto diverso da quello inglese, più umido e terribilmente caldo, e non è proprio ideale per le vecchie moto raffreddate ad aria.

Non ho mai guidato una motocicletta moderna. A volte penso a quanto devono essere comode, soprattutto per le lunghe distanze. Se mai dovessi comprarne una, sceglierei una Bonneville ultimo modello. Mi piace il nome Triumph, il logo, il look delle moto, il suono del bicilindrico. Adoro la mia splendida Speed Twin e sono orgogliosa di possedere una Triumph."

Visitate Hiroko online su <http://leathergirl.web.fc2.com>



TOMMY  HILFIGER

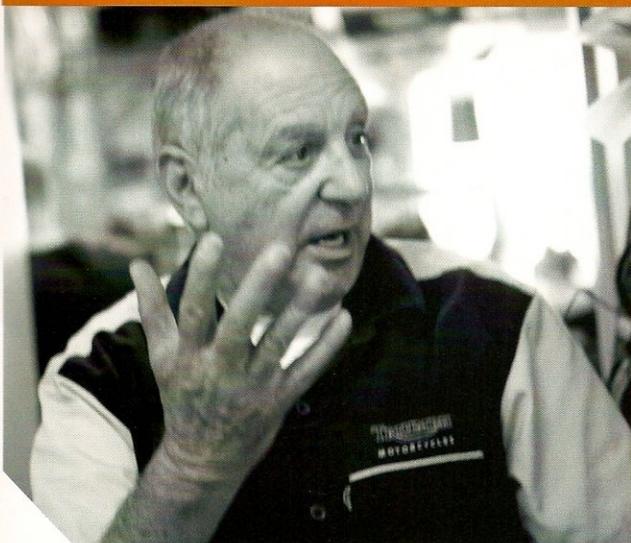
Data l'esperienza di South Bay Triumph nella messa a punto dei motori, non è strano che i componenti modificati realizzati internamente siano molto richiesti dai proprietari di Bonneville e Thruxton di tutti gli Stati Uniti, molti dei quali comprano il motore completo da gara preparato da SBT oppure direttamente le moto modificate da SBT.



TESTO: SIMON DE BURTON
FOTO: TONY DI ZINNO

05

IL DEMONE DELLA

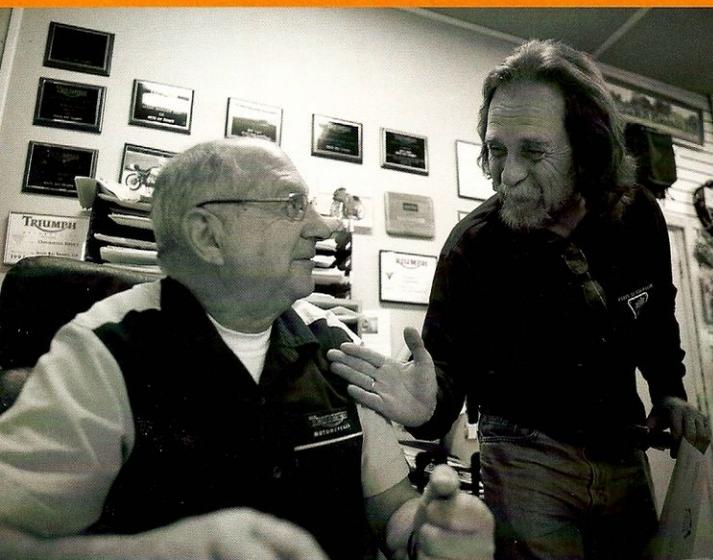


VELOCITÀ

LE STRAORDINARIE PREPARAZIONI DELLE BICILINDRICHE DI HINCKLEY E LA REALIZZAZIONE DI ALCUNE DELLE TRIUMPH PIÙ POTENTI MAI VISTE AL MONDO SONO VALSE A **MATT CAPRI**, FONDATORE DELLA SOUTH BAY TRIUMPH DI LOMITA, IN CALIFORNIA, UNA FAMA DAVVERO INVIDIABILE. **SIMON DE BURTON** SI È FATTO RACCONTARE LA SUA TRIUMPH-ANTE CARRIERA E I SEGRETI DELLA SUA ULTIMA FORMIDABILE THRUXTON DA 240KM/H

Per pagarsi l'università in Oklahoma, invece di andare come tutti a lavorare in un bar o in un ristorante, Matt saltava in sella alla sua Triumph Bonneville TT Special super-modificata e gareggiava su strada. "Quella moto mi ha fatto guadagnare un sacco di soldi e oltre 40 trofei, quando ancora studiavo a metà degli anni Sessanta", racconta. "Ci facevo gare di accelerazione per soldi a New York e nel Mid West ed era praticamente imbattibile, oltre che incredibilmente affidabile, anche se la sfruttavo al massimo, spesso con un carburante a base di alcol. Ho avuto moltissime moto negli anni, ma questa è una delle poche che ho tenuto, e ha ancora la sua targa dell'Oklahoma."

NON SI PUÒ FARE A MENO DI PENSARE CHE CI SIA QUALCOSA DI SOPRANNATURALE NELLA CAPACITÀ DI QUEST'UOMO DI SPREMERE DAI PROPULSORI TRIUMPH VECCHI E NUOVI PIÙ POTENZA E PERFORMANCE DI CHIUNQUE ALTRO AL MONDO.

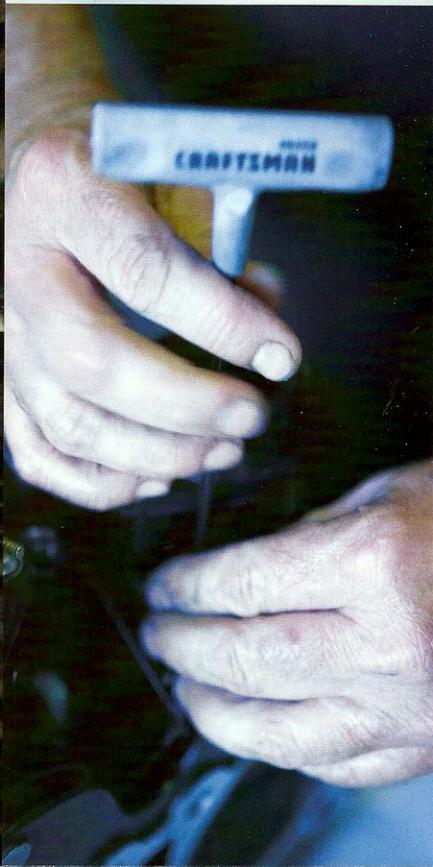


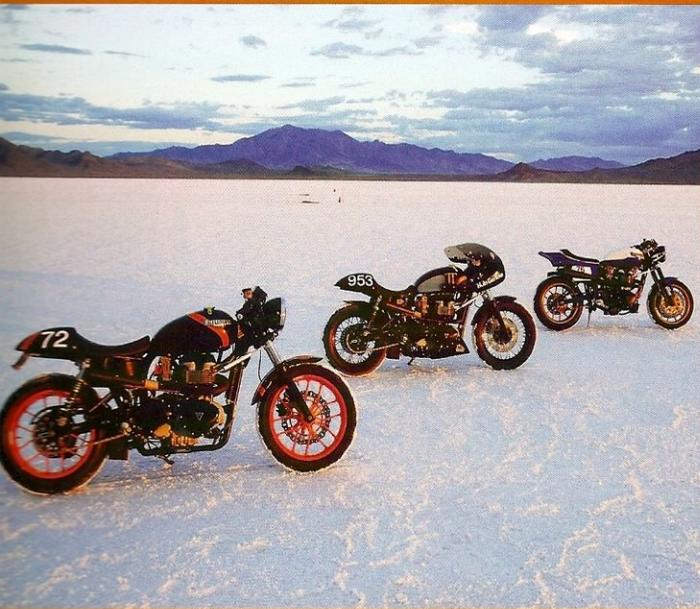
D'accordo, Matt ha una laurea in ingegneria, ma non si può fare a meno di pensare che ci sia qualcosa di soprannaturale nella capacità di quest'uomo di spremere dai propulsori Triumph vecchi e nuovi più potenza e performance di chiunque altro al mondo. Lo testimonia il fatto che nel 1998 ha stabilito il record di velocità su terra per una Triumph di serie, guidando una Daytona 595 a una media su andata e ritorno di 279,539km/h nelle Salt Flats di Bonneville, molto opportunamente proprio nell'anno del 50° anniversario di questa leggendaria località dello Utah come pista ufficiale del record mondiale di velocità.

Nel 1995 Matt, fino ad allora titolare di un negozio di accessori per motociclette e responsabile della flotta americana Triumph di moto destinate alle prove per la stampa, è diventato uno dei primi concessionari autorizzati Triumph degli Stati Uniti aprendo la South Bay Triumph, insignita l'anno scorso del titolo di concessionaria Triumph numero uno in America. La concessionaria SBT, dove è possibile acquistare l'intera gamma di moto e accessori Triumph, deve la sua fama alla "Triumph più veloce del mondo" in bella mostra, ma anche e soprattutto al talento inarrivabile dei suoi tecnici nella mistica arte di mettere a punto i motori del prestigioso marchio inglese, in particolare i due cilindri della Bonneville e della Thruxton.



Spericolato fin da ragazzo, Matt Capri da studente si è guadagnato da vivere conquistando oltre 40 trofei con la sua Bonneville TT Special ultramodificata; più di trent'anni dopo, nel 1998, ha stabilito il record di velocità per una Triumph di serie spingendo una Daytona 595 alla media su andata e ritorno di 173,735 miglia orarie (279,599 km/h) sulle Salt Flats di Bonneville.





Thrupton South Bay Triumph per il 50° anniversario Specifiche tecniche

Motore : 988cc

Rapporto di compressione : 12:1 (standard 10,2:1)

Potenza : 100CV alla ruota posteriore (standard 69CV all'albero motore)

Velocità massima : 240km/h (standard: 190km/h)

Bielle : Carillo

Camme : riprofilatura eseguita con mola n. 4

Testa cilindro : fermi in titanio, molle ad alta resistenza, nuova forma valvole di ingresso, valvole sovradimensionate

Collettore di immissione : ricavato da billetta di alluminio

Carburatore : due da 39mm FCR (standard due CV)

Scarico : collettore personalizzato con terminali Thruxton

Frizione : barnett ad alte prestazioni

Sospensioni posteriori : Ohlins

Comandi : leve Pazzo

Ruote : in lega personalizzate

Freni : rotor a onda EBC

Eppure, persino Matt è rimasto stupito da se stesso quest'anno, quando ha ricevuto da Triumph una Thruxton usata e maltrattata nelle prove, destinata a correre sulla pianura salata di Bonneville, in vista del 50° anniversario del modello Bonneville che cade nel 2008. Dietro al manubrio si sarebbe seduto nientemeno che Alan Cathcart, giornalista motociclistico di fama internazionale. "Dall'arrivo della moto, abbiamo avuto solo quattro giorni per costruire il motore e metterlo a punto in tempo perché Alan potesse guidarla a Bonneville", spiega Matt. "Dovevamo gareggiare nella categoria delle "naked" da 1000 cc di serie modificate, riservata alle moto moderne non carenate, che comprende anche le quattro cilindri. Per fortuna avevamo in magazzino i pezzi necessari, come le bielle, l'albero motore e gli alberi a camme modificati, quindi abbiamo iniziato immediatamente a costruire il motore per provare diverse messe a punto in cerca dell'assetto più potente.

Nella versione di serie, questi motori producono 56CV alla ruota posteriore, ma la nostra versione modificata ne genera circa 100, praticamente il doppio. Comunque sono rimasto sbalordito quando Alan, che non aveva mai guidato su quel terreno, è riuscito ad avvicinarsi a meno di 10km/h dal record della categoria, raggiungendo una velocità media sul tratto andata e ritorno di 238,453km/h in condizioni davvero molto difficili. Eravamo andati solo per divertirci, fare qualche prova e scattare belle foto della Thruxton nelle Salt Flats. Speravamo al massimo di toccare i 225km/h, e invece abbiamo migliorato le prestazioni di 13km/h tra la prima e l'ultima prova, sfiorando addirittura il record!"

Matt è rimasto colpito anche dall'incredibile affidabilità del motore della Thruxton. "Nonostante fosse stata maltrattata non poco nella sua vita precedente, questa moto ha dimostrato ancora una volta quanto sono resistenti i propulsori montati sui modelli Bonneville e Thruxton. Ha percorso 50 chilometri sul terreno salato al regime costante di 9500giri/min senza avere il benché minimo problema: non abbiamo dovuto neanche togliere i coperchi delle valvole e, nonostante il forte incremento di potenza, la frizione si è dimostrata ampiamente all'altezza. Ci siamo limitati a dare una controllata alle candele dopo ogni sessione, prima di rispedire la moto in pista."

Data l'esperienza di Matt con i motori, non è strano che i componenti modificati realizzati dalla sua azienda siano molto richiesti dai proprietari di Bonneville e Thruxton di tutti gli Stati Uniti, molti dei quali comprano il motore completo da gara preparato da SBT oppure direttamente le moto modificate da SBT, come la Custom Mirage creata su ordinazione: motore speciale da 1150 cc per 100 CV di potenza e un peso ridotto all'osso di soli 185kg.

In confronto, persino l'amata TT Special di Matt deve sembrare docile come un agnellino.

Per ulteriori informazioni: www.southbaytriumph.com.

APPELLO A TUTTI I TRIUMPHISTI

Vuoi continuare a ricevere Triumph Magazine ed essere sempre il primo a scoprire tutti i segreti delle nuove moto Triumph?

Vuoi essere informato in anteprima su eventi e promozioni e avere un punto di osservazione privilegiato su tutto il mondo di Triumph Motorcycles?

SÌ? Allora rinnova l'iscrizione gratuita al R.A.T. (Riders Association of Triumph) aggiornando i tuoi dati oggi stesso. Con il servizio dedicato di rinnovo online è ancora più facile: bastano meno di due minuti per completare la procedura!

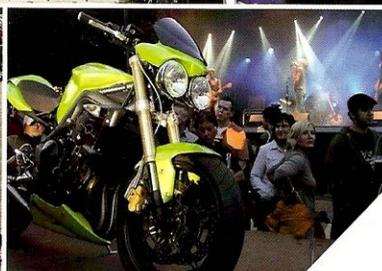
Vai su www.triumphmotorcycles.com e seleziona la pagina del R.A.T. del tuo paese.

Aggiorna le tue informazioni di contatto* e ricordati di inserire un indirizzo e-mail valido. La tua e-mail è la chiave che ti permette di entrare in un mondo ancora più ricco di vantaggi. Potrai:

- partecipare ai sondaggi per dire la tua sul design dei modelli futuri
- inviare commenti sulle tue esperienze Triumph direttamente alla casa produttrice
- ricevere le ultime notizie da Triumph e dal tuo concessionario di fiducia

E se tutto questo non bastasse, ogni cliente che fornisce un indirizzo e-mail valido parteciperà al concorso a premi speciale che mette in palio 5.000 berretti con visiera esclusivi in edizione limitata!

* Se non hai ancora effettuato l'iscrizione ti serviranno i dettagli della moto.



QUEL CLIMATRIDAYS...

Cresce, migliora e riscuote sempre più successo...

Una minuscola cittadina austriaca quest'estate si è svegliata trasformata in un angolo di Inghilterra, quando ha accolto i circa 10.000 seguaci arrivati per celebrare il marchio Triumph nel raduno più numeroso e audace mai visto fino a oggi. Giunti da ogni parte d'Europa - Regno Unito, Francia, Scandinavia, Germania, Austria, Italia e oltre - i motociclisti hanno invaso le strade di Neukirchen per il secondo spettacolare Tridays Triumph annuale. Nel fine settimana dal 29 giugno al 1° luglio, nelle vie di questo paesino incastonato nelle alpi hanno è risuonata la voce inconfondibile dei motori Triumph a due e tre cilindri, che neanche le note più gutturali dei maggiori successi dei Queen eseguiti da una cover band il venerdì sera hanno potuto sovrastare.

Per i motociclisti è stata l'occasione di provare gli ultimi modelli Triumph e partecipare ai giri guidati nei dintorni. Gli altri intanto si divertivano a guardare tante Triumph proposte in una girandola di spettacoli diversi, dalle esibizioni di modelli personalizzati alle acrobazie mozzafiato dello stuntman Kevin Carmichael. Ma a rubare la scena sabato sera è stata l'anteprima non ufficiale della Street Triple, calata da un elicottero sulla piazza del mercato: un'entrata davvero teatrale per la prima apparizione pubblica di questa moto che ha esaltato la folla. Persino la stampa l'avrebbe vista solo due giorni dopo!

Sarà difficile fare di meglio, ma possiamo promettervi fin d'ora che il Tridays dell'anno prossimo, in programma dal 27 al 29 giugno, sarà ancora più grande e riserverà di nuovo tantissime sorprese. Non perdetelo!

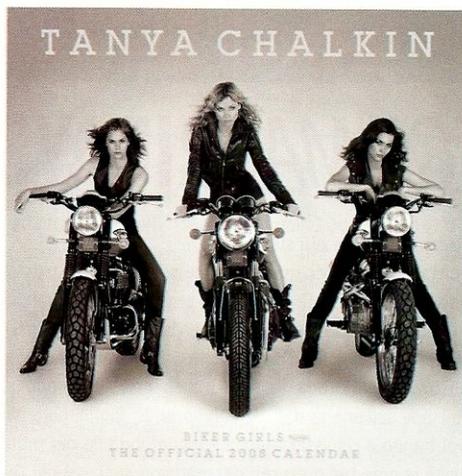
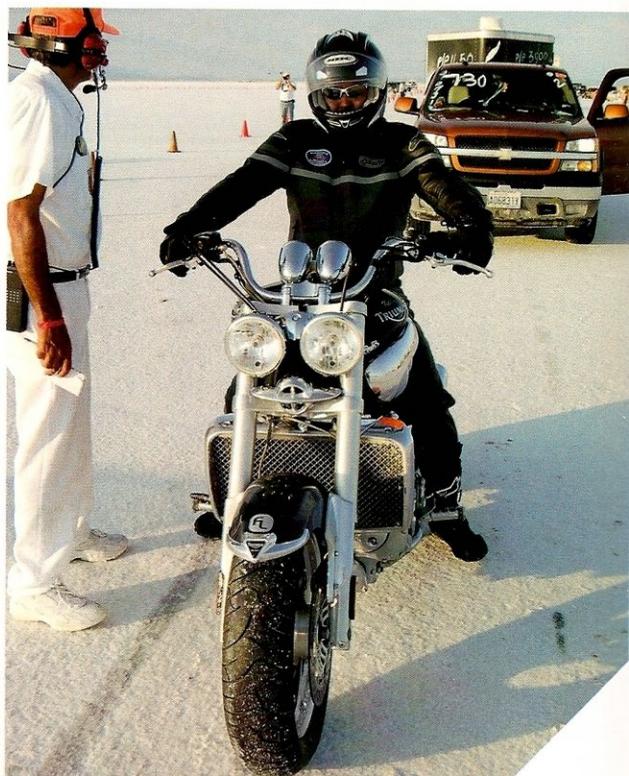
Per saperne di più, visitate il sito www.tridays.com.

TRIUMPH VA IN ORBITA CON IL RECORD MONDIALE DI VELOCITÀ

È stato un anno record per Triumph a Bonneville, dove la Rocket III ha conquistato un nuovo titolo mondiale di velocità nella classe cruiser. Equipaggiata con un propulsore appositamente messo a punto, ma non molto lontano da quello di serie, e un enorme pneumatico posteriore da automobile per la massima trazione (con cui si potrebbe girare legalmente anche su strada), la moto ha lasciato gli spettatori a bocca aperta raggiungendo una velocità di 154,995 miglia orarie (249,440 km/h). In sella alla Rocket III, gestita in collaborazione da Cycle Barn MotorSports Group (Washington State) e dal team di corse Falkner-Livingston, c'era Kelly Boltz, i cui genitori Jim e Jeannette sono i proprietari di Cycle Barn.

Sono loro che hanno deciso di donare la Rocket III all'associazione benefica Riders for Health in occasione della raccolta di fondi denominata Day of Champions (Giornata dei campioni), che si terrà l'estate prossima a Donington Park.

Per ulteriori informazioni su questa iniziativa visitate www.riders.org.



RAGAZZE DA CALENDARIO (IN MOTO) TRIUMPH MAGAZINE PUÒ ANTICIPARVI CHE L'ANNO PROSSIMO SI ANNUNCIA FANTASTICO. ANZI, DOPO AVER DATO UN'OCCHIATA AL CALENDARIO 2008 "GIRLS ON BIKES" (PYRAMID POSTERS), POSSIAMO DIRE CHE OGNI MESE SARÀ INDIMENTICABILE.

REALIZZATO DALLA NOTA **FOTOGRAFA TANYA CHALKIN**, MOSTRA UNA SELEZIONE DEI MIGLIORI MODELLI TRIUMPH, TRA CUI LA BONNEVILLE T100, LA SCRAMBLER, LA ROCKET III CLASSIC E LA SPEED TRIPLE. LE LORO LINEE ELEGANTI SONO ARTISTICAMENTE ABBINATE A QUELLE ALTRETTANTO SINUOSE DELLE MODELLE!



CON IL SALE *SULLA CODA*

TOD COLE, GIÀ LEADER DEL R.A.T. PACK DI CASTLE POWERSPORTS A NASHVILLE, TENNESSEE, HA APPENA REALIZZATO L'AMBIZIONE DI UNA VITA: A SETTEMBRE DI QUEST'ANNO HA LANCIATO LA SUA SPEEDMASTER A TUTTA BIRRA SUL TERRENO SALATO DELLE SALT FLATS A BONNEVILLE. E PROMETTE DI TORNARE ANCHE L'ANNO PROSSIMO. QUESTA È LA SUA STORIA.

“È come quando da bambino tiravo il cavo di un giocattolo a molla e lo facevo partire a razzo sul pavimento: avrei tanto voluto starci dentro mentre tagliava la stanza a tutta velocità. Beh, circa 40 anni più tardi, eccomi appollaiato sulla mia Speedmaster del 2006 lanciato a manetta sulle Salt Flats di Bonneville.

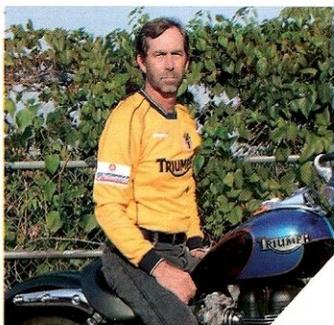
Dopo tanta preparazione, non ho dovuto fare altro che guidare per circa 3.000Km e 36 ore attraverso il paese, da Nashville, Tennessee, a Wendover, Utah. Arrivato sabato nel tardo pomeriggio, sono andato dritto all'ingresso, solo per essere rispedito indietro, dato che avevano già chiuso per la giornata. Avevo previsto di arrivare domenica, quindi non avevo una stanza per la notte così ho dormito nel camion.

La mattina di domenica mi ha trovato già pronto, in fila per la prima sessione. Il mio turno era alle 13:10. Tre respiri profondi e ho visto calare

la bandiera verde. Ho mollato la frizione e gradualmente ho dato gas, passando dalla prima alla seconda. Sui primi 800 metri, un po' disestati e malandati, istintivamente mi sono trattenuto, anche se dentro di me morivo dalla voglia di tirare tutte le marce come faccio sul selciato (ma non sarebbe saggio su quel terreno). Dalla terza alla quarta, il cuore in gola, e il cartello del primo miglio si avvicina rapidamente. Ingrano la quinta proprio all'ingresso nel miglio misurato. A tutto gas, con lo sguardo dritto avanti. Al segnale del miglio e mezzo ormai ho preso confidenza e, incredibile a dirsi, mi sto godendo il panorama. Oltre la visiera non vedo altro che una distesa piatta di sale bianco con le montagne in lontananza. È proprio ciò che il bambino che è in me stava aspettando da tutti questi anni! Supero il cartello del secondo miglio con una graduale decelerazione e sollevo la testa, prima di lanciare un grido di gioia per l'impresa compiuta.

Torno ai box e vado subito a prendere il tagliando con il tempo: 105,567mph (circa 169,857km/h) al primo tentativo. Con il secondo, lunedì, sono arrivato a 111,101mph (circa 178,761km/h). Per la terza e la quarta sessione ho cambiato i rapporti, ma il posteriore scodava facendomi perdere aderenza e costringendomi a rallentare e poi accelerare di nuovo. Alla fine, la velocità è stata di 106,106mph (circa 170,724km/h) e 106,190mph (circa 170,859km/h) rispettivamente.

Che esperienza! Ho conosciuto persone cordialissime, ammirato motociclette fantastiche e vissuto un'emozione veramente unica. Il problema è che adesso mi è venuta la “febbre del sale” e sto già cominciando a pensare all'anno prossimo...”



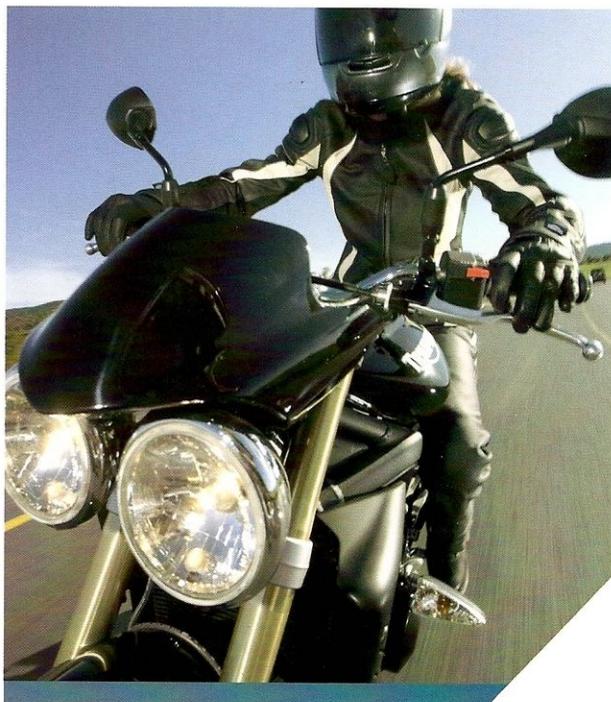
CHE SI DICE SULLA STREET

LA STREET TRIPLE È APPENA ARRIVATA, MA COME NE PARLANO I MEDIA?

"E vorreste chiamarla Baby?", ha titolato la rivista Bike quando Martin Fitz-Gibbons ha messo alla prova questo nuovo modello sulle strade delle Alpi italiane. Definendo la neonata da 675cc la moto più istintivamente e istantaneamente divertente che avesse mai guidato, ha lamentato che molti motociclisti le cui "ghiandole surrenali sarebbero meravigliosamente stimolate dalla Street Triple non la guiderebbero mai", dando per scontato che si tratti soltanto di "un'altra sportiva annacquata per principianti". Niente di più sbagliato.

La rivista francese MotoJournal ha dichiarato un innamoramento altrettanto fulminante, mentre l'americana Motorcyclist ha scritto: "Speed Triple formato ridotto o Daytona naked? Purché non si dica che è una moto da donna!" L'articolo di Dave Sonsky dice: "Non siamo riusciti a metterla in difficoltà neanche sparandola a tutto gas su strade secondarie... la tricilindrica da 675cc sembra tirare con la stessa grinta della Daytona." Il suo collega americano Alan Cathcart ha espresso un'opinione analoga su CycleNews: "Quello che era già uno dei migliori motori dell'era moderna è stato adattato in modo intelligente in una forma ancora più pratica e attuale, ma non per questo meno vigorosa."

"Una delle giornate in moto più emozionanti della mia vita. Non mi spiego come abbia fatto Triumph a offrire così tanto per così poco", ha scritto entusiasta Simon Roots su Superbike. "Non riesco a immaginare un mezzo migliore di questo per andare al lavoro, godersela in giro o cimentarsi in acrobazie." Su TWO, Jon Urry ha concordato: "Una moto con un rapporto qualità-prezzo straordinario, e fantastica da guidare in velocità. È quasi impossibile non ritrovarsi un enorme sorriso da ebete stampato in faccia da mattina a sera." Beh, sembra che a loro sia piaciuta, e piacerà anche a voi. Prenotate subito un giro di prova per scoprire di persona quanto può offrire la nuova Street Triple.



"Stabilisce un nuovo riferimento per la categoria."

Alan Cathcart
CYCLE NEWS

"Ha il DNA della Speed Triple e, se buon sangue non mente, nel suo spirito c'è una buona dose di istinto selvaggio..."

Jon Urry
TWO

"Assolutamente perfetta!"

Janie Omorogbe
THE SUN

"Emozionante e vera come una 675 o una Speed Triple, è una degna alternativa a entrambe."

Martin Fitz-Gibbons
BIKE

"Non siamo riusciti a metterla in difficoltà neanche sparandola a tutto gas su strade secondarie..."

Dave Sonsky
MOTORCYCLIST

LO SPETTACOLO CONTINUA!

Quest'anno al Motorcycle Show di Parigi, che ha richiamato la cifra record di 383.487 visitatori confermandosi un evento di grandissimo successo, per molti la vera star stata Triumph. // **Conosciuto ufficialmente con il nome di Mondial du Deux Roues e organizzato all'Expo di Parigi (Porte de Versailles), questo appuntamento stato l'occasione per il lancio della prossima icona Speed Triple e l'esibizione di modelli Street Triple, SE Daytona 675 e le nuove Classic a iniezione elettronica, tutte in bella mostra in un magnifico stand completamente nuovo.** // L'attenzione degli appassionati di sport motoristici ? stata tutta per la Daytona 675 che ha trionfato nella classe Supersport 600 con il campione Kenny Foray, che non ha lesinato autografi. Lo show ha dato a Triumph anche l'occasione per annunciare la sua partecipazione al campionato mondiale Supersport 600 con il Team Triumph-SC. Arrivederci nel 2009!



RITORNO SU PISTA TRIONFANTE

Il campionato mondiale Supersport dell'anno prossimo vedrà il ritorno di Triumph alle competizioni internazionali

Il team Triumph-SC metterà in campo due piloti nella classe Supersport e due nel campionato europeo Superstock 600, dando inizio alla prima avventura nelle competizioni mondiali dell'era Hinckley. I piloti sono ancora da definire, ma probabilmente saranno scelti fra i migliori talenti inglesi e italiani. La gestione del team Triumph-SC sarà affidata a Stefano Caracchi, un nome molto rispettato nell'ambiente delle corse motociclistiche, proveniente dal team Ducati-SC, che vanta una lunga storia di successi conquistati con le Ducati nelle classi Superbike e Supersport.

Per la stagione 2008, la squadra bolognese è passata a Triumph e metterà in campo la Daytona 675 in questa categoria, che gode di un'ottima copertura televisiva sui canali terrestri e satellitari di tutto il mondo. Il campionato di quest'anno è stato trasmesso in Regno Unito da Eurosport, che dovrebbe proporre anche l'edizione 2008. I fan potranno seguire gli exploit del team anche su un sito web dedicato.

Nella stagione 2007, le 12 gare sono state disputate fra Qatar, Australia, Regno Unito, Italia, Spagna, Germania, Olanda, Repubblica Ceca e Francia. Il calendario 2008 non è stato ancora annunciato, ma dovrebbe comprendere un numero di gare analogo, di cui almeno una da correre negli Stati Uniti.

Non perdetevi le ultime notizie su www.worldsbk.com.

CONGRATULAZIONI: SIETE "COOL"

Quello che milioni di triumphisti sanno da anni ora è ufficiale: le Triumph sono "cool"!

Triumph ha conquistato lo status di CoolBrand durante la recente cerimonia di assegnazione dei premi Superbrands, entrando nell'esclusivo club dei marchi considerati il meglio del meglio, accanto a nomi come Aston Martin, iPod e Agent Provocateur. Il prestigioso marchio inglese è stato selezionato fra i premiati del 2007/08 in base ai giudizi del pubblico e al voto di una giuria indipendente composta da professionisti creativi e del marketing. I candidati sono stati valutati per stile, innovazione, originalità, autenticità, desiderabilità e unicità. Ora Triumph compare sul sito web e nell'annuario di CoolBrands, dove le sue moto sono elogiate per il design, descritto come "volitivo, capace di fondere forma e funzionalità e di offrire moto create con grande attenzione per i dettagli."

BUD EKINS: SCOMPARE UNA LEGGENDA



BUD EKINS, UNO DEI PILOTI TRIUMPH PIÙ NOTI AL MONDO, È MORTO IL 6 OTTOBRE SCORSO ALL'ETÀ DI 77 ANNI DOPO UNA LUNGA MALATTIA. Ekins diventò famoso saltando una staccionata alta tre metri in sella a una bicilindrica Triumph, come controfigura di Steve McQueen nel film "La grande fuga". Sempre per McQueen ha guidato la Mustang fastback nel leggendario inseguimento di "Bullitt" ed essendo amico intimo dell'attore, ha corso insieme a lui su una Triumph Trophy con il team americano nell'International Six Days Trial del 1964.

Pilota fuori strada senza rivali, Ekins ha vinto moltissime fra le più importanti competizioni degli Stati Uniti, tra cui la gara di resistenza Big Bear e il Catalina Grand Prix, in cui ha battuto di 10 minuti il record della gara in sella a una Johnson Motors Triumph. Inoltre, è stato il primo a percorrere in moto il giro completo della penisola di Baja, un fatto che ha portato all'istituzione del faticosissimo rally di Baja 1000.

Negli anni Sessanta ha gestito una concessionaria Triumph a Los Angeles, vicino alla zona di Hollywood in cui era nato, anche se ha sempre continuato a guadagnarsi da vivere con i film e la televisione, partecipando come attore o come controfigura a moltissime produzioni, tra cui "Agente 007 - Una cascata di diamanti", "L'Inferno di cristallo" e "Terremoto". Anche dopo essersi ritirato dal commercio, ha conservato il punto vendita al numero 11027 di Weddington a Hollywood, tenendolo aperto solo come luogo di incontro con gli amici e con chiunque condividesse la sua passione per le moto. Nel 1999 Bud è stato ammesso nella Motorcycle Hall of Fame, che accoglie tutti coloro che hanno dato un contributo significativo al mondo del motociclismo.

PER SAPERNE DI PIÙ SU BUD E ALTRI MITI DELLA MOTORCYCLE HALL OF FAME CONSULTATE IL SITO WWW.MOTORCYCLEMUSEUM.ORG.



È LA ROCKET DIVENTA UNA STELLA DEL CINEMA

Fa sempre piacere scoprire che ai piani alti di Triumph non manca il senso dell'umorismo: su Internet circola un nuovo video non ufficiale che vi farà piegare in due dalle risate. È una presa in giro bonaria girata sulla linea di produzione, che rivela alcune curiosità insospettabili sulla Rocket III. Per esempio, avevate idea che il propulsore da 2294cc è nato da un embrione di motore iniettato di steroidi? O che un'iniezione di "succo di contraddittorio" estratto dal cervello di una donna permette alla moto di cambiare direzione all'istante? Date un'occhiata al "dipendente" folle che resta steso immobile mentre la Rocket III inchioda con una frenata di emergenza fra le sue gambe. Quello sì che dimostra una devozione decisamente superiore al dovuto!

Per guardare il video, andate su www.youtube.com e cercate "Triumph Rocket III".



UN'ARTE CHIAMATA STAMPA

Triumph ha commissionato una serie di stampe realizzate a mano in edizione limitata che presto potrebbero diventare pezzi da collezione come le moto che raffigurano. Nelle favolose opere inaugurali, create dall'artista Andreas Williams, saranno rappresentati due dei modelli Triumph più apprezzati degli ultimi anni, la Rocket III e la Speed Triple. Lo stile contemporaneo di Williams, ispirato al movimento Pop Art degli anni Sessanta, riflette lo spirito Triumph di un design unico con rimandi al passato non troppo lontano. Proposte su carta ecologica di alta qualità e montate in una elegante cornice nera con "vetro" di stirene trasparente, le 500 stampe sono numerate e firmate sia dall'artista che dal proprietario di Triumph, John Bloor, e accompagnate da un certificato di autenticità su carta gofrata.

Le stampe artistiche Triumph sono già disponibili presso tutti i rivenditori autorizzati Triumph.



COMBINAZIONE VINCENTE PER L'UOMO ROCKET

Roger Muller, già proprietario di una Speedmaster, ha raddoppiato le sue opzioni di divertimento vincendo una Rocket III Classic nuova fiammante, dopo aver testato il modello a maggio presso la concessionaria ZSO di Rhein-Main, in Germania. Più di 3000 motociclisti hanno partecipato alla promozione europea della Rocket, che ha invitato i fan a sperimentare l'emozione e la potenza di questa fantastica moto presso gli showroom, e a confrontarsi con il 92 per cento dei proprietari che hanno giudicato la propria moto "molto buona" o "eccezionale".

Oltre 2800 persone hanno restituito la cartolina compilata per non perdere l'occasione di vincere il premio in palio. Quasi cento di questi partecipanti hanno fatto la prova di guida presso il Triumph Center di Stoccolma: un numero record che è valso ai proprietari Urban Svensson e Malin Argenius una vacanza da sogno.

IN SELLA VERSO // 2008

LA GAMMA 2008 DI MODELLI TRIUMPH OFFRE LA SOLUZIONE GIUSTA PER OGNI MOTOCICLISTA. CAPITANATA DALLE NUOVISSIME VERSIONI DELLA STREET TRIPLE E DELLA ROCKET III TOURING, INSIEME ALLA SPEED TRIPLE APPENA AGGIORNATA, QUELLA DEL 2008 È LA PIÙ AMPIA GAMMA TRIUMPH DI TUTTI I TEMPI!

(1)



(4)



(2)



(5)



(3)



(6)



(1) STREET TRIPLE

La nuova Street Triple non ha bisogno di presentazioni. La sua personalità si impone con 675cc di pura potenza e un look da streetfighter. È la moto più eccitante del 2008, e non dovete crederci sulla parola: provate a leggere i commenti della stampa specializzata a pagina 36.

(2) DAYTONA 675 (5) DAYTONA 675SE

La Daytona 675 è una presenza forte nel segmento più competitivo del settore motociclistico, in cui si è affermata con decisione fin dall'esordio, ridisegnando la mappa delle supersportive di media cilindrata grazie a un propulsore potente ed emozionante e alla ciclistica intuitiva e precisa. Ci sono in serbo fantastici aggiornamenti stilistici per questo modello, con nuove e originali decalcomanie laterali, un dado superiore anodizzato in oro e le splendide colorazioni Neon Blue, Jet Black e Tornado Red tra cui scegliere. Volete qualcosa di ancora più unico? Per il 2008, Triumph offre una straordinaria versione Special Edition della Daytona 675, con livrea Phantom Black e carter motore neri, più decalcomanie e ruote in oro. Da far girare la testa!

(3) TIGER

Non c'è niente che la versatile Tiger non possa fare, ma è soprattutto per la sua affidabilità sulle lunghe percorrenze che è diventata la moto più richiesta di tutta la gamma. Salite a bordo di una Tiger per un tour avventuroso in coppia e scoprirete una moto che divora agilmente chilometri di asfalto. Smontate le borse e partite soli per divertirvi sui tornanti o in pista. Oppure fate rotta verso la città, dove la Tiger si destreggia con sicurezza in mezzo al traffico, con uno stile inconfondibile. Lo sgargiante Blazing Orange si aggiunge dal 2008 alle opzioni cromatiche Jet Black, Fusion White e Caspian Blue.

(4) SPEED TRIPLE

A quattordici anni dalla sua comparsa sulla scena, la favolosa Speed Triple resta la streetfighter di serie per eccellenza. La nuova versione 2008 è più aggressiva e raffinata, con freni anteriori Brembo ad alte prestazioni a 4 pistoncini e 4 cuscinetti, un nuovo cilindro radiale, ruote in lega a razze ridisegnate, forcelle rovesciate Showa da 43 mm anodizzate nere, manubrio Magura rastremato in alluminio anodizzato, un nuovo sottotelaio posteriore, carrozzeria e copri radiatore aggiornati e le pedane del passeggero in alluminio riposizionate per una maggiore comodità. Andate a pagina 18 per vederla in azione nelle vie di Milano.

(6) SPRINT ST

La Sprint ST continua a soddisfare ogni esigenza di turismo sportivo per il 2008. È una moto che sfida il compromesso. Si propone come una sportiva comoda sulle lunghe distanze, ma è anche una touring capace di disegnare senza sforzo qualsiasi curva, in cui equilibrio e potenza convivono in perfetta armonia assicurando la massima praticità. Un condensato di classe in ogni senso. Disponibile nel 2008 nei colori Graphite, Pacific Blue e Tornado Red.

(7) ROCKET III TOURING

Questa autentica turistica personalizzata è un'aggiunta assolutamente inedita alla famiglia Rocket III. Sono stati completamente ridisegnati il telaio, le ruote, il serbatoio, le luci, il manubrio e le pedane, mentre le sospensioni sono regolate per offrire una qualità di guida sontuosa e una posizione più bassa che assicura una maneggevolezza ottimale. La messa a punto speciale del formidabile propulsore a tre cilindri da 2,3 litri genera una coppia ancora più generosa, per una guida agevole e filante anche nei sorpassi in due e a pieno carico, per i viaggi più lunghi. Andate a pagina 4 per vedere la Rocket III Touring in tutto il suo splendore sulle divertenti strade della Cumbria.

(8) ROCKET III CLASSIC

Con il manubrio arretrato e più alto e le ampie pedane che consentono di distendere le gambe, la Rocket III Classic è l'ideale per chi desidera una posizione di guida comoda e rilassata e il massimo comfort per il passeggero. Per il 2008, la Classic si propone nei nuovi abbinamenti Cherry Red/New England White e Pacific Blue/Aluminium Silver, entrambi completati da un filetto dorato.

(9) ROCKET III

La Rocket III originale coniuga prestazioni eccellenti con un equilibrio da godere in ogni curva avvolgente e così tanta coppia che ci si può dimenticare di cambiare marcia per un'intera giornata. La nuova livrea Claret proposta per la prima volta nel 2008 accentua l'impatto visivo del modello, ma a prescindere dal colore che scegliete, questa cruiser estremamente prestante, coperta di cromo e imbevuta di stile autentico e originale Triumph, non chiede altro che di essere equipaggiata con tanti accessori scelti dall'infinita gamma della casa.

(9)



(10)



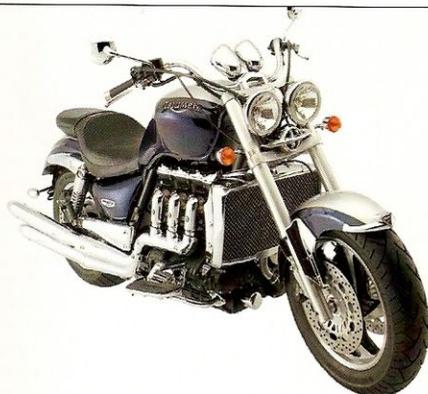
(11)



(7)



(8)



(12)



(14)



(13)



(15)



(10) AMERICA

In questa cruiser classica la presenza da autostrada americana fa da complemento alla solida ingegneria britannica. Dotata ora di un serbatoio più grande e disponibile in tre abbinamenti cromatici distinti, tra cui la novità 2008 Pacific Blue/Aegean, l'America offre una guida squisitamente rilassata, con l'ampia sella alta solo 700 mm da terra, i poggiatesta avanzati e il manubrio arretrato.

(11) SPEEDMASTER

Nella versione 2008, la Speedmaster mantiene la sua bellezza intensa, proposta anche nel nuovo dinamico abbinamento Pacific Blue/Aluminium Silver. Questa custom essenziale di serie ha tutto il carattere di una hot-rod vecchia scuola, affermato e ribadito da ogni particolare: il grande serbatoio, la sella bassa, il manubrio arretrato, le pedane da autostrada e la classica strumentazione col fondo bianco.

(12) BONNEVILLE

Lo stile retrò della leggendaria Bonneville ormai è un classico e non poteva che restare immutato nella versione 2008. Questa mitica roadster rivendica tutto il fascino del modello originale degli anni Sessanta, ma con le prestazioni e l'affidabilità di una moto moderna, grazie soprattutto al generoso bicilindrico parallelo, che tuttora rappresenta al meglio la tradizionale personalità inglese. Il risultato è una moto compassata capace di ispirare grande sicurezza.

(13) BONNEVILLE BLACK

Disponibile anche in nero! La Bonneville Black: quando una motocicletta fantastica si veste di nero diventa ancora più bella.

(14) BONNEVILLE T100

L'immortale T100 riprende il tema della speedster di lusso in stile anni Sessanta aggiungendo cromo a volontà e un contagiri analogico che contribuisce a distinguerla dalle altre Bonneville. Il bicilindrico parallelo di razza da 865cc offre un'accelerazione pronta e vigorosa, accompagnata dal suono intenso dei due silenziatori "pea-shooter". Se ci tenete al look, date un'occhiata all'elegante soluzione cromatica ideata per il 2008 negli abbinamenti Claret/Aluminium Silver e Forest Green/New England White, impreziosita da uno squisito filetto dorato dipinto a mano.

(16)



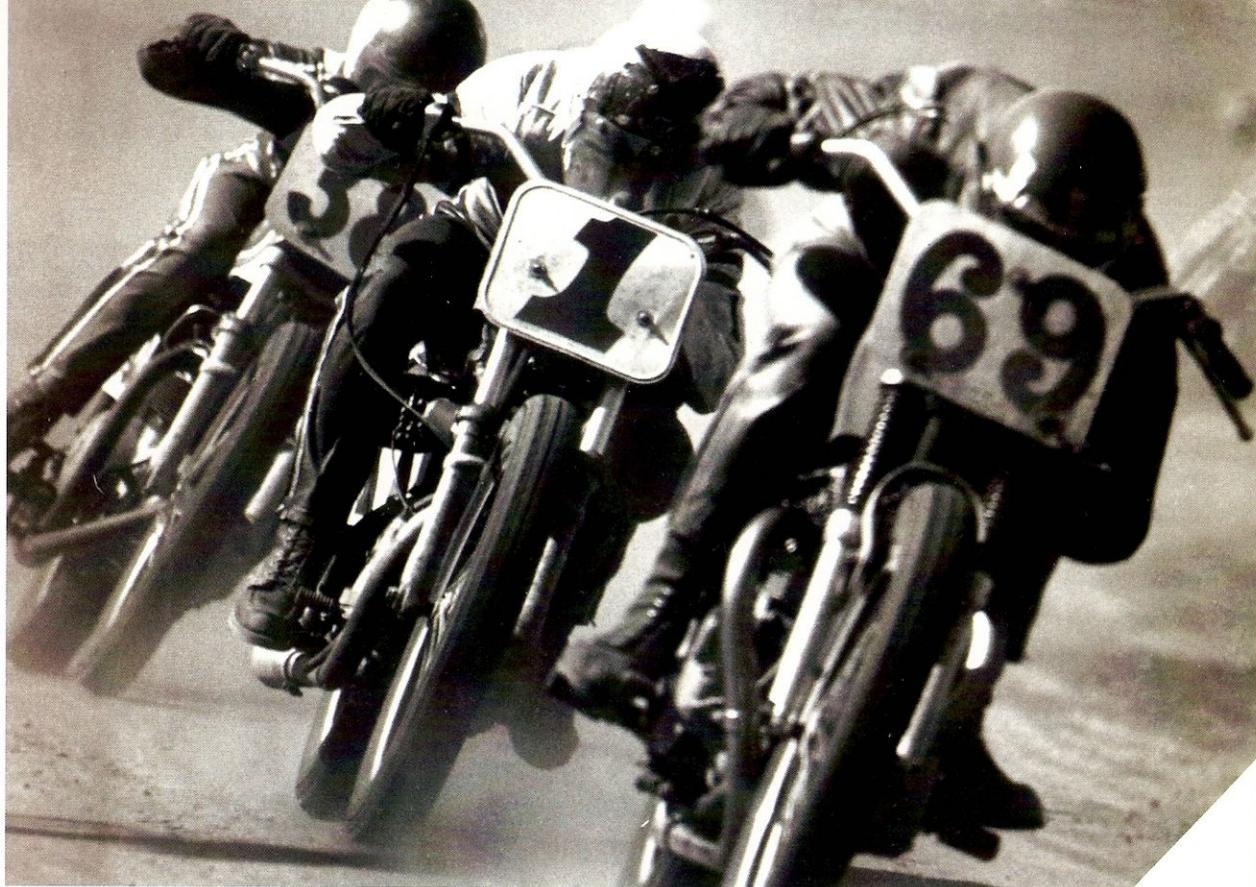
(15) SCRAMBLER

Immaginate il clima rilassato della soleggiata California abbinato al look ruvido di una Scrambler degli anni Sessanta e comincerete a capire l'ispirazione che ha dato vita allo stile della Scrambler di oggi. E non è soltanto bella: questa moto affronta con sicurezza le strade di campagna come quelle di città, grazie al manovellismo a 270° e all'abbondante coppia erogata dal propulsore parallelo da 865cc, una garanzia di divertimento. Per il 2008 si propone con la nuova e inconfondibile livrea Aluminium Silver/Tangerine.

(16) THRUXTON

Café racer autentica, la Thruxton è stata aggiornata per il 2008* con un nuovo manubrio cromato, più alto e dotato di eleganti specchietti alle estremità, la piastra supporto della forcella superiore, i montanti e la console di strumenti rifiniti in nero (che creano un contrasto di grande impatto con il cromo del manubrio e degli specchietti), e il gruppo interruttori ridisegnato. Come se non bastasse, la gamma di colorazioni disponibili si è arricchita delle opzioni Jet Black con filetto dorato e Aluminium Silver/Red, ideali per accendere l'immaginazione di chi desidera una moto coinvolgente e originale, che amalgama perfettamente lo stile classico dei gloriosi Sessanta con un atteggiamento moderno.

* Solo in alcuni mercati europei. Per le specifiche tecniche, contattate il rivenditore Triumph più vicino o consultate il sito web.



06

IL GENIO DEI CRASH TEST

AI VECCHI TEMPI, I PERICOLI DI UN IMPATTO AD ALTA VELOCITÀ NON VENIVANO DIMOSTRATI TRAMITE TEST ESEGUITI CON MANICHINI E IN CONDIZIONI CONTROLLATE: ERA UN COMPITO LASCIATO INVECE A UOMINI CHE SPINGEVANO LE PRIME AUTOMOBILI AL LIMITE DELLE PRESTAZIONI. ISPIRATO DALLA PERDITA DI UNA PERSONA CARA IN UN TRAGICO INCIDENTE, ROY RICHTER SI È IMPEGNATO NELLA CREAZIONE DEL PRIMO CASCO DI SICUREZZA BELL E IL RESTO, COME SI DICE, È STORIA

Chiedete in giro il nome di un marchio-icona nel mondo delle moto ed è probabile che in molti rispondano Triumph; chiedete a vari motociclisti di nominare un produttore di caschi mitico ed è altrettanto probabile che vi rispondano Bell.

In poco più di cinquant'anni, la American Bell Helmets ha prodotto l'incredibile quantità di cento milioni di caschi protettivi, e probabilmente salvato la vita a decine di migliaia di motociclisti, ciclisti e piloti di auto da corsa a partire dal 1955, quando uno dei primi caschi da corsa dell'azienda contribuì a far uscire vivo Cal Niday da un impatto terrificante contro un muro, durante il 170° giro della gara automobilistica di Indianapolis.

Negli anni successivi, il logo semplice ma inconfondibile del marchio Bell, con il nome a lettere rosse circondato da un ovale nero, ha fatto bella mostra di sé sulle tute in pelle di tanti piloti, come le stelle del moto GP Eddie Lawson e Wayne Rayney, o la leggenda del motocross Roger de Costa, ma anche su quelle dei piloti di Formula 1 come Mario Andretti e, per un breve periodo, Michael Schumacher. Anche le stelle del cinema hanno contribuito alla fama del marchio indossando caschi Bell nei classici del genere "pazzi per i motori", come "Le 24 ore di Le Mans",

con Steve McQueen, "Indianapolis, pista infernale", con Paul Newman, o "Grand Prix", con James Garner. Ma come e quando è nata la leggenda Bell?

Per rispondere dobbiamo viaggiare indietro nel tempo fino al 1923, quando George Wight, ex cacciatore di animali da pelliccia e operaio in un conservificio di pesce, apre un negozio chiamato Bell Auto Parts, al 3633 di East Gage Avenue a Bell, un sobborgo di Los Angeles, in California. Per i primi dieci anni Wight sviluppa l'attività vendendo sul mercato locale ricambi e parti speciali per migliorare le prestazioni, quindi assume come modellista Roy Richter, fresco di diploma di scuola superiore.

Grazie a un talento naturale per il design, la progettazione e la costruzione, Richter diventa un formidabile esperto nella messa a punto dei motori, cominciando presto a praticare sport motoristici con una piccola auto da corsa chiamata Betsy che si è costruito da solo nel tempo libero. Messa insieme assemblando pezzi recuperati dalla discarica di Bell, sarebbe stata la prima di molte auto da corsa di grande successo realizzate da Richter, destinate a vincere tante corse e a stabilire record in tutto il paese, regalando al giovane meccanico il rispetto e l'ammirazione di tutti.

Quando nel 1945 la Bell Auto Parts viene messa in vendita, Richter vende la sua macchina e utilizza tutti i risparmi di una vita - mille dollari (al cambio attuale, circa 709 euro) - per rilevare l'attività con tutti gli annessi e connessi. Nel corso dell'anno successivo, però, uno dei suoi più cari amici, Swede Lindskog, muore in un incidente durante una gara. Questa tragedia spinge Richter ad adoperarsi per rendere più sicuri gli sport motoristici, progettando e sviluppando attrezzature molto più efficaci e robuste dei semplici caschi rigidi ricoperti in pelle utilizzati allora dagli uomini che emozionavano le folle di tutta l'America con la loro guida spericolata.

La determinazione di Richter diventa ancora più forte nel 1949, quando mette su un suo box al primo Bonneville National Speed Trials, un evento in cui la tenda denominata "Palm Tree" (albero di palma) di Bell sarebbe diventata un'istituzione per i trent'anni successivi. Nel 1954 arrivano quindi i primi caschi Bell, chiamati "500s" e prodotti in una rimessa sul retro del negozio Bell Auto Parts.

A indossarli per primi nelle gare sono i membri del team Lincoln, che adottano il rivoluzionario 500 durante la corsa automobilistica notoriamente pericolosa Carrera Pan-Americana fino al Messico, istituita per celebrare l'apertura dell'autostrada pan-americana. Nel 1957 il 500 si è evoluto nel "500 TX", il primo casco di sicurezza al mondo a incorporare un rivestimento di gommapiuma. All'epoca Bell era già diventato fornitore del Dipartimento di Polizia di Los Angeles (solo il primo degli 800 dipartimenti di polizia che avrebbero adottato Bell negli anni successivi).

Presto il casco Bell diventa un equipaggiamento essenziale per chiunque faccia sul serio con i motori, e le vendite volano ben oltre le previsioni, portando la società a scindersi in una divisione della Bell Auto Parts, che intanto continua a crescere. Non molto tempo dopo, il Bell è anche il primo casco a superare il test di sicurezza standard Snell, famoso in tutto il mondo.

Ma sono gli anni Sessanta il decennio in cui Bell conquista i cuori dei motociclisti del mondo intero. Con la gamma già estesa ai modelli per l'hockey, lo sci, il paracadutismo, il baseball, il football americano e di protezione dal fuoco, e con Jim Clark arruolato come primo campione

del mondo di Formula 1 a indossare i prodotti della società, nel 1967 Bell entusiasma il mondo con un'idea completamente nuova: il primo casco da moto integrale.

Il nuovo mitico "Bell Star" ha un look decisamente datato oggi, con una forma che evoca una dotazione immaginabile addosso agli amanti delle immersioni in acque profonde, più che sulla testa di un motociclista, ma ha fatto da apripista per quello che sarebbe stato considerato il più importante dispositivo di sicurezza utilizzabile da un pilota, grazie al design avvolgente che protegge non più soltanto il capo, ma anche il viso, gli occhi e parte del collo. In più, offrendo un riparo dalla pioggia, riduce il disagio della guida in condizioni di bagnato e, per i piloti di moto, anche la necessità di rallentare, consentendo di guadagnare secondi preziosi.

Così il nome Bell, già affermato in tutto il mondo grazie ai suoi legami con la Formula 1, diventa famoso per il distintivo design da "era spaziale". L'anno successivo, lo stuntman Evel Knievel dimostra che i prodotti Bell non sono solo belli esteticamente, ma anche di ottima qualità, quando incappa in un gravissimo incidente nel tentativo di saltare con la sua Triumph Bonneville le fontane giganti del casino Cesar's Palace a Las Vegas. Quando si risveglia, dopo un mese di coma, è convinto che sia stato il suo Bell a salvargli la vita.

Ma forse il massimo riconoscimento per il marchio arriva nel 1971, anno in cui tutti i piloti che prendono il via alla Indianapolis 500 indossano caschi Bell. Quando sette anni più tardi, dopo essere stato ammesso nella "Hall of Fame" della Speed Equipment Manufacturers (SEMA, associazione dei produttori di equipaggiamenti per la velocità), Roy Richter si è ritirato dall'attività che aveva costruito con grande talento, i suoi fedeli dipendenti hanno pensato (molto opportunamente) di regalargli una motocicletta: non una race replica ruggente, però, ma una moto da trial con una messa a punto poco aggressiva.

È morto appena cinque anni fa per le complicazioni del secondo intervento di bypass coronarico, ma la sua eredità di sicurezza resterà viva per sempre.

Per ulteriori informazioni e dettagli sui prodotti visitate il sito www.bellracing.com



(2)



(3)



(4)

(1) A metà degli anni Cinquanta, il casco Bell viene ormai considerato un elemento essenziale dell'attrezzatura per chiunque faccia sul serio con i motori, e le vendite schizzano ben oltre le previsioni. Poco tempo dopo, diventa anche il primo casco promosso al test di sicurezza standard Snell, ora famoso in tutto il mondo.

(2) Bell Auto Parts nasce a Los Angeles nel 1923, quando l'ex cacciatore di animali da pelliccia, George Wight, comincia a vendere sul mercato locale ricambi e parti speciali per migliorare le prestazioni. Roy Richter, ingegnere di talento appassionato di sport motoristici, rileva l'attività nel 1945 - inizia così la sua cavalcata verso il successo.

(3) I suoi caschi aperti hanno già conquistato i cuori dei motociclisti di tutto il mondo quando nel 1967 Bell introduce un concetto completamente nuovo: l'integrale. Chiamato Bell Star, farà da apripista per quello che sarebbe stato considerato il più importante dei dispositivi di sicurezza utilizzabili da un pilota.

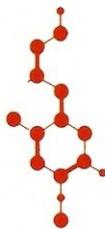
(4) Dai semplici caschi rigidi ricoperti in pelle dei vecchi tempi, divisa comune degli uomini che emozionavano le folle di tutta l'America con la loro guida spericolata, a icona degli sport motoristici: l'eredità di sicurezza del marchio Bell resterà viva per sempre.



PHYTO-ANDROZYME®

THE FIRST RANGE OF COSMETICS SCIENTIFICALLY DESIGNED
FOR MALE SKIN

BUY ONLINE
WWW.DIDIER-RASE.COM



Laboratoires
DidierRase
DERMO-COSMETICS
FOR MEN



CANADA ON *THE ROCKS*

BERTIE SIMMONDS SCOPRE IL SUO PARADISO IN UN MEMORABILE
VIAGGIO SU DUE RUOTE CON LA ROCKY MOUNTAIN
MOTORCYCLE HOLIDAYS

Oggi è un giorno speciale: sto per vivere il mio sogno in cui la solida roccia cretacea e l'odore dolce dei pini prendono il posto dell'aiuola spartitraffico e del tanfo del monossido di carbonio. Sto attraversando il Passo di Monashee fra Kelowna e Nelson, nella splendida British Columbia, diretto alle Montagne Rocciose.

Ho sempre voluto vedere le Rockies e il sogno sta per avverarsi. Il sole è caldo sulla pelle della mia tuta e sotto di me la mia Triumph Tiger ruggisce soddisfatta. Sono a metà strada di un viaggio di circa 2730 chilometri in sette giorni, che mi porterà fra alcuni dei paesaggi più belli e incontaminati della Terra. In molti hanno rivendicato lo status di Paese di Dio, la Nuova Zelanda, l'Australia e persino lo Yorkshire, ma oggi non ho dubbi: Lui abita qui.

La mia avventura è iniziata a Whistler, dove ha sede la Rocky Mountain Motorcycle Holidays. Nata più di dieci anni fa, questa società si vanta di organizzare viaggi di lusso per motociclisti, studiati esclusivamente per il massimo divertimento degli ospiti, invitati a guidare su alcune delle strade più spettacolari del mondo, circondati da panorami mozzafiato, facendo sosta nei migliori alberghi e godendosi i piatti più gustosi e raffinati della cucina canadese e nordamericana. Aggiungete a tutto ciò una gamma straordinaria di moto Triumph, come la Tiger, la Speed Triple e la Sprint ST, e avrete una miscela emozionante per una vacanza davvero unica nella vita.

Il primo giorno lasciamo il nostro ottimo albergo in sella a una selezione dei migliori modelli Triumph, diretti a est lungo la strada che costeggia il maestoso lago Duffy. La prima cosa che colpisce chi guida per le strade canadesi è la sensazione di un paese molto poco popolato. Graziose cittadine si materializzano lungo il tragitto, per ricordarci che in realtà il paese è abitato, ma anche che ci sono soltanto 2,5 canadesi per chilometro quadrato. Per un europeo, la sensazione di spazio del continente nordamericano è qualcosa di impagabile.

Gli incontri con gli animali non sono eventi rari. Ci siamo fermati più di una volta a osservare cervi e coyote, e in una delle molte soste programmate abbiamo visto impronte di orso.

In questo tour, tutto è di alto livello e niente è troppo disturbo. Le nostre guide sono cordiali e disponibili, oltre che informatissime sulle zone che attraversiamo.

E qui bisogna spiegare perché è un viaggio di lusso. Raramente ho alloggiato in alberghi migliori di quelli visitati finora, e i pasti sono stati semplicemente fantastici. Il costo comprende praticamente tutto e lo dimostra che già a metà strada, la mia tuta di pelle sta diventando più aderente di quando siamo partiti. Un altro elemento da considerare è l'autotreno di supporto, così grande da coprire due fusi orari: e non potrebbe essere altrimenti, dato che trasporta i nostri bagagli, le coperture impermeabili di ricambio e persino moto sostitutive.

Con gli altri ospiti ci scambiamo le moto continuamente. Solo la RMMH consente e anzi incoraggia questo tipo di scambi. Vuoi guidare la Tiger, anche se hai prenotato la Speed Triple per la vacanza? Nessun problema! Vuoi provare la moto della guida? Basta chiedere, niente è troppo disturbo per loro. Ognuno può tenere la sua andatura, e magari andare avanti, con la sicurezza che l'autotreno di supporto e la guida sono subito dietro.

È STATO PROPRIO UN VIAGGIO FANTASTICO, PROBABILMENTE IL PIÙ BELLO CHE ABBIA MAI FATTO SU STRADA. MI SONO INNAMORATO DEL CANADA, DEI SUOI PANORAMI, DEI SUONI, DEL CIBO E DELLA GENTE. NON VOGLIO TORNARE A CASA E SO CHE ANCHE GLI ALTRI STANNO PENSANDO LA STESSA COSA

Finalmente, al quarto giorno, le Montagne Rocciose sono apparse in lontananza. Non si può fare a meno di essere colpiti dalla loro maestosità. Affiorate da un mare tropicale poco profondo 500 milioni di anni fa, le Montagne Rocciose formano la dorsale del continente nordamericano e dominano la vita circostante per chilometri e chilometri. È stato proprio un viaggio fantastico, probabilmente il più bello che abbia mai fatto su strada. Mi sono innamorato del Canada, dei suoi panorami, dei suoni, del cibo e della gente. Non voglio tornare a casa, e so che anche gli altri stanno pensando la stessa cosa.

La Rocky Mountain Motorcycle Holidays è di proprietà della famiglia Douglas: anche loro si sono innamorati delle strade, del panorama e poi dell'attività, che hanno rilevato nel 2006. Brandon Douglas è il Presidente e capo guida, ed è stato una delle prime guide dei tour nelle Montagne Rocciose. Suo fratello Tyler si occupa del marketing, mentre la madre Diana è comproprietaria. Il suo amore per questa regione è scattato quando ha partecipato al tour come passeggera. È tornata varie volte, e alla fine ha comprato la società.



VINCI UN VIAGGIO IN MOTO NELLE MONTAGNE ROCCIOSE



UN PREMIO DAVVERO STRAORDINARIO PER I PATITI DELLE MOTO: "CANADA OCCIDENTALE IN UNA SETTIMANA", UN VIAGGIO DI LUSO DI SETTE GIORNI PER ATTRAVERSARE IN MOTO LO SPLENDO PAESAGGIO CANADESE, DALLE MONTAGNE DELLA COSTA ALLE ZONE ARIDE INTERNE, LUNGO I LAGHI IMMACOLATI DELLE KOOTENAYS FINO ALLE IMPONENTI MONTAGNE ROCCIOSE CANADESI, MACINANDO IN MEDIA 360KM AL GIORNO...

IL PREMIO COMPRENDE:

- noleggio della moto per un guidatore e un passeggero;
- alloggio di lusso in camera doppia più pasti gourmet per due;
- assicurazione moto, carburante e opzione scambio moto;
- guide, mappe e trasferimenti da/per aeroporto*.

*Non sono compresi i voli per/da Vancouver.

I dieci tour previsti per la stagione 2008 coprono gran parte del Canada occidentale e della West Coast degli Stati Uniti, fino a includere persino un viaggio a Las Vegas, nel giro denominato "Sea to Sin City" (Dal mare alla Città del peccato). Ogni anno l'agenzia introduce nuove località e nuovi itinerari sulla base dei commenti e delle richieste dei clienti.

I tour hanno una durata variabile da sette a quindici giorni, per un costo che va da 3.950 a 13.950 dollari (in euro, da 2.800 a 9.900 circa). Tutti i prezzi sono in dollari canadesi, ma nel sito c'è un comodo convertitore di valuta, che vi aiuterà a scegliere il pacchetto più adatto alle vostre tasche. Libby, straordinaria responsabile dell'ufficio, vi aiuterà invece a trovare i voli più comodi per Vancouver, da dove partirete per Whistler, che ospita la sede di Rocky Mountain Motorcycle Holidays.

L'indicatore più affidabile per capire se la formula proposta è quella giusta è il numero di persone che ritornano, e attualmente circa il 30-40 dei partecipanti ai tour sono almeno alla seconda esperienza. Dopo la mia settimana in sella insieme al gruppo RMMH so perché tornano in tanti e perché la famiglia Douglas ha comprato la società. Forse non potrò permettermi di fare un'offerta per rilevare la baracca, ma sto già mettendo da parte i soldi per il prossimo viaggio. E non esiste raccomandazione migliore di questa.

Per saperne di più, visitate il sito www.rockymtnmoto.com

Politica sulla privacy. Nel rispetto del Data Protection Act del 1998, Triumph Motorcycles Ltd figura come "Titolare responsabile dei dati" nel registro pubblico di tali figure tenuto dal Garante della privacy (Information Commissioner).

Condizioni del concorso : 1. Il concorso è aperto a tutti i lettori maggiorenni di Triumph Magazine, esclusi i dipendenti di Triumph Motorcycles Ltd, Rocky Mountain Motorcycle Holidays Ltd. e FMS Publishing. 2. Il premio in palio è il tour 2008 denominato "Western Canada in One Week" (Canada occidentale in una settimana), con due partenze previste nel 2008, a fine maggio/inizio giugno e a fine luglio/inizio agosto. Il vincitore deve usufruire del premio in una di queste date, secondo la disponibilità. La moto sono assegnate in base all'ordine di arrivo dei partecipanti. 3. Le spese di viaggio e i voli da e verso Vancouver sono a carico del vincitore. 4. Il premio comprende alloggio in camera doppia, pasti gourmet, noleggio, assicurazione e carburante per la moto, veicolo di supporto per bagagli e moto sostitutive, guide, mappe e trasferimenti da/per aeroporto per guidatore e passeggero. Il pacchetto omaggio non comprende tasse e servizio, bevande alcoliche, pasti nelle giornate di riposo/trasporto e altre spese non espressamente incluse. Il vincitore deve essere munito di abbigliamento da moto e casco. 5. In caso di impossibilità a partecipare, per mancanza di disponibilità o conflitto di date, il vincitore ha diritto a un buono di 9.200 dollari canadesi (circa 6.500 euro) da utilizzare con Rocky Mountain Motorcycle Holidays per un altro tour di valore uguale o inferiore. Se il vincitore sceglie una vacanza di valore superiore dovrà pagare la differenza. 6. Il vincitore ha la possibilità di scambiare il viaggio premio con un tour più lungo o di includere un secondo guidatore, una stanza aggiuntiva o una moto aggiuntiva pagando la differenza rispetto al valore del viaggio premio (9.200 dollari canadesi/ 6.500 euro circa). 7. È ammessa una sola iscrizione al concorso a persona. 8. Non è prevista un'alternativa in contanti al premio, che non è utilizzabile unitamente ad altre offerte. Non è previsto alcun rimborso in contanti in caso di annullamento della prenotazione o di partecipazione a un viaggio di valore inferiore. 9. Le iscrizioni al concorso devono pervenire entro il 14 gennaio 2008. 10. L'estrazione sarà effettuata il 19 gennaio 2008 e il vincitore sarà avvisato a mezzo posta entro sette giorni. 11. Tutti i concorrenti devono garantire la propria partecipazione a eventuali iniziative pubblicitarie. 12. È possibile ottenere i dati del vincitore inviando una busta preindirizzata e affrancata a FMS Publishing, New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, Inghilterra SG12 7QA. 13. Triumph Motorcycles Ltd, Rocky Mountain Motorcycle Holidays Ltd. e FMS Publishing non intendono intrattenere alcuna corrispondenza in merito a qualsiasi aspetto del premio. 14. Triumph Magazine si riserva il diritto di modificare o ritirare la promozione in qualsiasi momento senza preavviso.

PER PARTECIPARE, BASTA COMPILARE QUESTO MODULO SU ENTRAMBI I LATI E SPEDIRLO ALL'INDIRIZZO INDICATO SUL RETRO.

TITOLO _____

NOME _____

COGNOME _____

DATA DI NASCITA (GG/MM/AA) ____ / ____ / ____

NUMERO TELEFONICO (+ prefisso internazionale) _____

E-MAIL _____

INDIRIZZO _____

CITTÀ _____

CODICE POSTALE _____

NAZIONE _____

CHE PROFESSIONE/LAVORO SVOLGI? _____

QUALE/I MOTOCICLETTA/E POSSIEDI?
(Marca / Modello / Anno)

_____ / _____ / _____

_____ / _____ / _____

_____ / _____ / _____

QUANDO HAI INTENZIONE DI ACQUISTARE LA TUA PROSSIMA MOTOCICLETTA? (Mesi)

QUALE/I MODELLO/I TRIUMPH TI INTERESSA IN MODO PARTICOLARE?

QUAL È IL TUO CONCESSIONARIO TRIUMPH DI ZONA/DI FIDUCIA?

TI PIACEREBBE PARTECIPARE AGLI EVENTI ORGANIZZATI DA TRIUMPH?

SI NO



**TI SAREMMO MOLTO GRATI DI UN TUO
PARERE SULLA RIVISTA**

IN GENERALE, QUAL È LA TUA OPINIONE
SULLA NUOVA RIVISTA TRIUMPH MAGAZINE?

Eccellente Buona
Media Indifferente
Scarsa

C'È QUALCHE SERVIZIO CHE TI È PIACIUTO
IN MODO PARTICOLARE IN QUESTO NUMERO?

CE N'È QUALCUNO CHE NON TI È PIACIUTO?

QUALI DEGLI ARGOMENTI SEGUENTI
VORRESTI VEDERE APPROFONDITI SULLA
RIVISTA?

Arte & design Moto/auto classiche
Cibo & bevande Moda
Salute & benessere Musica
Personalità Patrimonio & finanza
Sport Viaggi
Orologi e gioielli Altro (specificare)

Se non vuoi più ricevere Triumph Magazine, barra
questa casella

Se non vuoi più ricevere informazioni di alcun tipo
da Triumph, barra questa casella

Se desideri ricevere informazioni più dettagliate
dal Rocky Mountain Motorcycle holidays, barra
questa casella

Se non desideri ricevere comunicazioni da terzi,
barra questa casella

TI PREGHIAMO DI APPORRE DATA E FIRMA
PER CONFERMARE DI AVER LETTO E
COMPRESO LE CONDIZIONI DEL CONCORSO
DESCRITTE SOPRA

FIRMA _____

DATA (GG/MM/AA) _____ / _____ / _____

ORA RITAGLIA IL MODULO COMPILATO E
SPEDISCILO IN UNA BUSTA AFFRANCATA A:

ROCKY MOUNTAIN MOTORCYCLE HOLIDAYS
COMPETITION,
Triumph Magazine c/o FMS Publishing, New Barn,
Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware,
Herts SG12 7QA, Regno Unito

BUONA FORTUNA!!

Triumph INFORMAZIONI EDITORIALI

TRIUMPH N. 002

Publicato per conto di
Triumph Motorcycles Ltd
Normandy Way, Hinckley
Leicestershire LE10 3BZ
Regno Unito
Tel: +44 (0)1455 251700
Fax: +44 (0)1455 453005
www.triumphmotorcycles.com

Per sottoscrivere o annullare l'abbonamento a
Triumph Magazine, si prega di visitare il sito
WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

PUBBLICATO DA

FMS Publishing
New Barn, Fanhams Grange,
Fanhams Hall Road, Ware,
Hertfordshire SG12 7QA,
Regno Unito
Tel: +44 (0)1920 467492

LA REDAZIONE

Tue Mantoni: direttore commerciale
Ian Bland: responsabile internazionale del marchio
Simon Carter: coordinatore internazionale del
marketing con i concessionari
Simon de Burton: direttore responsabile
Irene Mateides: FMS Publishing

AUTORI E COLLABORATORI

UNA FORZA DELLA NATURA – Testo di Bertie Simmonds,
foto di Charlie Troman, con la collaborazione di Julien
Brightwell, modelli Phil Morris e Gabriella Sauza,
parrucchieria e trucco di Sara Aziz, e assistenza piloti di
Daryll Young. SOGNANDO UNA STRADA ASFALTATA –
Testo e foto di Tim Hull. TRIPLE: CHE PASSIONE – Testo di
Simone Coggi, foto di Charlie Troman, con la collaborazione
di Julien Brightwell. Un ringraziamento speciale a Stefano
Martignoni e Dave Stevely. A TUTTO ROCK! – Testo di
Sarah Bradley, foto di Charlie Gray. Un ringraziamento
speciale a Hiroko Murakami. IL DEMONE DELLA
VELOCITÀ – Testo di Simon de Burton, foto di Tony Di
Zinno, Joshua Cole/South Bay Triumph. Un ringraziamento
speciale a Matt Capri. IL GENIO DEI CRASH TEST – Testo
di Simon de Burton. Foto riprodotte per gentile concessione di
Bell Racing Helmets. CANADA ON THE ROCKS – Testo di
Bertie Simmonds. Un ringraziamento speciale a tutta la
squadra di Rocky Mountain Motorcycle Holidays.

Desideriamo estendere i nostri ringraziamenti anche ai
correttori di bozze Triumph, Stefano Martignoni, Dennis
Pudeck e Radhouan Mahrez, per la cortese collaborazione
e il prezioso contributo alla realizzazione della rivista.
Ringraziamo Sarah Bradley per la redazione e revisione
dei testi.

TRIUMPH MAGAZINE IS THE OFFICIAL MAGAZINE OF TRIUMPH MOTORCYCLES LTD

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd 2007: Materiale interamente coperto da copyright. Tutti i diritti riservati. È strettamente vietata la riproduzione totale o parziale senza previo consenso di FMS Publishing e/o di Triumph Motorcycles Ltd. Tutte le informazioni riportate risultano corrette al momento della stampa. Le opinioni espresse non sono necessariamente condivise da FMS Publishing o da Triumph Motorcycles Ltd. Triumph Motorcycles Ltd. non approva ufficialmente il materiale promozionale o i testi relativi ai prodotti di terzi inclusi in questa pubblicazione.

FMS PUBLISHING

Irene Mateides: direttore editoriale
Nigel Fulcher: amministratore delegato
Mark Welby: direttore creativo
Lucy Oulton e il team di Gestione progetto
James Randall e il team di Design
Anne Carrington e il team di Produzione

RICHIESTA INFORMAZIONI

EDITORIALI:
E-mail: irene@fms.co.uk
Tel: +44 (0)1920 444888

PUBBLICITÀ:
Tel: +44 (0)1920 444890
E-mail: advertising@fms.co.uk

SERVIZI EDITORIALI:
Nigel Fulcher
Tel: +44 (0)1920 444889
E-mail: nigel@fms.co.uk


www.fmspublishing.co.uk



FMS fa parte della Periodical
Publishers Association

Si raccomanda di guidare con prudenza, entro i limiti delle
proprie capacità e nel pieno rispetto del codice della strada.
È vivamente consigliato un corso di guida. Indossate sempre
casco e accessori protettivi per gli occhi e il corpo. Non
guidate mai sotto l'effetto di alcol o droghe. Leggete il
manuale d'uso della moto. Rispettate le scadenze della
manutenzione programmata indicate nel manuale.

Si raccomanda l'uso di accessori approvati da Triumph.
L'uso di parti e/o accessori non approvati da Triumph può
influire negativamente sulle prestazioni della motocicletta.
Si rimanda al manuale d'uso per la gestione della moto.
L'uso di parti e/o accessori non approvati da Triumph può
rendere nulla la garanzia.

Stampato da Forum Print Ltd
Traduzioni a cura di Imprimerie Ltd

Paul Smith



Elegance is an attitude

LONGINES®



GrandeVitesse