

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 32

Estate 2004



ETERNO TWIN
Thruxton 900 in primo piano
La rinascita delle Café Racer

TRIUMPH

Gli accessori Triumph, genuini, originali ed autentici:

Lo stile Triumph... Ovunque tu vada, portalo con te



La collezione Abbigliamento & Merchandising Triumph Motorcycles è ora disponibile presso tutte le Concessionarie Triumph Autorizzate

www.triumph.co.uk

Noi siamo qui per aiutarti

Per informazioni riguardo alle attività del RAT, agli eventi od altri chiarimenti e problemi relativi alla tua iscrizione, per favore contatta il co-ordinatore regionale di riferimento.



• **Direttore Generale:**
Neil Webster
tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 453196
email: neil.webster@triumph.co.uk



• **Italia:**
Alessandra Gasperini
tel: +39 02 93 45 45 1 fax: +39 02 93 58 25 75
email: rat@numerotre.it



• **Francia:**
Bertrand Goyez
tel: +33 1 64 62 38 32 fax: +33 1 64 62 38 30
email: goyez@triumph.co.uk



• **Germania, Austria e Svizzera:**
Rüdiger Buck
tel: +49 160 883 67 20 fax: +49 6175 933 627
email: ruediger.buck@triumph.co.uk



• **Grecia:**
Sofia Moraki
tel: +301 8000 500 fax: +301 8000 542
email: triumphgr@ath.forthnet.gr



• **Inghilterra:**
Simon Carter
tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 453196
email: simon.carter@triumph.co.uk



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



• **Nord America:**
Jim Callahan
tel: 678-854-2010 x2039 fax: 678-854-2025
email: jim.callahan@triumphmotorcycles.com



• **Nuova Zelanda:**
Leigh Beckhaus
tel: 09 276 6453 fax: 09 276 4065
email: leigh@triumphnz.co.nz



• **Scandinavia:**
Krister Akerblom
tel: +46 (0)8 680 0725 fax: +46 (0)8 680 0785
email: krister.akerblom@triumph.co.uk



• **Sud Africa:**
Mike Davison
tel: 27-11-609 7385 fax: 27-11-609 4118
email: cabcomm@iafrica.com



• **Amministrazione:**
Ben Gray
tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 453196
email: ben.gray@triumph.co.uk

Per iscriverti al RAT o rinnovare la tua tessera chiama + 44 1455 891515. Potrai pagare con Visa o Mastercard, oppure manda un assegno a PO Box 83, Hinckley, Leics, LE10 3ZP, England, oppure all'indirizzo Internet www.triumph.co.uk seguendo il link a RAT, join RAT e selezionando la tua lingua.

www.triumph.co.uk

Il Torque è pubblicato trimestralmente dalla Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinckley, Leics, England, LE10 3ZP.
Costo a copia £ 3,75

Direttore: Neil Webster
Produzione: Red Square Graphics

Quanto espresso nel Torque non è necessariamente in relazione alla Triumph Motorcycles Ltd o alla Rider Association of Triumph Ltd. Triumph Motorcycles Ltd e RAT non hanno responsabilità per fatti, situazioni o foto non riportati accuratamente nella rivista.

Contenuti

4

Triumph News

La Rocket III è ormai nelle linee di produzione mentre legette queste righe, mentre la Daytona 600 è nella fase calda del Campionato Inglese supersport. E in più tutto quello che ruota intorno al mondo Triumph.

8

Café Race Cool



L'immagine delle moto che hanno fatto i mitici anni '60 e rinata nel 2004 e Triumph sta dominando la scena delle cafe racer moderne con la nuova Thruxton 900. E la Numero Tre Verona ci ha mostrato che la Thruxton può essere ancora più di una special.

14

A Day In The Life

Un viaggio nella vita lavorativa delle persone che lavorano in Triumph, Peter Clarke per primo, la guida dei Tour nella fabbrica.

16

La migliori 5 Destinazioni



Cercate un luogo dove andare? Qui potete trovare le migliori cinque destinazioni nel mondo, dagli impetuosi picchi del Himalaya ai saliscendi della Grecia. Iniziate a pianificare e a prepararvi....

24

Letters

Un viaggio per oltre 3,000 miglia lungo la Dragon Tail, oppure 16 anni con una T120R Bonnie "lime green" e ancora una gustosa Thunderbird Sport. Trovate tutto qui!

26

Big Bore per la Bonnie

Questa Bonneville ha preso forma grazie a un maestro della ricerca delle prestazioni ed è molto veloce, oltre a dare un sacco di divertimento.

33

Come nasce una moto

La Speed Triple Special Edition nella sua linea di produzione nella fabbrica T2 di Triumph.

CENTRES RW1-6 IN MEZZO

In tutto il mondo i soci RAT hanno preso parte ad alcune delle tante attività pianificate per la stagione 2004. Dalle adrenaliniche giornate in pista ai tranquilli, rilassanti tour (e tutto quello che ci può essere nel mezzo), Rat World è tutto quello che riguarda gli incontri e il condividere la passione per Triumph.



LA SELLA CHE SCALPITA

La mia stagione motociclistica si è aperta sotto i migliori auspici. Quella che si prospettava come una normale uscita in moto di sabato mattina con pochi colleghi in occasione della visita di Triumph America ad Atlanta, si è rapidamente trasformata in un grande evento di massa.

Il coordinatore di RAT per il Nord America, Jim Callahan, aveva sparso la voce che l'associazione stava organizzando un gita in moto sulle montagne della Georgia settentrionale, aperta a chiunque avesse voglia di partecipare. Quando, insieme a Jim, sono arrivato nella sede di Atlanta per conoscere il team del RAT, ho avuto il piacere di incontrare anche il responsabile del Club Triumph di Atlanta che ci aspettava insieme ad altri sei motociclisti Triumph. Abbiamo attirato l'attenzione di molti mentre ci infilavamo nel traffico da shopping del sabato mattina lungo la strada che attraversa Atlanta da sud a nord per arrivare nella zona collinosa. Ma quando abbiamo raggiunto il coffee shop che segna l'inizio della zona collinosa, siamo rimasti di sasso. C'erano circa 50 o 60 Triumph parcheggiate e scalpitanti ad attenderci. I motociclisti provenivano per la maggior parte dalla zona di Atlanta ma alcuni erano arrivati da molto più lontano, uno persino da Birmingham, in Alabama (date un'occhiata alla cartina!).

Non c'era il tempo per conoscerli tutti di persona ma l'entusiasmo per la Triumph e il piacere di condividere questa passione con tanti altri erano scritti sul viso di ognuno di loro.

Jim aveva preparato la guida, ma la maggior parte dei motociclisti conosceva quelle colline come le proprie tasche. Molti hanno seguito un loro personale itinerario mentre noi abbiamo trascorso l'intera giornata a curvare e scorrazzare lungo alcune grandi strade e incrociando e sorpassando spesso altri soci RAT. Un pranzo informale consumato sotto il sole nella bizzarra città dei giocattoli di Helen (una particolare interpretazione di un villaggio bavarese!) ci ha dato l'energia necessaria per affrontare il ritorno.

C'erano tutti gli elementi necessari per una fantastica gita in moto, ossia strade invitanti, paesaggi strepitosi e una più che piacevole compagnia. Per non parlare delle nostre fantastiche moto, naturalmente.

Le Speed Triple Nuclear Red guidate dal sottoscritto e dal responsabile marketing di Triumph America, Todd Andersen, erano particolarmente belle mentre si allontanavano insieme fuori dal ristorante! Splendeva persino il sole.

Questa è soltanto una delle migliaia di uscite in moto organizzate in tutto il mondo dai soci RAT nel corso dell'anno per chi ha voglia di condividere questo tipo di esperienza, dalla Nuova Zelanda a New York, da Manchester a Melbourne.

Se siete già soci di RAT, mi auguro che possiate trovare sempre di più occasioni di divertimento. Se, invece, ancora non vi siete buttati nella mischia, perché aspettare oltre? Sarebbe un peccato perdere quest'occasione.

Per facilitare l'aggiornamento sulle iniziative dei soci RAT della vostra zona, abbiamo pensato di modificare leggermente la configurazione della rivista Torque. D'ora in poi la rubrica "RAT World" avrà una sezione tutta per sé a metà della rivista. Mi auguro che risulti più pratica da consultare.

Neil Webster

International Manager
RAT (Associazione dei
motociclisti Triumph)



La ROCKET III è in produzione!



La produzione della possente tre cilindri da 2.294 cc (140 pollici cubici) è stata avviata presso lo stabilimento Triumph di Hinckley. Tutto ciò che riguarda la Rocket III è eccezionale. Dal momento che il motore ad iniezione elettronica è sovradimensionato per la catena di montaggio standard utilizzata per le restanti motociclette Triumph, è stato

necessario predisporre una linea di produzione ad hoc per agevolarne la realizzazione.

Tuttavia, la produzione della motocicletta più possente al mondo non richiede tempi di più lunghi rispetto al normale: tre ore e quarantacinque minuti per assemblarla, revisionarla e metterla su strada. Inizialmente la produzione è stata avviata alla fine di aprile ed ha raggiunto i livelli ottimali (di 331 motociclette alla settimana) verso la metà di maggio.





Allo stabilimento non si fa altro che parlare dell'imminente impatto che la Rocket III avrà sul mondo nel motociclismo dal momento che, in passato, nessuno dei maggiori produttori ha realizzato un esemplare simile a questo. L'euforia collettiva non ha catturato solo lo staff Triumph e la rete dei concessionari, ma bensì anche i migliaia di clienti in tutto il mondo che hanno già lasciato degli accenti per la Rocket III e che sono impazienti di poterla ritirare e di testare con mano la sua potenza.

Tutti i concessionari del Regno Unito ed esteri riceveranno un

esemplare per scopi dimostrativi. Il collaudo della motocicletta sarà subordinato allo "status" del cliente ed al possesso di una patente di guida valida. Oltre all'incredibile Rocket III, una gamma completa di accessori è già disponibile in tutto il mondo per rendere questa motocicletta ancor più speciale. Nella prossima edizione della rivista Torque troverete una recensione completa della Rocket III, ma se desiderate saperne di più su questa già mitica motocicletta, siete invitati a contattare il concessionario locale Triumph.

Abbigliamento e Merchandising per la nuova Rocket III

In occasione della tanto attesa uscita della maestosa Rocket III, Triumph presenterà una serie di capi di abbigliamento e di articoli di merchandising realizzati in esclusiva per questo modello. La gamma dei prodotti comprenderà una giacca in pelle di ottima qualità, un orologio ad edizione limitata, articoli di merchandising e vestiario con marchio Triumph.

Il cappellino con visiera e lo stemma in tessuto Rocket III sono attualmente a magazzino. Il cappellino con visiera è disponibile nella versione nera con logo bianco Rocket III. Lo stemma in tessuto misura 14x4 cm e, anch'esso, presenta un logo bianco su sfondo nero. L'accendino Rocket III sarà

disponibile a breve. Di seguito, i codici relativi ai prodotti:

M9391004 Cappellino con Visiera

M9481204 Stemma in tessuto

M9440004-RK Accendino

Verso la fine di giugno saranno disponibili anche le magliette tribali e le magliette con il logo. La maglietta tribale è in versione manica lunga e, oltre al logo Rocket, presenta una stampa tribale sulla schiena. La maglietta con logo è una polo a maniche corte con un ampio logo Rocket III ricamato sulla schiena. Quest'ultimo capo sarà disponibile solo nella versione nera e beige. Ulteriori dettagli circa prodotti di prossima realizzazione verranno forniti nel corso della stagione.



Vinci Tutto o Niente!

L'attuale universo della Playstation celebra un nuovo video game di James Bond intitolato "Tutto o Niente". Accanto al più famoso agente segreto britannico c'è la Daytona 600 di Triumph che James usa come uno dei suoi principali mezzi di trasporto per tutta la durata del gioco. "Tutto o Niente" è già uno dei

giochi più celebri dell'era della Playstation 2 e cinque fortunati lettori di Torque avranno l'opportunità di posare i loro "pollici" da giocatori su una copia gratuita del gioco.

Rispondete alle tre domande seguenti ed inviate le vostre risposte su una cartolina (che non si autodistrugga!) a RAT, PO Box 83, Hinckley, Leics LE10 3ZP, UK

Domande

1. Qual'è il nome della motocicletta Triumph che compare nel nuovo video game di James Bond "Tutto o Niente"?

2. Come si chiamava il personaggio interpretato da Ursula Andress nel 1962 nel film "Dottor No"?

3. Quale cantante ha cantato la colonna Sonora del film di James Bond del 2002 "Die Another Day"?



Successo di Triumph nelle Supersport



E' universalmente risaputo che il circuito inglese per Supersport 600cc è uno dei campionati più impegnativi al mondo. Ottenere il successo a questi livelli è tutt'altro che semplice ed il team Triumph ValMoto con la Daytona 600 guidata dal diciannovenne Craig Jones ha registrato un ottimo inizio di stagione aggiudicandosi il secondo posto a Silverstone, tappa di apertura del campionato.

Jones ha ricevuto il trofeo per il più giovane pilota del 2003 e poco prima della partenza ha rivendicato con estasi il secondo posto sul podio. "La partenza è stata terribile" ha affermato "ma sono stato in grado di procedere con rapidità e di raggiungere il gruppo di



essere sul podio in occasione della prima gara della stagione. Tutto ciò dimostra il duro lavoro che Triumph, ValMoto e Pirelli hanno svolto finora."

A Silverstone, Jones si è anche aggiudicato il nuovo primato Supersport per il giro più veloce: 1.30.125 al suo dodicesimo giro davanti a 23.500 spettatori in visibilibio durante l'inseguimento del potenziale vincitore della gara Karl Harris.

L'attenzione dell'esperto team ValMoto è tutta su Jones e sulla sua potente Daytona 600. Sicuramente, nel corso del 2004, questo non sarà l'ultimo podio per la squadra. Dunque, attenzione al podio!

Per saperne di più sul team ValMoto, consultate il sito www.triumphvalmoto.com

Gli intervalli previsti per l'assistenza tecnica della Bonneville sono stati prolungati

Sin dal suo lancio, avvenuto nell'anno 2000, la Bonneville bicilindrica prodotta da Triumph ha incontrato il favore di molti possessori in

tutto il mondo e, quanto di seguito specificato contribuirà a rafforzare ulteriormente la reputazione del modello e di consentire la minimizzazione dei costi operativi generali. Sin dal lancio, gli intervalli minimi raccomandati per l'assistenza tecnica erano 6.000 km o 1 anno (in base a ciò che si

raggiungeva prima). Ora Triumph è lieta di annunciare che dopo un approfondito collaudo e in occasione della presentazione della nuova Thruxton 900, gli intervalli raccomandati per l'assistenza tecnica sono stati estesi a 10.000 km o 1 anno (in base al criterio che si raggiunge prima) per tutti i modelli Bonneville bicilindrici.

Questa linea guida ha valore retroattivo ed è dunque applicabile a tutte le motociclette di questo tipo immesse sul mercato a partire dall'inizio della produzione. Il vostro concessionario locale Triumph sarà lieto di rispondere alle vostre domande su questa modifica.



Visitate lo stabilimento Triumph ...

...e fate conoscenza con Peter Clarke, la nuova guida turistica Triumph e star inaugurale della rubrica "Un giorno nella vita di ..." che troverete a pagina 14/15 di questo numero di Torque. Se volete vedere il sorprendente ed enorme stabilimento di T2 in azione, Pete è la persona giusta. Pete vi guiderà in un'escursione della durata di due ore all'interno dello stabilimento affinché possiate vedere come la vostra Triumph preferita prende vita, partendo dal motore alla messa su strada.

I tour sono gratuiti e prevedono un massimo di venti persone. Vi sono due turni dal lunedì al giovedì ed un turno mattutino il venerdì. Per ulteriori informazioni sui tour guidati di Triumph vi invitiamo a contattare Pete al seguente indirizzo peter.clarke@triumph.co.uk o numero telefonico +44(0)1455-453194.

Concessionari autorizzati Triumph in Italia

NUMERO UNO MILANO S.r.l.	Milano MI	0039 02 33106464
OLIVI MOTORI di Vittorio Olivi	Firenze FI	0039 055 7323339 *
RE CARLO S.r.l.	Viterbo VT	0039 0761 307023 *
AMOS di Amodio Nicola	Bari BA	0039 080 5429658
DAYTONA s.r.l.	Brescia BS	0039 030 3367230 *
MOTORWAGEN S.r.l.	Catania CT	0039 095 221708 *
SUPERTRE' S.r.l.	Napoli NA	0039 081 7146223 *
MEG S.r.l.	Palermo PA	0039 091 307202 *
GALLI MOTO di Galli Umberto	Pilastrello PR	0039 0521 643920 *
CAFE' RACER STORE	Pesaro PS	0039 0721 288769 *
VARALDO S.n.c.	Savona SV	0039 019 812035
HAPPY MOTO S.r.l.	Torino TO	0039 011 752448 *
MARTINI S.r.l.	Verona VR	0039 045 8201607 *
SPEED TRIPLE S.r.l.	Roma RM	0039 06 36382160 *
ALO'S MOTORCYCLES S.r.l.	Massa MS	0039 0585 830087 *
BERTI MOTO S.r.l.	Bassano del Grappa VI	0039 0424 504420
FERRARI EXPOAUTOMOTO di Ferrari Fabrizio	Castromediano Cavallino LE	0039 0832 340700 *
MOTOSPORT S.n.c. di Niedermayr Alois	Bolzano BZ	0039 0471 283238
SOLOMOTO SERVICE S.r.l.	Roma RM	0039 06 39375007 *
TAMBURINI IMPORT S.r.l.	Canaletti di Budrio BO	0039 051 6052248
FERBIKE S.r.l.	Massa LU	0039 0583 379585
HONY CARS di Vicomandi Onorio	Tolentino MC	0039 0733 973955 *
B.M. CENTRO MOTO S.n.c. di Giovanni Martinelli & C.	Bergamo BG	0039 035 312042 *
TECNOMOTO S.n.c.	Cagliari CA	0039 070 401314 *
H HERMES S.r.l.	Padova PD	0039 049 772799
ROAR S.r.l.	Cesena FO	0039 0547 21864 *
OFFICINA CANEPARI di Gherpelli & C. S.n.c.	Modena MO	0039 059 283580
BARTOLLINI MOTO S.r.l.	Terni TR	0039 0744 300039 *
MOTO BOOM S.r.l.	Altavilla Vicentina VI	0039 0444 341802 *
ONORIO MOTO S.n.c. dei Flli Davoli	Reggio Emilia RE	0039 0522 692723
OFFICINE INGLESI S.r.l.	Salerno SA	0039 089 2580502
NOVI MOTO S.r.l.	Novi Ligure AL	0039 0143 2037
FAIETA MOTO S.r.l.	Silvi Marina TE	0039 085 9359721
FAIETA MOTO S.r.l.	Pescara PE	0039 085 4715947
MD MOTO di Marco Daniele	Ellera di Corciano PG	0039 075 5173004 *
C.M. DE ROSA S.r.l.	S. Maria Capua Vetere CE	0039 0823 847561
MOTO BODEMA S.r.l.	Latina LT	0039 0773 474346 *
AD'A MOTOR SERVICE di Andrea	D'Audino Soverato CZ	0039 0967 522175 *
MOTO AFRICA ADVENTURES S.a.s. di Gargiulo Fernando & C.	Induno Olona VA	0039 0332 203615
DREAM BIKE di Clemente Andrea	Monfalcone GO	0039 0481 791300
CHIMOTO S.r.l.	Limbiate MI	0039 02 99055533 *
PADDOCK S.r.l.	Arezzo AR	0039 0575 300761
AUTOVELOX di Giuliano Scavone	Pignola PZ	0039 0971 469919
RUOTE A RAGGI di Roberto Frosini	Milano MI	0039 02 57403809 *
MOTORICAMBI di Dal Bello Franco	Pordenone PN	0039 0434 570138
MOTORICAMBI di Dal Bello Fulvio	Conegliano Veneto TV	0039 0438 61510
DREAMBIKE S.r.l.	Tricesimo UD	0039 0432 852083 *
DE ROSA S.r.l.	Napoli NA	0039 081 5630099 *
LUCAS MOTORCYCLES S.r.l.	Jesi AN	0039 0731 215220 *
MOTO SERVICE S.n.c. di Di Cesare M. & Cappello C.	San Severo FG	0039 0882 224929 *
BANDIROLA MOTO S.n.c.	Voghera PV	0039 0383 47857 *
G.T. RACING di Gerini Andrea & C. Sas	Gambarare di Mira VE	0039 041 4266186
AB MOTO DUE S.r.l.	Roma RM	0039 06 78469630 *
VIEMME S.r.l.	Paruzzaro NO	0039 0322 541999
I. ARCOBALENO S.r.l.	Bologna BO	0039 051 532696
WILLIAM FRANCESCHINI S.r.l.	Genova GE	0039 010 8370757 *
SANINO MOTO di Sanino Mario	Dogliani CN	0039 0173 721051
MOTOMANIA di Pellegrino Alessandro	Chiavari GE	0039 0185 320298 *
ROR Srl	Valmadonna AL	0039 0131 226264

Café Culture

La cultura del caffè ai giorni nostri è tutto quello che riguarda cappuccini, espressi e la possibilità di connettersi ad internet. Nel 1960, tuttavia, la “café culture” era tutto quello che riguardava le motociclette modificate, la musica rock ‘n’ roll e i giovani ribelli. Torque punta un occhio verso il passato e a due modernissime motociclette: la special café racer realizzata dalla Numero Tre di Verona e la moto sulla quale si basa, la nuova Triumph Thruxton 900.

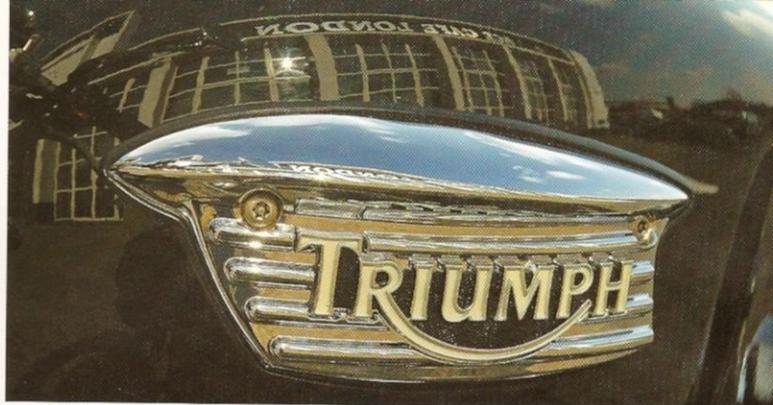
I termine café racer evocativo di un periodo che è per la maggior parte passato, ed è descrittivo sia di una cultura che di mezzi che sono scomparsi con lui. Nasce sulle piste: le corse di motociclette erano ancora più importanti 40/50 anni fa di quanto lo sono oggi, perché le aziende usavano piccoli circuiti e veri percorsi stradali per verificare non solo le performance dei loro mezzi ai potenziali clienti, ma anche l'affidabilità e la durata se sottoposte alle condizioni estreme delle gare.

L'essenza della maggior parte di queste moto da corsa ridotte ai minimi termini, abbassate e con i semimanubri, per tenere il pilota basso e meno esposto all'aria, con pedane arretrate per aumentare il controllo e le possibilità di piega, e un grosso serbatoio di alluminio e scarichi liberi all'insù, colpiva l'immaginazione dei motociclisti.

E proprio come avviene per i motociclisti di oggi, quelli di ieri volevano emulare i loro eroi e le loro motociclette. E così facevano, montando manubri

La nuova Thruxton 900 incorniciata da un pezzo di storia - L'Ace Cafe, a ovest di Londra.



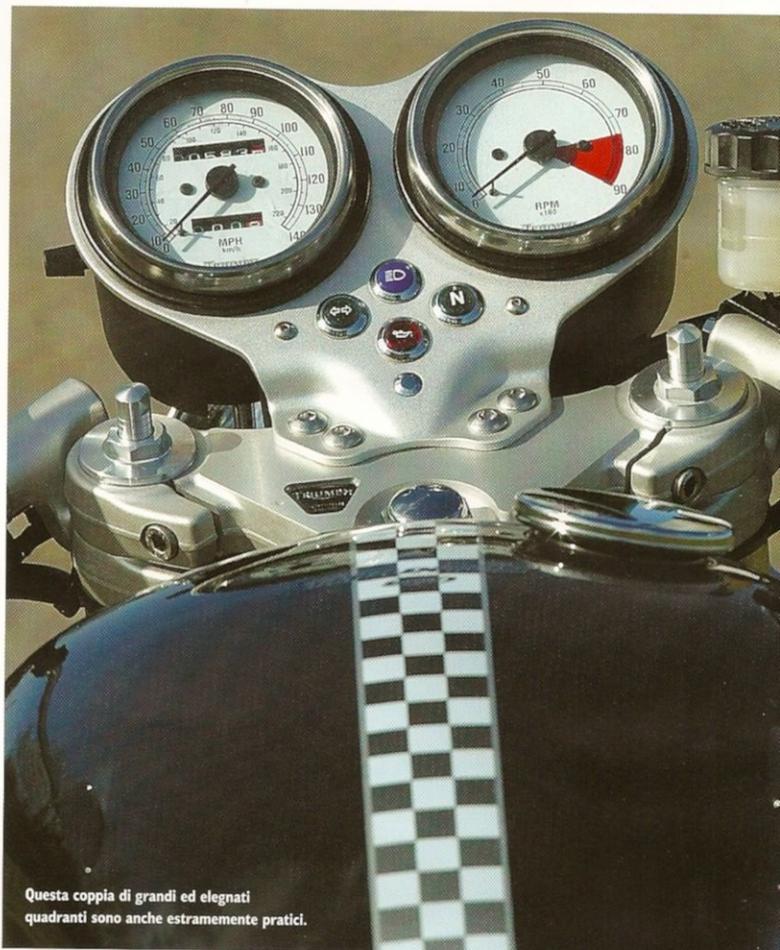


abbassati, scarichi a megafono e elaborando i motori con cammes speciali e carburatori maggiorati. E diversamente da oggi, non c'erano giornate in pista dove sfruttare queste performance extra, solo le strade aperte. Che sono il luogo dove il culto delle prestazioni incontra la voglia di ribellione.

Il solo posto dove i ragazzi e i giovani adulti (tutti già contagiati dalle due ruote) potevano ascoltare la musica rock 'n' roll erano i jukebox che trovavano nelle aree di servizio (il risorto Ace Café, sulla Circolare Nord di Londra era uno dei punti favoriti), posti che in origine servivano guidatori di camion e spedizionieri con pasti economici e genuini. Così correre da un caffè all'altro diventò un modo di vivere, e l'andare in moto divenne molto di più di un economico modo di muoversi.

La fine degli anni cinquanta e i primi sessanta vedono il periodo di massimo sviluppo delle café racer, gli anni d'oro per quanto che hanno avuto la possibilità di vivere questi anni. Ma il tutto aveva un prezzo. Il numero degli incidenti era altissimo, e il motociclismo si guadagnò una cattiva reputazione. I tabloid inglesi ingaggiarono una guerra contro questi comportamenti, la polizia diede un giro di vite alla situazione con limiti sempre più bassi e controlli, e i tempi, e la gente, lentamente cambiarono.

Il motociclista moderno è un qualcosa di molto lontano dai giovani ribelli di ieri e la cultura o lo stile di vita café racer oggi non esiste quasi più. Ma le motociclette café racer così impregnate nella pura



Questa coppia di grandi ed eleganti quadranti sono anche estremamente pratici.

essenza del motociclismo hanno trovato una loro dimensione anche ai giorni nostri perché portatrici di un'esperienza che è reale, pura e diretta. Che, alla fine di tutto, è la maggior parte di tutto quello che significa guidare una motocicletta.

IL MOTOCICLISTA MODERNO È UN QUALCOSA DI MOLTO LONTANO DAI GIOVANI RIBELLI DI IERI E LA CULTURA O LO STILE DI VITA CAFÉ RACER OGGI NON ESISTE QUASI PIÙ.



Le Protezioni in stile tabella portanumero per il serbatoio danno uno stile unico.



NUMERO TRE THRUXTON SPECIAL

IL CONCESSIONARIO italiano Triumph, Numero Tre Verona ha sempre avuto una forte affinità con la realizzazione di vere special partendo da motociclette Triumph di serie

Per creare la sua incredibile special su base Thruxton, o "Classic Urban Racer" come è stata soprannominata, hanno preso un fresco esemplare di pre-serie direttamente da Hinckley, pronto per essere modificato.

Così sono stati aggiunti ammortizzatori Wilbers completamente regolabili e un cerchio posteriore più grande. Come pneumatici si è optato per dei Metzeler nelle misure di 110/80 ZR18 all'anteriore e 150/80 ZR17 per il posteriore. La piastra di irrigidimento delle forcelle è stata sostituita, perché il parafango tagliato (che era montato sopra di esso) è stato ora montato sotto per avvicinarlo al pneumatico. Il parafango posteriore è stato anche lui tagliato e la luce posteriore montata incastonata nella sella. Un gran numero di oggetti non necessari, compreso il tachimetro, sono stati rimossi e lanciati nel cestino. Tutti i guidatori possono godere del contagiri a sfondo bianco.

I lunghi collettori, lo scarico a megafono sono stati realizzati specificatamente per la moto, e mentre il motore è rimasto internamente di serie l'airbox è stato modificato e sono stati aggiunti dei classici cornetti aperti (con retine di protezione).

I pannelli laterali tagliati mettono in mostra questa modifica vecchio stile. Una mano di nero lucido ha poi cambiato colore ai carter del motore, mentre la testata è stata ricoperta da un inusuale sfumatura di arancio

Esteticamente la Thruxton by Numero Tre Verona è un mix alquanto intrigante.

Le protezioni serbatoio in stile "tabella portanumero" sono sicuramente uniche e il carter catena trasparente in Perspex oltre ad essere pratico (e sicuro) riporta allo stile minimalista tipico delle café racer. Quasi troppo "cool" per essere descritta a parole, la Thruxton by Numero Tre Verona sprizza di sex appeal e chiede di essere guidata. Non di molte altre molto dette "special" si può affermare lo stesso.

QUASI TROPPO "COOL" PER ESSERE DESCRITTA A PAROLE,
LA THRUXTON BY NUMERO TRE VERONA SPRIZZA DI SEX APPEAL
E CHIEDE DI ESSERE GUIDATA. NON DI MOLTE ALTRE MOTO
DETTE "SPECIAL" SI PUÒ AFFERMARE LO STESSO.



Nella sua essenza la Numero Tre "Classic Urban Racer" coglie lo spirito della filosofia delle cafe racer.



TRIUMPH THRUXTON 900

Le Triumph sono alcune delle poche motociclette moderne che possono vantare un forte legame con quello che è stata un'era importante e influente della storia del motociclismo, legame che si manifesta apertamente nell'appeal e nella credibilità della Thruxton, che prende il nome dalla leggendaria e quasi mitica produzione delle racers anni 60.

Per realizzare la Thruxton il bicilindrico 790, raffreddato ad aria della Bonneville è stato portato a 865cc, grazie a cilindri più larghi di 4mm. Il motore maggiorato ha mantenuto il manovellismo a 360° della Bonneville classica ma sono state montate nuovi alberi a cammes, carburatori maggiorati, un rapporto di compressione maggiorato (10.2:1 invece di 9.2:1) e degli scarichi a "megafono". Il risultato è maggiore potenza e coppia a qualsiasi regime, con una crescita anche del carattere e le possibilità d'uso. Il motore della Thruxton ha infatti un picco di potenza massima di 70 cavalli a 7.250 giri e un picco di coppia massima di 53lb a 5.750 giri al minuto.

Anche il telaio della Thruxton ha ricevuto le attenzioni dei tecnici Triumph, e la nuova forcella da 41mm e gli ammortizzatori posteriori più lunghi aumentano il lavoro delle sospensioni e le qualità di guida. Entrambi sono regolabili nel precarico.

Una guida coinvolgente e divertente, la Thruxton 900 mix forza decisa con agilità.





Sopra: la Thruxton 900 ha una forma evocativa che che mischia il vecchio e il nuovo insieme.

Anche le quote ciclistiche sono più sportive con l'angolo di sterzo che passa a 27° e l'avancorsa di 97mm (contro i 29° per 117mm della Bonnie) e quindi con l'interasse più corto di 16mm che arriva così a 1477mm. E a migliorare le performance ci pensa anche la ruota anteriore da 18 (invece di quella 19 della standard). A livello di impianto frenante un disco anteriore flottante da 320mm, stretto da una pinza a due pistoni assicura le giuste performance supportate dal telaio tubolare e il forcellone in tubi.

I colori disponibili sono il classico Cardinal Black e il Sunset Red, entrambi con una bandiera a scacchi posizionata sul serbatoio e parafranghi argentati, a completare le linee pulite della moto. A completare le possibilità di personalizzazione ci pensa poi una completa serie di accessori, che comprende tra l'altro scarichi aperti (non utilizzabili su strade aperte al traffico), un cupolino, borse morbide, e numerosi particolari cromati.

E se le café racer hanno trovato le loro origini con i motociclisti che modificavano le loro moto per incrementare le loro performance, oggi tutto questo può ancora esistere. E Triumph realizzando la Bonnie ha costruito una café racer di serie, facendo al felicità di tanti appassionati. E alcuni, prendendo la Thruxton come un punto di partenza, grazie anche a moto come la special Classic Urban Racer di Numero Tre Verona, potranno finalmente dare spazio alla loro fantasia.

● La Thruxton 900 è già disponibile presso i concessionari autorizzati Triumph.



LE TRIUMPH SONO ALCUNE DELLE
POCHE MOTOCICLETTE MODERNE CHE
POSSONO VANTARE UN FORTE LEGAME
CON QUELLO CHE È STATA UN'ERA
IMPORTANTE E INFLUENTE DELLA
STORIA DEL MOTOCICLISMO.

A Day in the Life

LA GUIDA DELLA FABBRICA

Il primo di una nuova serie di articoli per scoprire qualcosa in più nelle persone che fanno parte di Triumph. E il primo è Peter Clarke, 44 anni, la nuova guida per i Factory Tour.

DESCRIVI IL TUO LAVORO

Il mio lavoro è quello di mostrare la fabbrica ai clienti attuali e potenziali, di mostrare i macchinari utilizzati durante i processi di produzione e come le moto vengono costruite. Nello stesso tempo mi occupo anche di tutta la parte amministrativa delle visite, dal prendere le prenotazioni alle comunicazioni attraverso i dealer.

I rapporti con il pubblico sono un aspetto importante del mio lavoro, tanto che riceviamo richieste di istituzioni benefiche per visite di ragazzi, così come visite aziendali di banche o simili. Sostanzialmente sono il punto di contatto tra tutti quelli che vogliono entrare nella fabbrica

DA QUANTO TEMPO LAVORI IN TRIUMPH?

Non da molto! Da Maggio 2004. Sono riuscito a trovare la mia posizione nella azienda in fretta. Ho avuto una precedente esperienza in un impianto di produzione, ma imparare tutti i vari processi era un po' come ritornare a scuola. Le frasi tecniche sono differenti, così è stato importante imparare in fretta il linguaggio usato nella produzione delle motociclette Triumph

COME SI SVOLGE UNA GIORNATA CLASSICA?

Penso di partire la mia giornata come tante altre persone in questi giorni, controllando le email dalle 8.00 e comunicando con i concessionari via telefono o lettera.

Il primo tour inizia alle 10.00am, e riunisco il gruppo dalla portineria per portarli giù a prendere un caffè e qualche biscotto prima del discorso di presentazione dell'azienda che dura circa 30 minuti, e che include

anche un po' di storia e di curiosità

A questo punto si esce e si passano i successivi 70 minuti nell'area produzione, iniziando con la lavorazione delle parti del motore, attraverso la costruzione del motore, per poi continuare dove i motori incontrano i telai, e da lì attraverso il processo di assemblaggio della moto completa.

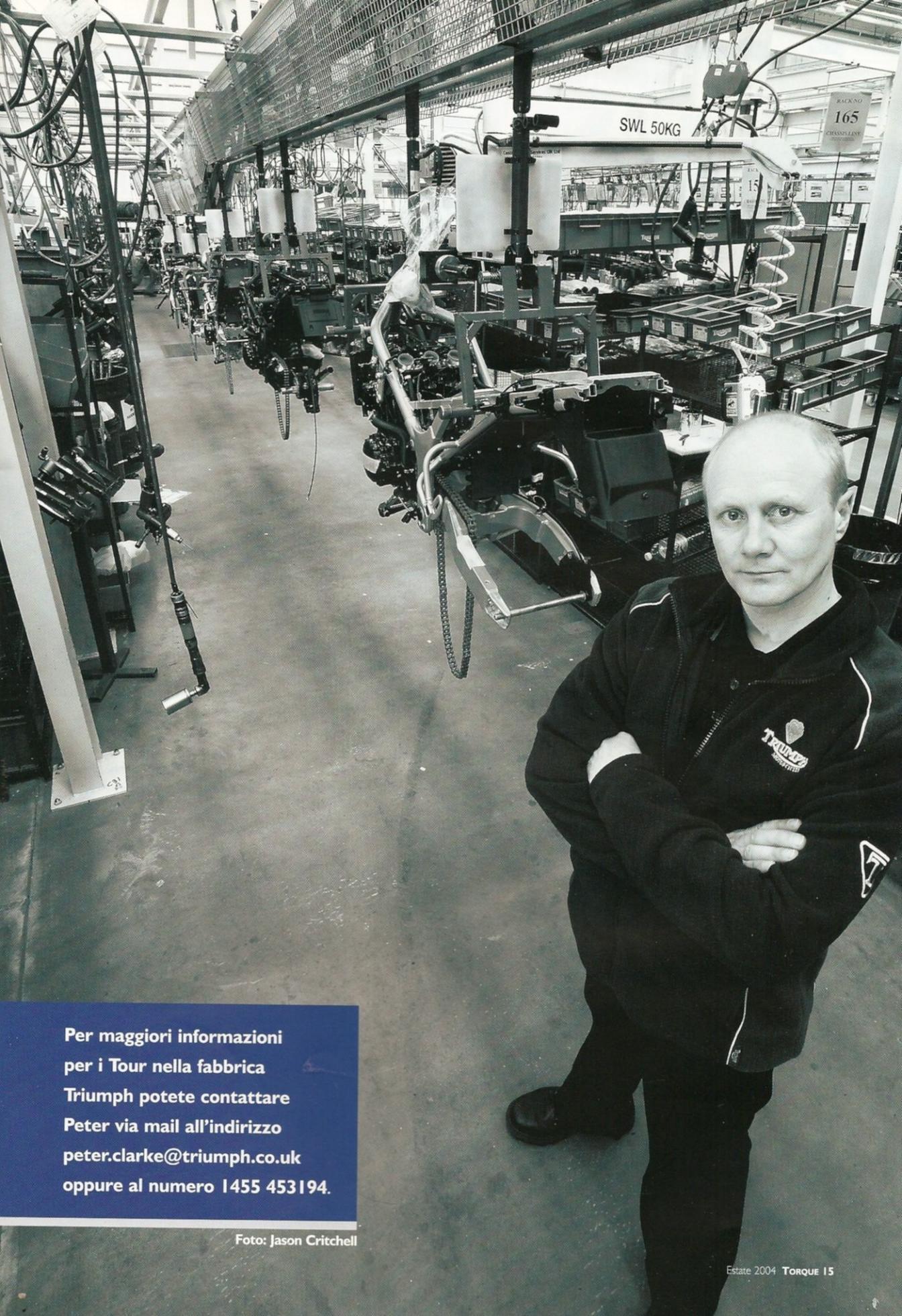
E si finisce al banco a rulli, dove le moto ultimate vengono provate. Ogni tour dura mediamente 2 ore e il Lunedì e il Martedì ne faccio due al giorno, alle 10.00am e le 2.00pm. Il venerdì, visto che la fabbrica chiude nel pomeriggio, faccio solo un turno al mattino. La mia giornata finisce con altre email e corrispondenza fino alle 5.00pm quando smetto di lavorare.

CHE COSA FAI NEL TUO TEMPO LIBERO?

Vado in moto, ovviamente! Infatti ero un pack leader di un RAT Pack locale prima di lavorare in Triumph. Ho iniziato ad andare in moto quando avevo 17 anni, negli anni settanta, e le moto sono sempre state parte integrante della mia vita. Ho passato 18 anni come specialista nella RAF, ma il mio primo amore ha sempre avuto solo due ruote. Amo le moto e questo per me è il lavoro dei sogni, specialmente lavorando per Triumph e ogni tanto mi devo dare un pizzicotto per ricordare a me stesso che son proprio qui. Possiedo una Triumph Sprint ST e ho una Tiger aziendale. Sono molto attratto dalla nuova Thruxton, trovo che sia la quinta essenza della moto inglese, e non vedo l'ora di poter salire sulla Rocket III. Una cosa incredibile!

COSA TI PIACE DI PIÙ DEL TUO LAVORO?

Stare intorno alle moto, e in definitiva, il fatto di essere parte di un'azienda con una grande storia. Adoro incontrare persone, ecco perché combinare entrambe le cose è stato per me un sogno che diventa realtà



Per maggiori informazioni
per i Tour nella fabbrica
Triumph potete contattare
Peter via mail all'indirizzo
peter.clarke@triumph.co.uk
oppure al numero 1455 453194.

Foto: Jason Critchell

Estate 2004 TORQUE 15

Destinazioni Da Sogno

Il mondo è un posto immenso e fantastico e non c'è modo migliore per visitarlo se non su due ruote. Mac McDiarmid illustra cinque delle migliori destinazioni da visitare in motocicletta. Il mondo vi sta aspettando...

HIMALAYA: I CINQUE GRANDI PASSI DEL LADAKH

Questa è, per molti versi, la terra della Tigre. In generale, il Terzo Mondo non è una destinazione adatta alle motociclette sportive: le strade sono troppo dissestate.

Motociclette con solide ruote

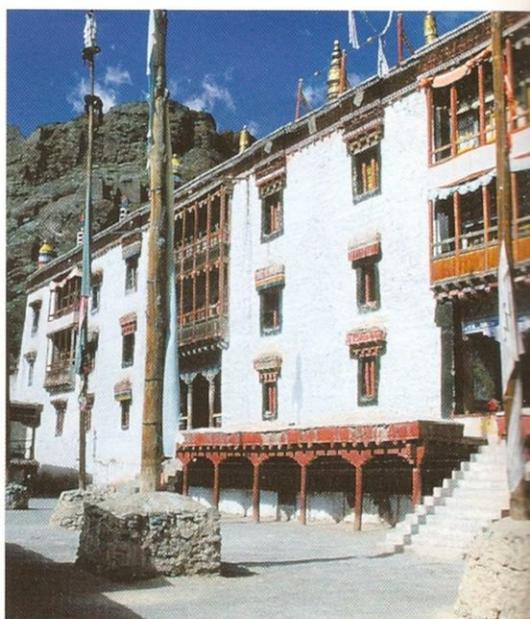
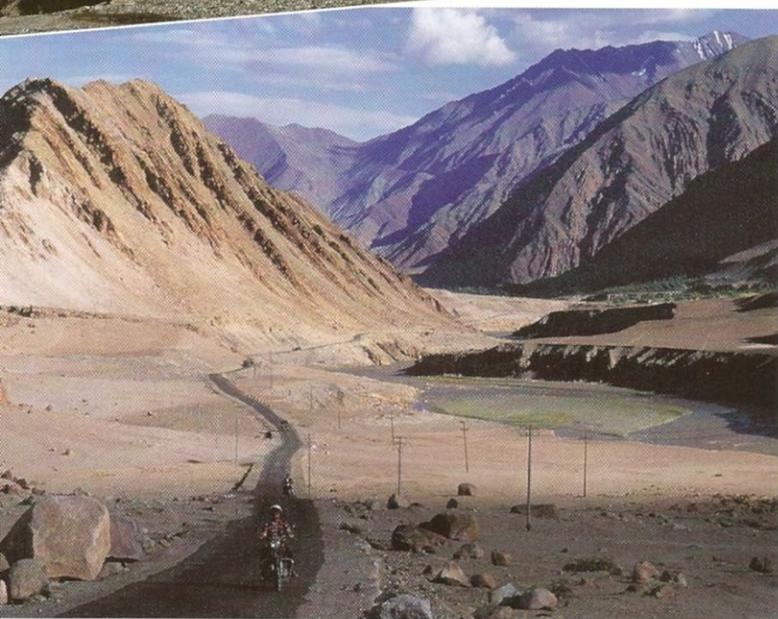
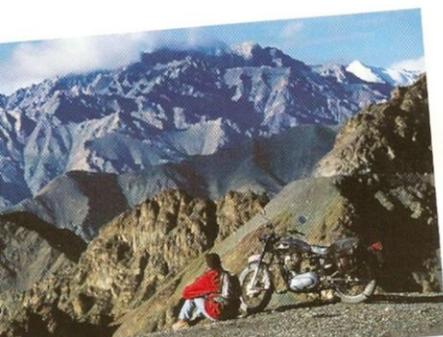
portanti o persino le Enfield di produzione locale si prestano meglio a questi itinerari. Ma indipendentemente dal tipo di motocicletta che utilizzerete, sappiate che vi è meno tecnologia in tutto il Ladakh di quanta ce ne possa essere in una motocicletta.

Il Ladakh è la parte orientale e più tranquilla della provincia del Jammu-Kashmir e si estende dalle calde pianure indiane fino, praticamente, al tetto dell'Asia. A Nord delle colline

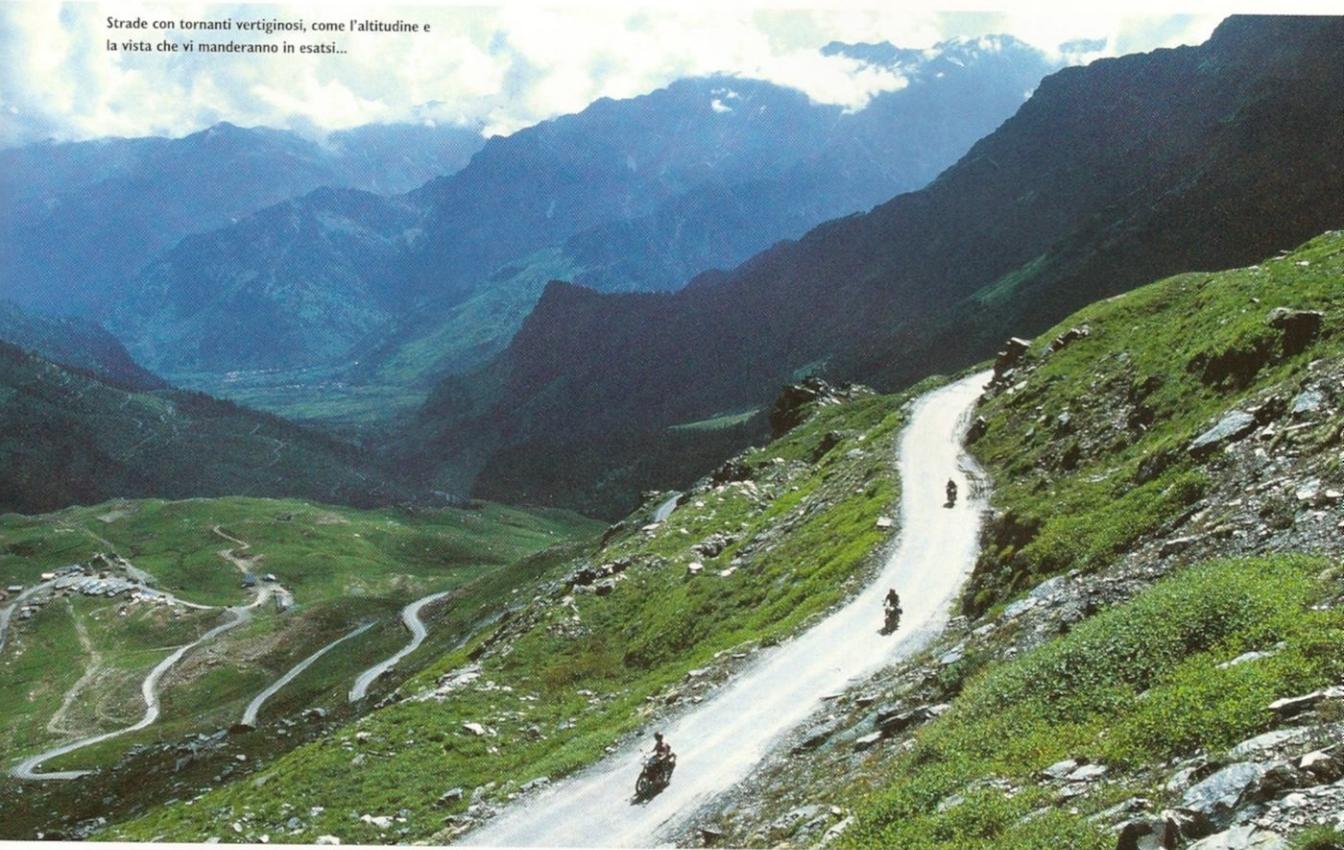
pedemontane di Shimla, a 320 km a nord di Delhi, si trovano i cinque grandi passi dell'imponente catena montuosa himalayana. Geograficamente, questa zona fa parte dell'altopiano del Tibet. Fino al 1974, era vietato l'ingresso ai forestieri, ma ora non lo è più.

Da Shimla, un giorno di strada vi separa da Manali, un inverosimile miscuglio di abitazioni in pietra dove le stazioni per il "dopo sci" vanno di pari passo con yak ed asini. Oltrepassata Shimla, troviamo il primo passo, Rohtang La, circondato da gole profonde 300 metri e da ripide cascate fino alla sua sommità che si trova ad un'altitudine di 3977 metri. In cima, vi aspettano due capanne dove bere del the, una moltitudine di bandiere di preghiera buddiste ormai logore ed una vista mozzafiato.

Accanto, vi è il passo Baralacha-La, simile ma più alto. Proprio qui ci si rende conto, per la prima volta, che il problema con l'aria a queste altitudini è che non



Strade con tornanti vertiginosi, come l'altitudine e la vista che vi manderanno in esati...



c'è aria nell'aria! Ad un'altitudine di 4890 metri, poco più di 100 metri ci separano dalla meta finale. Ogni passo è più alto e più secco del precedente ed è separato da, almeno, una giornata di viaggio. Lachalung-La inizia con i Gata Loops, 21 tornanti che farebbero venire le vertigini anche in assenza di altitudine.

Il passo Taglang-La raggiunge un'altitudine di 5358 metri. In cima vi è una casupola in pietra battuta dai venti, una vista su tutto il Creato ed un cartello dalla scritta indiscutibilmente vera: "Incredibile, vero?". Verso Nord, davanti ai vostri occhi si staglia l'intera regione del Ladakh, oltre la quale si scorgono le guglie parzialmente nascoste del Karakoram. Un susseguirsi di tornanti vi condurrà verso la vallata rocciosa, fino a Gya, primo insediamento stanziale.

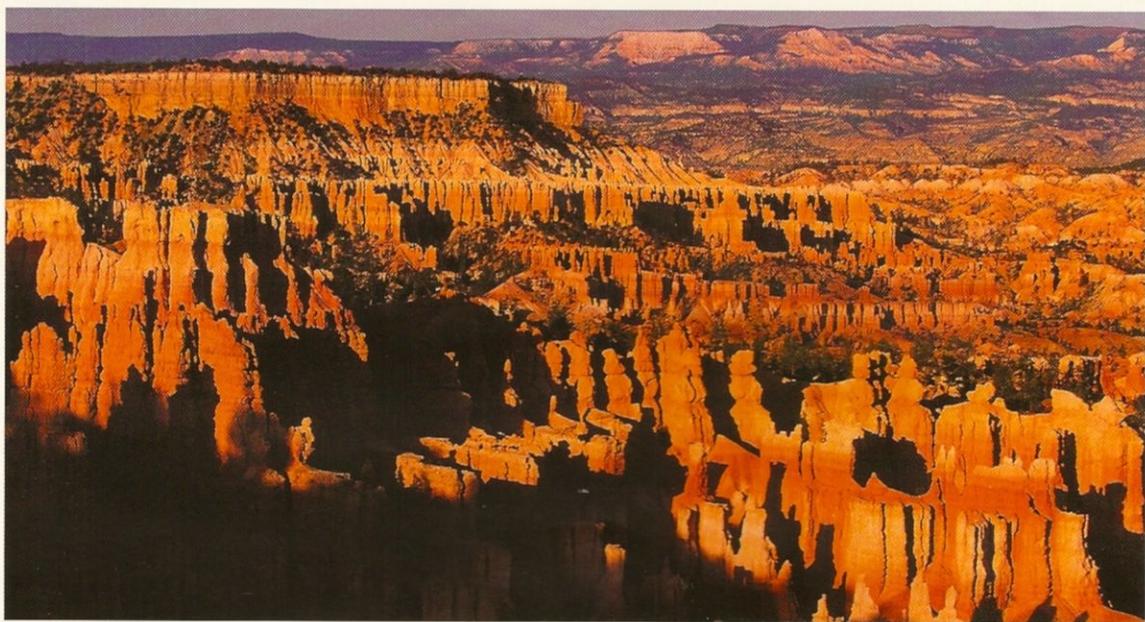
Un altro giorno lungo la valle dell'Indo vi condurrà a

Leh, la capitale del Ladakh che segna il limite di un'ampia vallata desertica che si estende per 5 km verso il cielo. Oltrepassata Leh potrete imboccare la strada militare sul Khardung-La, la strada carrozzabile più elevata al mondo. La distanza dalla cima è di quasi 42 km: 41 di traversata e uno di salita.

Sulla cima, ad un'altitudine di 5.638 metri, fluttuano nell'aria rarefatta i resti laceri delle bandiere di preghiera e si intravede una baracca di stagno arrugginito ed il ristorante e Bed&Breakfast Ibex, l'unica casa privata al mondo ad una simile altitudine. Con il respiro affannoso per l'aria rarefatta, spostandovi verso nord, potrete ammirare la pianura tibetana. All'orizzonte, la valle del Nubra oltre la quale giace il Karakoram. Potrete ammirare la Torre Mustagh e più in là il K2, la seconda vetta più elevata del pianeta.

IN GENERALE, IL TERZO MONDO NON È UNA DESTINAZIONE ADATTA ALLE
MOTOCICLETTE SPORTIVE: LE STRADE SONO TROPPO DISSESTATE.
MOTOCICLETTE CON SOLIDE RUOTE PORTANTI O PERSINO LE ENFIELD DI
PRODUZIONE LOCALE SI PRESTANO MEGLIO A QUESTI ITINERARI.

In viaggio attraverso gli Stati, da est a ovest è la rotta migliore, ma qualsiasi sia il vostro percorso passate da San Francisco.



E' CONSIGLIABILE PROCEDERE DA EST VERSO OVEST, DAL MOMENTO CHE LA STRADA ED IL PANORAMA SI FANNO ANCOR PIÙ SENSAZIONALI VIAGGIANDO VERSO OCCIDENTE.



RAT World

Cari Amici *con Alessandra Gasperini*

Ormai il "Sicilia Raid" è diventato un piacevolissimo ricordo. Il tutto è stato contraddistinto dalla gentilezza e dalla competenza dei ragazzi della Numero Tre di Catania e di Palermo che hanno organizzato in modo impeccabile il raduno "più numeroso" di sempre!.

Grazie ragazzi!!

Quando leggerete il Torque anche il Triumph Day sarà passato e sul prossimo numero troverete foto, racconti e testimonianze in diretta.

Sono molto contenta di come stia crescendo il RAT in Italia. Gli eventi organizzati dai RAT Pack locali (sempre di più) sono diventati qualcosa di atteso e simpatico e penso che anche la qualità stia miglio-

rando. E abbiamo tutte le intenzioni di continuare su questa strada!

Con i miei migliori saluti,

Alessandra Gasperini
Triumph Motorcycles S.r.l.
Viale delle Industrie, 10/18
20020 Arese (MI)
Tel. 029345451
E-Mail rat@numerotre.it



CHIAMA UN AMICO!



Con l'apertura della stagione motociclistica, è arrivato per voi il momento di condividere i vantaggi offerti dal RAT con degli amici possessori di motociclette Triumph che non fanno ancora parte del Club.

Solo per un periodo di tempo limitato, offriamo due portachiavi Triumph di pregevole qualità a tutti i membri che iscriveranno un amico all'unica associazione ufficiale che raggruppa i possessori di motociclette Triumph prodotte ad Hinckley. E' un modo fantastico per presentare ai vostri amici la vasta gamma di eventi e di servizi RAT (così la smetteranno di chiedere in prestito la vostra copia della rivista Torque!).



L'iscrizione ordinaria al RAT costa € 30,00 l'anno e vi permette di aderire a tutti gli eventi RAT e di usufruire dei prestigiosi privilegi offerti agli associati.

Per poter beneficiare di questa offerta, vi preghiamo di utilizzare il modulo sottostante. Il pagamento può essere effettuato tramite assegno (intestato a RAT), carta di credito Switch, Mastercard o Visa. Una volta compilato il modulo, inviatelo a:

RAT, Keyring Membership, PO BOX 83, Hinckley, Leicestershire, United Kingdom, LE10 3ZP

Modulo-

Codice associativo: _____ Socio Ordinario: _____

Nuovo Associato

Nome: _____ Indirizzo: _____

Codice di avviamento postale: _____

Modello di Motocicletta: _____ Numero di telaio: _____

Numero della Carta di Credito: _____ Valida dal: _____

A tutto il: _____ Numero Switch: _____

Firma: _____

Calendario Raduni RAT in Italia

posta: rat@numerotre.it.

Sarà un 2004 ricco di eventi quello che il RAT in Italia si appresta a fare.

Qui trovate l'elenco di tutti i raduni nazionali, ma ulteriori informazioni sono disponibili sul sito www.numerotre.it nella sezione Raduni & Attività. Per iscrizioni e informazioni potete contattare l'indirizzo di

Vi ricordiamo inoltre che sono ormai una realtà, una serie di eventi locali organizzati dalle nostre concessionarie riservate agli iscritti al RAT, ma aperti anche a tutti i proprietari di motociclette Triumph e a tutti coloro che vi vorranno partecipare a prescindere dalla motocicletta posseduta. Ulteriori informazioni le potete trovare su questo stesso numero del Torque.

Repubbliche Marinare (gara di regolarità)

16/17/18/ Luglio 2004

Un Raid fuori dall'ordinario, una sfida contro il tempo ma soprattutto contro se stessi. Attenzione, non stiamo parlando di una gara a tutti gli effetti, non vince chi va più forte, ma vincerà il più costante!

E soprattutto nel rispetto assoluto del codice della strada, visto che è proprio sui bei percorsi di tutta Italia che si svolgerà questo Raid.

E infatti lo scopo è quello di passare per tutte e quattro le gloriose Repubbliche Marinare. Venezia, Genova, Pisa ed Amalfi saranno la vostra meta e la vostra Triumph la fedele compagna di questo viaggio. Partenza e arrivo coincideranno e lungo il percorso ci saranno diversi punti di ritrovo.

RAT Pack e dintorni

Bergamo - BM Centro Moto

3 Luglio: Passo San Marco
12 Settembre: Via Mala
Antonella Vecchi, 035 312042 (giovanni.martinelli@inwind.it)

Brescia - Daytona

18/19 Settembre: Livigno Run
Francesco Savoldi, 030 3367230 (triumph.brescia@numerotre.it)

Cagliari - Tecnomoto Snc

20 Giugno: Giornata in pista a Mores
26 Settembre: Weekend a Sugolone
Giuseppe Vacca, 070 401314 (triumph@tecnomotocagliari.it)

Catania - Motorwagen

10 Ottobre: Sagra del ficodindia
Alessandra Zappalà, 095 221708 (zappalex@libero.it)

Catanzaro - Ad'A Motor Service

18 Luglio: Due mari una moto
5 Settembre: Solosila
Pierpaolo Pecoraio, 0961 741436 (ppecoraio@cegcomputers.com)

Cesena - Roar

13 Giugno: Urbino School
11 Luglio: Saturnia Run
Matassini Domenico, 0547 21864 (motorixcesena@libero.it)

Cinque Terre Raid

1/2/3 Ottobre 2004

Quale modo migliore di chiudere la stagione estiva se non puntare la propria moto verso il mare? Ecco appunto, quindi non potrete mancare al "Cinque Terre Raid"!

Un giro in lungo e in largo, su e giù per la Liguria e le sue strade da sogno.

Che siano in vista mare o nel movimentato entroterra potrete star certi che le emozioni non mancheranno.

Il punto di incontro è previsto il venerdì sera davanti all'hotel, per poi essere pronti il giorno dopo alle ore 9.15 circa ad attaccare le strade di tutto il Levante ligure fino alla zona di Ponente.

Immane la vista dei Paesini più caratteristici delle 5 Terre ed ovviamente una pausa..... focaccia!

Chiavari - Motomania

Anello dei tre passi , 25 Aprile 2004

Start, anche noi siamo partiti, sarà grazie alla giornata con tempo e temperatura ideale, sarà per il tempo impiegato per organizzarlo, sarà per la voglia di ripartire in moto dopo il lungo e freddo inverno (anche se lei - la nostra Triumph - non l'abbiamo mai abbandonata del tutto), sarà per la voglia di girare con altri, fare nuove amicizie e scoprire nuovi itinerari, sarà...?! ,Ma alle ore 9,30 eravamo tutti lì davanti al punto di incontro, provenienti da Parma, da Milano, da Salice Terme, da Imola , da Genova e da tutta la Riviera di Levante, pronti a snocciolarci sulle strade dell'itinerario prestabilito.

Per tre volte siamo saliti verso i passi e per tre volte siamo ridiscesi al livello del mare in un continuo susseguirsi di curve veloci, lente, tornanti, rettilinee. Per 300 km ci siamo spostati, tutti uguali sulle nostre cavalcature, ma sempre diversi nel modo di guidare, nel modo di vestire, con moto diverse, ma con un unico obiettivo, stare insieme, confrontarci e divertirci. L'itinerario è stato molto apprezzato e non da meno la abbondante e saporita accoglienza della Signora Gelsomina che ci ha sfamato in quel di Fopla di Solignano.

Siamo partiti dal mare e attraverso il passo del Bracco ci siamo inerpicati nell'entroterra ligure sfiorando la provincia di LaSpezia ed ancora risaliti verso il passo di Cento Croci, accompagnati da un forte vento e da sce-





nari mozzafiato, siamo ridiscesi nella provincia di Parma per la immanicabile merenda del motociclista – importantissimo momento di riorganizzazione delle idee, di identificazione viva (finalmente senza casco) del compagno di tirata,

che non ti ha mollato per gli ultimi venticinque chilometri anche se in sella ad una Legend del 1998 e di approccio con le meraviglie della cucina parmigiana.

Poi nuovamente in sella per la chiusura dell'Anello con la risalita verso il passo del Bocco e la discesa verso Chiavari, il mare, e la fine del viaggio.

Tutti convinti di aver passato una giornata diversa, di avere nuovi amici, di fare parte di un nuovo gruppo e di riprovarci alla prima prossima occasione .

E l'occasione noi la riproponiamo a

5 Settembre: Itinerario di-vino

Guglielmo Cernò, 3483509024 (cernoguglie@libero.it)

Como - Bikers Como

Giugno: Anche il motociclista mangia (gita sul lago e mangiata)

Luglio: Gimcana montana (tour del lario + passi alpini)

Ottobre: Halloween party

Riva Giancarlo, 031 5001012 (luca@bikers-como.it)

Firenze – Olivi e Motori

Giugno:

Domenica 27: (data da confermare) "Lago di Garda Raid". (Avvicendamento con RAT Verona).

Luglio:

Mercoledì 07: Minirat-night rally.

Selezione naturale per "le Repubbliche Marinare". Gara di regolarità.

Settembre:

Mercoledì 01: Minirat-night rally.

Domenica 12: Trans appenninica toscano emiliana. (Avvicendamento con RAT Parma).

Riccardo Savastano, 328 9622665 (riccardobike@libero.it)

Foggia - Moto Service Snc

Domenica 28 Marzo si è svolto il primo Moto DAY Service 2004.

A un anno esatto dall'apertura della concessionaria Moto Service il RAT Foggia ha organizzato il primo motocontro Triumph.

Dopo aver riunito i partecipanti nella città di San Severo la carovana Di raiders composta da più di cento moto e centoquaranta iscritti si è mossa Alla volta dell'agriturismo Padre Pio Giovane in località Chieuti attraversando i paesi di Torremaggiore, San Paolo di Civitate, Serracapriola e spingendosi fino al vicino Molise a Campomarino per poi ritornare indietro alla volta di Chieuti.

La spettacolosa colonna di riders è arrivata da tutta la provincia di Foggia e dalla lontana provincia di Bari .

Lo spirito Triumph è stato raccolto in pieno dai partecipati e la giornata è trascorsa piacevolmente fra gita in moto, portate di piatti tipici, visione



del video del Triumph Day, balli, canti e lotteria finale con l'assegnazione finale di un treno di gomme nuove! Meglio di così non poteva andare.

Un ringraziamento a tutti e in particolare ai numerosi gruppi arrivati da Foggia, da Trani e da Bari.

Vi aspettiamo ancora più numerosi il 13/06/2004 al Tour and Blessing!

13 Giugno: Tour and Blessing

12 Settembre: Mò v' dim

Peppe Bonfitto , 0882 224929 (moto.service@katamail.com)

Genova – William Franceschini

Dietro la riviera, 4 Aprile 2004

Dopo una settimana all'insegna dell'incertezza meteo e delle previsioni catastrofiche, domenica mattina ci ritroviamo sotto un tiepido sole: 21 moto (Speed Triple, Speed Four, Bonneville, T.bird sport, T.bird, Tiger, Trophy) e 9 passeggeri.



Partiamo da Genova e seguendo per la SS 45, un classico per i motociclisti genovesi, superiamo il Passo della Scoffera (674 m.). Dopo Montebruno la strada si stringe, proseguiamo per la Val d'Aveto e passiamo il passo Fregarolo. Ai bordi della strada e sui monti circostanti c'è



ancora la neve ma per fortuna la temperatura è primaverile. Scendiamo a Borzonasca, dove è prevista la tappa caffè / benzina, seguendo le splendide curve della statale 586. Breve stop e quindi si riparte in direzione passo del Bocco. Anche qui curve a volontà, traffico nullo e divertimento per tutti. Superato il passo (956 m.) scendiamo seguendo il fiume Taro e arriviamo al bivio per il passo Cento Croci. Qui ci aspetta il gruppo partito da La Spezia e insieme saliamo ai 1055 m. di Cento Croci. Naturalmente anche qui non manca la neve ma non manca neanche il Ranch Camillo, dove ci fermiamo a mangiare. Occupiamo tutti i tavoli del ristorante (siamo 59, meno male che avevamo prenotato...) e, dopo aver fatto onore alla cucina locale, siamo pronti a ripartire. La discesa verso Sestri Levante è veloce e visti i 23 gradi di temperatura sul mare, decidiamo per uno stop con gelato sulla spiaggia di Sestri Levante. Qualcuno si addormenta (forse sogna ancora le curve), qualcuno commenta soddisfatto la giornata e poi via tutti verso casa: totale a Genova 250 km.

Una giornata splendida!

26/27 Giugno: Alpi Run

11/12 Settembre: Toscana Run

Enrico Piano, 010 8370757 (enrico.p@franceschini.it)

Jesi - Luca's Motorcycles

Monte Nerone Run, 28 marzo 2004

Partenza dalla concessionaria Triumph di Jesi, preceduti da una pattuglia della Polizia Municipale fino alla periferia della città, a causa della limitazione domenicale al traffico cittadino.

In occasione del nostro evento, l'amministrazione comunale ci ha gentilmente concesso un permesso speciale.

E' molto emozionante seguire in gruppo il lampeggiante acceso, che oltre ad autorizzarci il transito al momento vietato, per incanto non si cura dei nostri scarichi da sequestro, specchietti e frecce da minimoto.

Temperature molto al di sotto della media consigliata ai motociclisti, di conseguenza i primi chilometri sono serviti soltanto per scaldare un pochino il motore, sicuramente meno le gomme ed invece hanno raffreddato tutti noi, però nonostante questo, la voglia di andare ci ha fatto entrare in sintonia con le moto e le tante belle curve.

Una ventina di superbe Triumph sono arrivate come da programma alla piazzetta belvedere, sulla vetta del Monte Nerone e hanno trovato ad attenderle un bianchissimo manto di neve.

Quando si esce in moto e ci si imbatte in una giornata di quelle asciutte ma freddine, il desiderio più grande è quello di entrare in un rifugio di montagna, rifocillarsi con un piatto di tagliatelle fumanti e riscaldarsi davanti ad una gigantessa stufa a legna.



In vetta al Monte Nerone

Così è stato ed anche di più, chiaramente alla fine del pranzo la grappa di rito, che ci aiuta a risalire in sella e ripartire.

Il programma della giornata ci ha fatto percorrere circa trecento chilometri attraverso gli itinerari più belli offerti dalla nostra regione, le Marche, ed un passaggio veloce in Umbria.

Nonostante l'andatura sostenuta dettata dai generosi tre cilindri ad iniezione, anche le numerose classiche presenti, hanno tenuto il passo con disinvoltura.

Al tramonto il giro si chiude ma non finisce la voglia di stare insieme, perciò la pizzeria diventa il luogo ideale per ricordare a caldo la giornata vissuta, fatta di paesaggi molto belli, dolci curve e allegra compagnia composta di ottimi manici.

Mentre scrivo è lunedì e nonostante sia passato un giorno, c'è ancora qualcuno di noi che si sente addosso valori altissimi di adrenalina o forse quella sostanza misteriosa, che solo la moto riesce a trasmetterci e che fortunatamente ha un effetto duraturo nel tempo.

13 Giugno: Castelluccio in Fiore

26 Settembre: Valico di Bocca Trabaria

Giuliano Belardinelli, 0731 60968 (gibela@tin.it)

Latina - Moto Bodema

20 giugno: Raduno a casa de'Mauro

3 ottobre: Raduno d'autunno

Crepaldi Vanio, 0773 474346 (motobodema@libero.it)

Lecce - Ferrari Expòautomoto

27 Giugno: Pista...alle Triumph

5 Settembre: La città bianca

Anna Petrachi, 0832/340700 - 3203714175 (annapetrachi@libero.it)

Massa - Alo's Motorcycles

04 Luglio: Cerreto Laghi

5 Settembre: Volterra

Doro Ascanio, 0575 830087 (triumph.massa@numerotre.it)

Milano - Ruote a Raggi

Carlo Amietti, 02 90361176 (carlo.amietti@email.it)

Napoli - De Rosa

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

Napoli - Supertrè

20 Giugno: Naples Raid RAT

Giuseppe Marino, 081 7146223 (supertrè@tin.it)

Novi - Novi Moto

4 Luglio: 5° Motoraduno Epoca e 1° Triumph città di Novi

12 Settembre: Triumph Autumn '04

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

Palermo - MEG Srl

12/13 Giugno: Verso la Cultura

Michele Supino, 091 307202 (giovanni.dalia@libero.it)

Parma - Galli Moto

12 Settembre: Transappenninica Tosco-Emiliana Run

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

Perugia - MD Moto

Marco Daniele, 075 5173004 (mdmoto@libero.it)

Pesaro - Cafè Racer Store

20 Giugno: Tieni il passo

Valentini Massimo, 0721 288769 (caferacerstore@virgilio.it)

Pescara - Faieta Moto

22 Luglio: 1° Triumph Pescara

12 Settembre: 1° Triumph Pescara

Giuseppe Brunetti, 085 4715867 (faietamoto@faietamoto.com)

Roma Centro - AB Moto Due

"Una Laga di curve" il racconto!, 18 Aprile

Un' uscita non fatta in moto è un giorno non vissuto intensamente.

Il battesimo del RAT AB MOTO mette subito a dura prova la tempera motociclistica degli iscritti con una giornata a dir poco "umida" ma che alla fine diventerà bellissima e divertente.

Uscire la mattina con un cielo nero e molto minaccioso non è facile ma la moto ci chiama e ci impone di uscire: l'inverno è.....finito.

Pochi ma buoni i motociclisti che si presentano puntuali all'appuntamento, già sai che sono quelli veri e che sanno andare in moto.

La novità è l'arrivo di Charlie Gnocchi che tutti pensavamo come un motociclista da microfono (visto il suo successo in radio), con marcatura stretta della coniuge che, da tradizione, gli impone la spalmatura domenicale sul divano ma oggi dimostra di essere un uomo libero. La sorpresa più grande è che, nonostante la pioggia, gli autovelox, gli antisorpasso e la strada bagnata ci si diverte molto e si gode dell'uso della motocicletta. L'itinerario scorre, come la pioggia su di noi, e dopo Androdoco alla proposta di addolcire il percorsola rivolta popolare!!

Non si può rinunciare alle curve di Sella di Corno per proseguire verso il Passo della Capannelle con la foto di rito: moto con lo sfondo della neve. Il lago di Campotosto incorniciato dai monti della Laga innevati con la sua bellezza ci affascina e ci avvicina a Sommati, che non ci ricorda nulla ma è il posto dove le nostre gambe si infileranno sotto al tavolino.

Monopolizziamo l'uso del televisore per assistere alle imprese di Vale e Max e sulle nostre sedie emuliamo le loro pieghe con forchette in mano all'inseguimento della matricina sempre in staccatona!!

Dopo un pranzo ripartiamo per un rientro stradale comodo e facile.

Il SOLE (ancora esiste) ci invoglia dopo Rieti ad una divagazione storta, altre due curve non guastano. Contigliano, Cottanello, Poggio Mirteto, via Tiberina e rientro a Roma.

L'ultimo pensiero è per chi non è venuto, ha perso un gran bel giro. Alla prossima uscita!!

.....dove moto non faccia rima con acqua!! La rima non c'è ma speriamo nemmeno l'acqua.

p.s. Dopo in nostri eroici racconti abbiamo avuto dagli assenti pentiti una assillante richiesta di ripeterla.

Ma Paganini non ripete.....NOI SI!!!!!!!

Abbiamo già la data pronta: il 15 maggio ore 8,30! Prenotatevi, la replica è per max 30 persone.

16/17/18/19 Settembre: InterMot Munchen 2004

Antonello, Tel. 335/5324660 Fax 06/3207064.

Roma - Solomoto Service

9/10 Luglio: Umbria e storia Medioevale

12 Settembre: Sermoneta Misteriosa

Giorgio Bertuzzi, 06 77250361 (solomotottrionfale@virgilio.it)

Roma - Speed Triple

17/18/19/20 Giugno: 15 Passi

Stefania Di Porto, 06 36382160 (speed_triple@inwind.it)

Savona - Varaldo

18 Luglio: Garfagnana

12 Settembre: Run Montecarlo e Verdon

Paolo Sanseverino, 019 824562 (varaldo.snc@libero.it)

Sesto S.G. - AE Moto

10 Luglio: A Triumph is my Oster

Mauro Tomelleri, 335 8322228 (tomillo@planet.it)

Terni - Bartollini Moto Srl

27 Giugno: 3° Triumph Terni

Manolo Brunetti, 0744 300039 (bartollini@libero.it)

Torino - Happy Moto

4 Luglio: Gran San Bernardo

26 Settembre: Alberga

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

Udine - Dreambike

27 Giugno: Valli dell'Isosno

18 Luglio: Gloss Klokner

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

Verona - Martini

4 Settembre: London Tour

Francesca Gasperi, 045 820 1607 (Numerotrevr@infinito.it).

Vicenza - Motoboom Srl

13 Giugno: Le ville venete

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

Viterbo - Re Carlo

20 Giugno: 2° Riding Triumph

4/5 Settembre 3° Riding Triumph

Davide Schifani, 0761 307023 (triumphviterbo@tiscali.it)

Voghera - Bandirola Moto

17 Giugno: Run del Monte Penice

TBC: in definizione

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



FANNE PARTE ANCHE TU!

Essere un membro RAT equivale a guidare la tua Triumph con la massima soddisfazione. Per rendere questa esperienza più unica ed eccitante possibile, il RAT ti offre un gran numero di eventi in tutto il mondo.

Qualunque sia la tua Triumph, qualunque sia il tuo stile di guida, gli eventi RAT ti danno la possibilità di vivere momenti indimenticabili con persone che condividono la tua stessa passione.

Se non hai mai vissuto un evento RAT prima, fai che il 2004 sia l'anno giusto. Il calendario di quest'anno è il migliore di sempre. Dai run dei RAT Pack locali, agli eventi regionali da un weekend, alle avventure fuori porta, alle giornate in pista e ai viaggi a cinque stelle, gli eventi RAT offrono qualcosa di speciale a tutti i proprietari di Triumph.

Gli eventi principali sono elencati nel calendario della pagina successiva, ma ricordatevi che potete trovare tutte le ultimissime informazioni sulle nostre pagine web all'indirizzo www.triumph.co.uk!

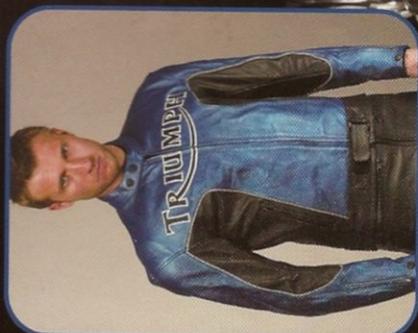
RAT EVENTS CALENDARIO 2004

Data	Evento	Paese
Maggio 16	Triumph Open Day	Inghilterra
Maggio 20-23	Tiger Ragg	Austria
Maggio 22	East Japan Rally	Giappone
Maggio 22-25	Ruhrgebiet Kultur Tour	Germania
Maggio 22-23	Italian Triumph Day	Italia
Maggio 28-31	Rocamadour Raid	Francia
Maggio 28-31	German 'Motoring Heritage' Tour	Germania
Maggio 30-June 7	Rocky Mountain Tour	Canada
Giugno 3-6	Vienna Raid	Austria
Giugno 4-6	Swedish Summer Party	Svezia
Giugno 6	Pilgrims' Run	Inghilterra
Giugno 7	Albi Track Day	Francia
Giugno 11-13	Bordeaux Day	Francia
Giugno 11-13	Big Bear Raid	USA
Giugno 16	Snetterton Track Day	Inghilterra
Giugno 20-26	Tour of France	Francia
Giugno 25-27	'Volcanos' of the Auvergne Raid	Francia
Luglio 5	Ales Track Day	Francia
Luglio 5-11	Alps Tour	Germania-Svizzera-Austria
Luglio 7-11	Parry Sound Raid	Canada
Luglio 9-11	Alsace Raid	Francia
Luglio 16-18	Repubbliche Marinare Raid	Italia
Luglio 17-20	Champagne Run	Inghilterra-Francia
Luglio 18	Yorkshire Run	Inghilterra
Luglio 23-25	Canadian Rockies Raid	Canada
Luglio 30-Agosto 1	Steamboat Spring Raid	USA
Luglio 30-Agosto 1	Highlands Raid	Scozia
Luglio 31	German Summer Party	Germania
Agosto 15	Taunus Tour	Germania
Agosto 13-15	Allegheny Raid	USA
Agosto 20-22	Pacific North West Rally	USA
Settembre 4	Three Peaks Run	Inghilterra
Settembre 4-5	Sauerland Raid	Germania
Settembre 4-13	Greek Tour	Grecia
Settembre 9-12	Galena Rally	USA
Settembre 10-12	Irish Raid	Ireland
Settembre 15/24	Sardinia Raid	Sardinia
Settembre 17-19	New England Raid	USA
Settembre 24-26	Dragon Raid	USA
Settembre 24-26	Raid des Cathares	Francia
Ottobre 1-3	Cinque Terre Raid	Italia
Ottobre 2-3	Black Forest Raid	Germania
Ottobre 8-10	Arkansas Hot Springs Raid	USA
Ottobre 8-10	Monaco Raid	Francia
Ottobre 11	Ales Track Day	Francia
Ottobre 15-17	Wiltshire Stones Raid	Inghilterra
Ottobre 24-30	Corsica Raid	Corsica

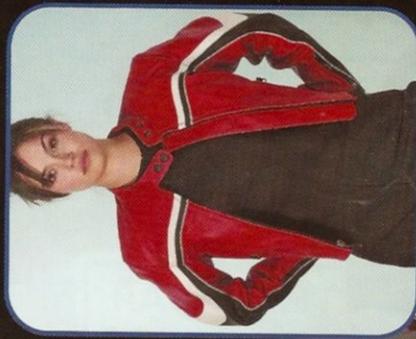
La lista è corretta e completa così come lo era nel momento di andare in stampa, considerate sempre che eventuali aggiunte o modifiche possono essere state fatte successivamente. Per avere tutte le ultime informazioni riguardo a tutti gli eventi RAT, guardate le nostre pagine sul sito Triumph all'indirizzo www.triumphmotorcycles.com oppure contattare il vostro Coordinatore Regionale RAT (una lista dei Coordinatori la potete trovare a pagine tre di questo Torque) o ancora inviare una email rat@triumph.co.uk.



Emozioni sulla strada,



emozioni sulla pelle.



L'abbigliamento ufficiale Triumph lo trovate qui.

Arezzo Numero Tre Tel. 0575380114 - Brescia Numero Tre Tel. 0303367230
Catania Numero Tre Tel. 095221708 - Firenze Numero Tre Tel. 0557323339
Massa Numero Tre Tel. 0585830087 - Milano Numero Tre Tel. 0233106464
Napoli Numero Tre Tel. 0817146223 - Palermo Numero Tre Tel. 091307202
Parma Numero Tre Tel. 0521649920 - Roma Numero Tre Tel. 0636382160
Savona Numero Tre Tel. 019812035 - Torino Numero Tre Tel. 011752448
Udine Numero Tre Tel. 0432852083 - Verona Numero Tre Tel. 0458201607
Viterbo Numero Tre Tel. 0761307023 - Bassano d. G. / (VI) Berti Moto Tel. 0424504420

TRIUMPH

MOTORCYCLES

Tel. 029345451 Fax 0293582575 www.triumph.it

Bergamo/B.M. Centro Moto Tel. 035312042 - Soverato (CZ)/
AD'A Motor Service Tel. 0967522175 - Cagliari/Tecnomoto Tel. 070401314
Foggia/Moto Service Tel. 0882224929 - Jesi/Luca's Motorcycles Tel. 0731215220
Latina/Motobodema Tel. 0773474346 - Lecce/Ferrari Esposuotomoto Tel. 0832340700
Milano/AE Moto Tel. 0289056374 - Montefalco (GO)/Dream Bike Tel. 0481791300
Napoli/De Rosa Tel. 0815630099 - Perugia/MD Moto Tel. 0755173004
Potenza/Autovelox Tel. 0971469919 - Roma/Solomoto Tel. 0639975007
Teramo/Faieta Moto Tel. 0859359721 - Terni/Bartollini Tel. 0744300039
Vicenza/Moto Boom Tel. 0444341802 - Voghera/Bandiera Tel. 038347857

USA: COAST TO COAST

QUESTO itinerario rappresenta la quintessenza del sogno di ogni motociclista. Non si tratta di un'unica strada, ma di una moltitudine quasi infinita di percorsi che attraversano gli Stati Uniti da Est ad Ovest, dal Golfo del Messico al confine canadese. Stabilire quale sia lo scenario migliore dipende molto dalle esperienze che vi riproponete di fare in questo viaggio: New Orleans, il martedì grasso ed il jazz, Chicago la ventosa città del blues o una via di mezzo.

In linea d'aria, dall'Atlantico al Pacifico ci sono circa 3.220 chilometri, ma aspettatevi di percorrerne almeno 4.830.

Idealmente, potreste metterci più tempo, ma il Coast to Coast è l'unico vero viaggio epico che può essere effettuato all'incirca in quindici giorni. Trascorrerete la maggior parte del giorno viaggiando, ma dal momento che la parte migliore del viaggio è ammirare il panorama che vi scivola accanto mentre va pian piano delineandosi, una guida di questo tipo è tutt'altro che un sacrificio.

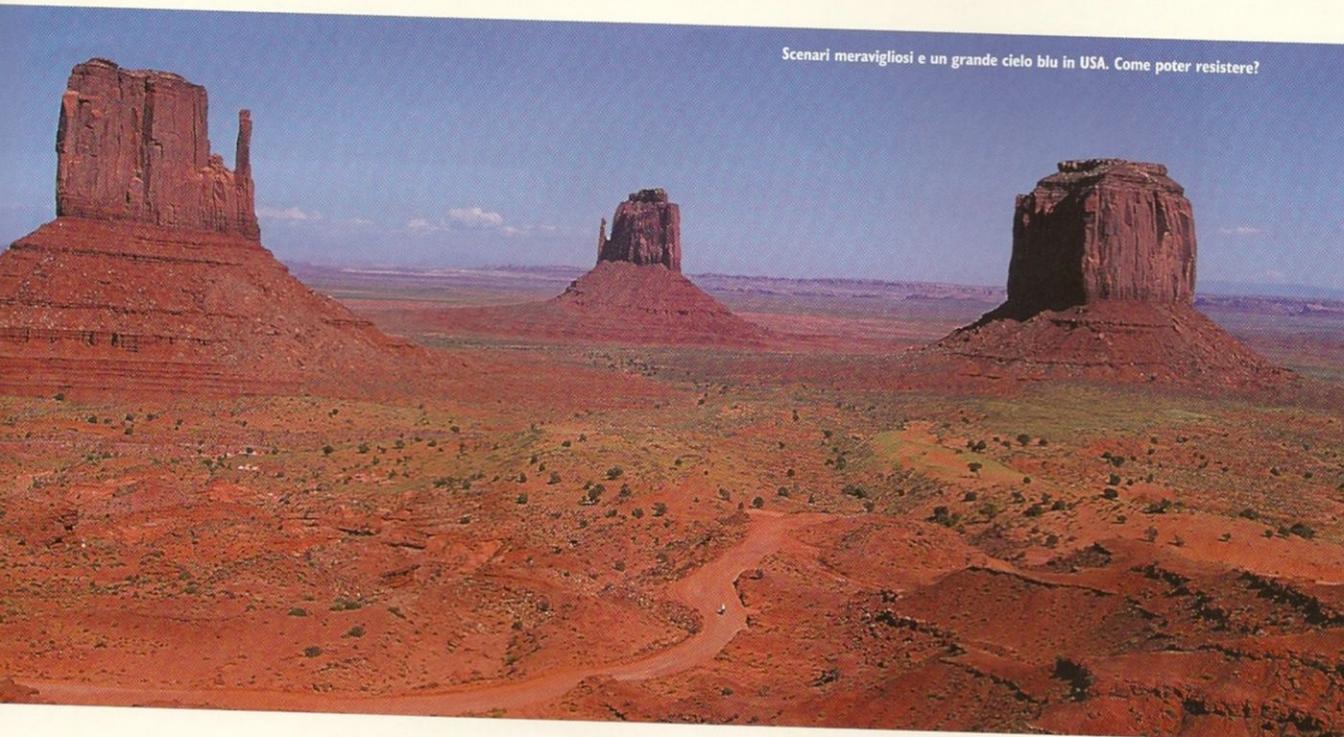
E' consigliabile procedere da Est verso Ovest, dal momento che la strada ed il panorama si fanno ancor più sensazionali viaggiando verso occidente. La direzione opposta, infatti, è anticlimatica. Fate in modo di inserire nel vostro itinerario gli Appalachi ad est (specialmente il superbo Blue Ridge Parkway in Virginia) e, compatibilmente al tempo che vi resta, le Montagne Rocciose ed i deserti. Ma preparatevi ad un po' di calura e di noia nelle tappe intermedie.



Non vi resterà che attraversare le Montagne Rocciose che dividono il Paese dai torreggianti monti Teton in Wyoming fin quasi al confine messicano. Non perdetevi lo Utah. In una parte di questo stato caratterizzato da promontori desertici, si concentrano alcuni degli scenari più insoliti ed emozionanti del pianeta. Dal parco nazionale Arches al Canyon, da Bryce, a Capitol Reef, dalla Monument Valley e Zion, il panorama manifesta tutto il suo splendore nei giochi di colore dell'arenaria rossa. Dopo questa magnifica vista, nessun paesaggio sembrerà più lo stesso.

Per concludere, visitate l'inebriante San Francisco. Imboccate la Route 120 attraverso Yosemite e, se i vostri occhi potranno sopportare altro splendore, preparatevi a rimanere a bocca aperta.

Scenari meravigliosi e un grande cielo blu in USA. Come poter resistere?





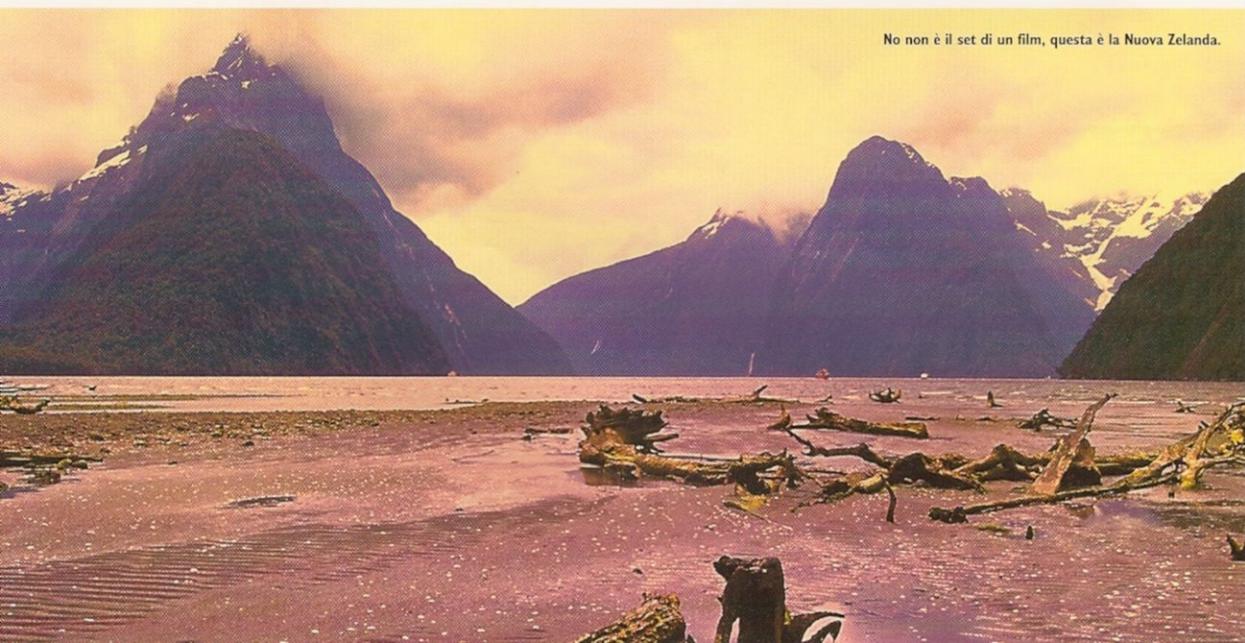
NUOVA ZELANDA: SOUTH ISLAND

SOUTH Island, una delle isole maggiori della Nuova Zelanda, è grande quanto l'Inghilterra ed il Galles ed è abitata da poche anime. Il panorama è meraviglioso, le strade superbe e ci sarete soltanto voi, o quasi, a godervene.

L'itinerario motociclistico dell'isola forma un vero e proprio circuito naturale. Partendo da Christchurch, andate verso sud prendendo la strada costiera fino a Temulka per poi procedere verso l'interno fino al Monte Cook. A questo punto, proseguite ancora verso sud attraversando Omarama fino al Lindis Pass, Cromwell e fino alla gola di Kawarau. La tappa successiva è la capitale adrenalinica della Nuova Zelanda: Queenstown.

Da Queenstown andate nuovamente verso nord fino al passo Haast ed al Mare di Tasmania, seguendo la costa fino a Greymouth. A questo punto, dirigetevi verso l'interno fino a Buller Gorge e godetevi il cross-country fino a Nelson, Picton e Blenheim, prima di

IL PANORAMA È
MERAVIGLIOSO, LE
STRADE SUPERBE E CI
SARETE SOLTANTO VOI,
O QUASI, A GODERVELE.



No non è il set di un film, questa è la Nuova Zelanda.

imboccare la strada costiera ad est per ritornare a Christchurch. Ci vorrà una settimana: la migliore settimana in moto della vostra vita.

Perché? Perché South Island è il posto dove si collaudano scenari sensazionali prima che vengano inviati altrove!! Mentre attraverserete il Burke Pass il vostro sguardo verrà catturato dalla grandiosità del paesaggio, incorniciato in un bacino dorato di erba innevata e dal cielo cristallino. Per dimensioni, il paesaggio ricorda le Alpi Meridionali, con un susseguirsi di cime innevate ed il torreggiante massiccio del Monte Cook al centro.

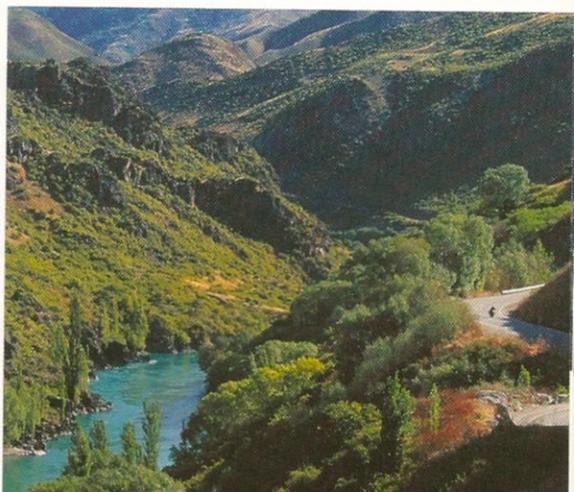
Ma queste montagne non sono delle semplici Alpi Svizzere, la loro formazione risale a molto prima dell'avvento del turismo e delle stazioni sciistiche. Partendo da qui, in un giorno di viaggio, potrete raggiungere i fiordi norvegesi, la foresta pluviale brasiliana e, attraversando il British Columbia, il Wyoming e qualunque altra destinazione che la vostra fantasia saprà regalarvi.

Percorrendo una delle alture, rimarrete estasiati dalla vista del Lago Hawea incorniciato da una coltre di neve e da pareti di roccia scoscese. Solo un edificio interrompe questo panorama che si estende a perdita d'occhio per 64 chilometri. Una volta percorsi altri 32 chilometri, il Lago Wanaka si presenterà nella sua interezza, senza interruzioni di nessun tipo. Attorno al lago, la strada sembra "aggrapparsi" ai precipizi della costa orientale e, allo stesso modo, voi dovrete tenervi ben saldi alla motocicletta... non è forse per questo che avete tanto desiderato di poter guidare una moto?

Dal passo Haast fino alla grandiosità della costa occidentale di South Island è un susseguirsi di foreste pluviali, ghiacciai e spiagge sferzate dalle onde. Per chilometri, solo voi e la vostra motocicletta. Per non parlare di Arthur Pass che nello spazio di 64 chilometri passa dall'essere una strada dal temperamento irruento ad una distesa di asfalto.

Ancora una mezza tappa al termine del viaggio...

Tutto questo ad accogliervi e strade fantastiche tutte per voi.





MOROCCO: MONTAGNE E DESERTO

IL MAROCCO O, per usare il suo nome arabo, al-Maghreb al-Aqsa – 'La terra più estrema del sole calante' – è una delle mete più ambite. Il Marocco è una località genuinamente esotica ed è facilmente raggiungibile dall'Inghilterra. Basta imbarcarsi su un traghetto per Santander di Bilbao ed in una giornata di viaggio si raggiunge lo Stretto di Gibilterra da dove, in solo mezz'ora di aliscafo, si arriva in Africa.

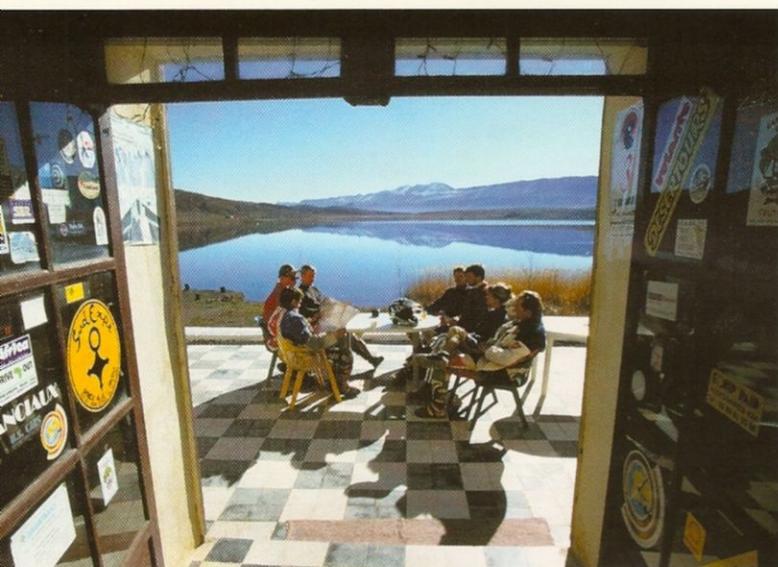
Per essere una nazione del Terzo Mondo, anche il Marocco offre alcuni itinerari "piccanti". Qualunque motocicletta, persino con modeste velleità da "fuori strada", pagherebbe le conseguenze di questa scelta. Ma il paesaggio gioca un ruolo determinante: dalle interminabili sabbie del Sahara ai monti Atlas, per non parlare delle gole a strapiombo di Todra, Zis e Gheris.

A sole due ore dall'enclave spagnola di Cueta, una sinuosa strada di montagna vi porterà nella regione dei monti del Rif e di Chefchaouan, un tempo nota per le scorribande dei briganti. Ottanta anni fa il solo fatto di non trovarsi all'estremità insanguinata di una scimitarra era la cosa migliore da augurarsi. Ora, tutto ciò che vi occorre è un passaporto ed una carta di credito e l'hotel Asmaa metterà a disposizione dei suoi ospiti birre ghiacciate ed una piscina.

Il Marocco è così. Ogni cosa è strana e nuova, dalle casbah schiamazzanti di Fez e Marrakesh, alle oasi circondate da palmenti dietro i monti Atlas.

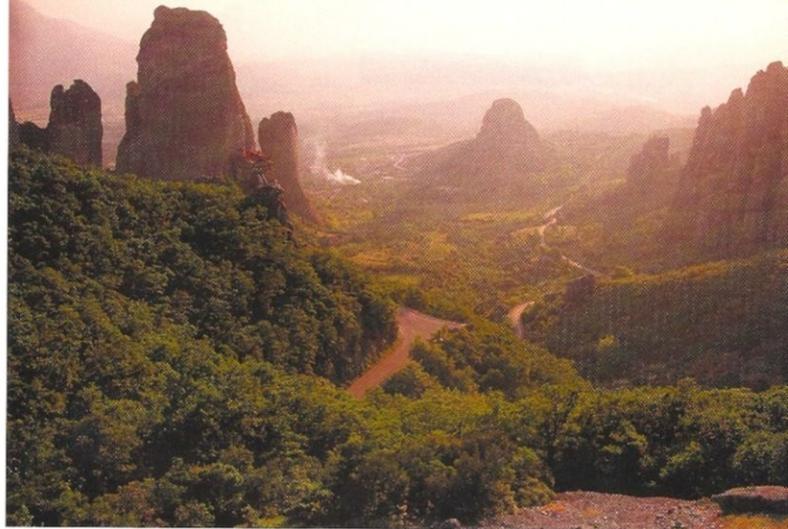
Certamente, la stagione estiva non è il periodo migliore per visitare il Marocco. Ad Erfound, vicino alle dune giganti di Erg Chebbi, normalmente la temperatura raggiunge i 48°C nel mese di luglio e potete sentire l'effetto disidratante della calura sulla vostra pelle. Da una delle tante dune alte circa 200 metri, rivolgete lo sguardo ad est dove il sole sorge inesorabile sul deserto e scorgete la distesa del Sahara che indomita si allarga per circa 6.500 chilometri.

Come tutte le nazioni desertiche, anche il Marocco ha la capacità di farvi sentire insignificanti e di mostrare la maestosità della natura. Però il Marocco è anche in grado di farvi sentire i benvenuti, di farvi sentire speciali. Vi offre l'allettante possibilità di guidare con il sole alle spalle, piuttosto che rabbrivire nella fredda oscurità di casa. Mettete la motocicletta su un treno a Calais, scendete a Perpignan e vi renderete conto che arrivarci non è poi nemmeno troppo scomodo.



Questo primo drink, dopo una dura giornata di guida, è sempre il migliore.

COME TUTTE LE NAZIONI DESERTICHE,
ANCHE IL MAROCCO HA LA CAPACITÀ DI
FARVI SENTIRE INSIGNIFICANTI E DI
MOSTRARE LA MAESTOSITÀ DELLA NATURA.



GRECIA: DIETRO ALLE MONTAGNE

SE PER voi la Grecia non è altro che stucco bianco e gerani purpurei, le aspre montagne della parte nord-occidentale non potrebbero sorprendervi di più. Ricoperte di neve nella stagione invernale, queste catene montuose raggiungono un'altitudine di 2600 metri nei pressi del Monte Konitsa e conservano cime innevate fino all'inizio dell'estate. Questa è l'Altra Grecia, la Grecia di pochi. I locali la chiamano 'Zagori': dietro le montagne.

Le montagne sono qualcosa di meraviglioso. Si ergono verso il cielo creando tornanti meravigliosi ed esilaranti avvitamenti e regalano, all'occhio del visitatore, panorami da capogiro, tenendo lontano il viaggiatore ozioso. In Grecia, nella stagione estiva, le strade sono difficilmente bagnate e grazie ai finanziamenti elargiti dalla Comunità Europea, il manto delle strade di nuova realizzazione è generalmente in ottimo stato.

Prendete una strada a caso ed il divertimento sarà assicurato. Se battuta, si consiglia di percorrere la strada sulla E87 del passo Katra (il nome significa "maledizione", ma solo un motociclista con un pneumatico posteriore seriamente danneggiato dovrebbe preoccuparsi!) tra Meteora e Metsovo. Cinquantotto chilometri in 35 effervescenti minuti, più curve di quante ne potreste contare e suoni famigliari verso la fine: il tic-toc tipico del motore tormentato, i racconti di viaggio ed il sorseggiare di fresche birre nei pressi del massiccio porticato in pietra dell'hotel Galaxias, mentre il cielo si tinge di rosa sul Monte Peristi.

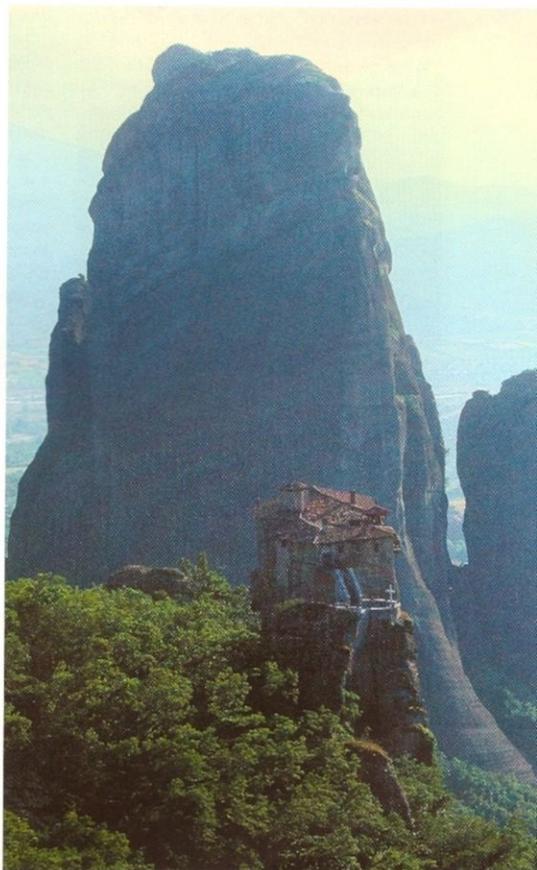
Dopo Meteora, solo una strada come quella avrebbe potuto riaccendere il vostro interesse. Un incredibile groviglio di pinnacoli di pietra sporge sulla pianura della Tessaglia, sopra la città di Kalambaka. Meteora ricorda la Monument Valley in Arizona e presenta, in corrispondenza delle estremità, delle protuberanze o, per meglio dire, delle croci dal momento che sono ben 21 i monasteri arroccati sulle vertiginose cornici di roccia. Il nome deriva dal termine "meteora" che

significa "sospeso in aria". Se questo posto meraviglioso fosse sospeso dal batter d'ali di una farfalla, non potrebbe essere più surreale di quanto già non lo sia.

Da Metsovo, seguite la strada che porta a nord-ovest verso il villaggio di Zagori. Questo è uno degli angoli più selvaggi della Grecia con poche strade, villaggi remoti e dove una motocicletta moderna rappresenta un evento ed un gruppo un'occasione unica da festeggiare. Attorno al Monte Gemile vi sono valli incantate popolate da piccoli villaggi dai nomi deliziosi. Iliochori è il "villaggio del sole". All'ombra nella piazza di Vrisochori, bevete l'acqua dalla quale prende il nome "il villaggio delle fontane". In alternativa, percorrete i 14 tornanti in direzione di Papigo, sopra le acque cristalline del Vodomatis, il fiume più pulito di tutta Europa.

Per arrivare in Grecia il viaggio è lungo, ma senza dubbio ne vale la pena soprattutto se avete tempo per pianificare un piacevole itinerario attraverso le Alpi. I traghetti dai porti italiani di Bari e di Brindisi offrono una scorciatoia attorno all'ex Jugoslavia.

Questa è la Grecia lontana dalle zone turistiche.



Letters

RAT Italy, Triumph Motorcycles, Viale delle Industrie, 10/18 20020 Arese (MI), Italy

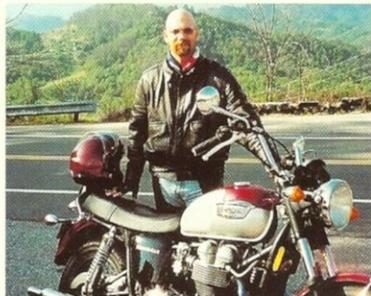
A cavallo del Dragone

Quando ho sentito parlare del giro in moto sul Dragon's Tail a Deal's Gap ho pensato "Devo farlo!". Non so se rendo l'idea ma sono 318 curve concentrate in sole 11 miglia! Il caso vuole che io abbia numerose conoscenze sia in Carolina del Sud che del Nord e ho quindi deciso di cogliere due piccioni con una fava, ovvero fare il famoso giro in moto e approfittarne per visitare alcuni amici molto speciali.

Fine agosto, il periodo da me scelto per il viaggio, è finalmente arrivato e, dopo aver messo in marcia la mia fidatissima Bonneville del 2001 sono partito da Ft. Worth, Texas alle 4.30 del mattino. Il piano era di percorrere almeno 1000 miglia in un giorno solo. Ero pronto per l'impresa. Ho percorso un lungo tratto della Interstate 20 lasciandomi affascinare dalle grandiose strade del Mississippi e dal suo incantevole panorama.

Una volta usciti dalle Interstate si ha la vera opportunità di vedere cose e conoscere persone con cui sarebbe altrimenti impossibile entrare in contatto.

Io l'ho riscontrato personalmente. Durante una delle soste per fare benzina, a Selma, ho incontrato un tizio che mi ha indicato un ristorante



Matt Giuffrè e la sua fidata Bonneville del 2001 in cima al Deal's Gap.

Café Cool

La nuova Bonneville Café Racer fu costruita in sei mesi dal mio capo, Marty Lunde (un pilota di gara degli anni 60 e 70) che iniziò a gareggiare proprio con una Triumph! Si annoiava a morte durante la convalescenza seguita ad una doppia operazione all'anca. L'unico divertimento era montare in sella alla sua Bonny del 1965, un esemplare che ha un posto d'onore anche nella nostra showroom.

Marty era ansioso di dare a questa moto il look e il tocco di una due ruote speciale degli anni '60. Cambiò persino le dimensioni dei cerchioni portandole a 19" per la ruota anteriore e 18" per la posteriore in modo da montare le gomme Dunlop TT100. I tubi di scarico a cono roverso in acciaio inossidabile

del del postoo dove ho gustato un pranzo eccellente. Il tutto grazie alla mia Bonnie, notata dal benzinaio, che ha subito attaccato bottone parlando del famoso marchio. Avevo ormai percorso 825 miglia, si stava facendo buio e aveva anche incominciato a piovere. Mi sono quindi fermato a Newnan, in Georgia (lo stato che ospita la sede di Triumph USA) dove ho trascorso la notte in un motel.

Il giorno dopo mi sono rimesso in marcia di buona lena. Ho superato l'orario di punta di Atlanta e dopo quattro ore e mezzo sono arrivato a Borden, dove abita il primo degli amici che volevo visitare. Ho persino rischiato di farmi sfuggire la Bonneville sul viale sabbioso che conduce a casa sua. Che misero finale dopo aver fatto 1140 miglia! Ho trascorso il resto della giornata aiutando il mio vecchio amico Pat Nelligan e suo padre Gene a rimettere in sesto la T100C del 1968 per affrontare il Deal's Gap. L'impresa si è rivelata più lunga del previsto e, quando finalmente ci siamo coricati, ero letteralmente esausto.

Otto ore di sonno possono davvero fare la differenza. Dopo numerosi tentativi abortiti di partire dovuti a pezzi dimenticati dell'equipaggiamento, la spedizione è partita per una grande avventura: la conquista del Dragon!

La salita sulle montagne della Carolina del North è semplicemente meravigliosa. La vegetazione e le montagne offrono vedute mozzafiato. La strada è un grandioso susseguirsi di curve da prendere ad alta velocità e di zig-zag tortuosi fino a Fontana, NC lungo la Highway 28. Un bel riscaldamento in vista del Dragon's Tail.

La salita e la discesa lungo il Dragon's Tail si possono descrivere con un'unico aggettivo. GRANDIOSE! La salita lungo la montagna è decisamente faticosa. Esige massima concentrazione ma offre anche spunti divertenti. È un'esperienza irrinunciabile per ogni appassionato di moto. Il traffico non era particolarmente pesante



Una café race Bonneville molto speciale che fa il suo dovere!

sono realizzati a mano da un amico di Marty e sono omologati per la strada anche se sono molto rumorosi. Il parafrangente anteriore in acciaio inossidabile si ispira allo stile di Max

STAR LETTER



"Da oggi regaleremo due t-shirts del RAT a chi scriverà la lettera più bella tra quelle pubblicate su ogni numero del Torque. Per piacere ricordati di indicare la tua taglia nella lettera. Bill Billet dagli USA è il vincitore di questo numero!"



Paesaggi maestosi e guida altrettanto grandiosa, il Dragons Tail era fatto di tutto questo - chiedete a Matt!

e non ha ostacolato in alcun modo il nostro viaggio.

Il giorno dopo ho salutato gli amici della Carolina del Sud e mi sono diretto verso Charlotte, NC. Il giorno successivo ho raggiunto Wiston-Salem, più a nord, dove mi aspettava un altro vecchio amico. Insieme abbiamo trascorso il giorno a cacciare bestiame e la sera a bere scotch al malto. Un bel modo di festeggiare il Labor Day.

Era ormai ora di fare ritorno a ovest. Ho quindi puntato la mia fedele Bonneville verso Chattanooga, Tennessee. Ho preso la Interstate 40 a ovest di Asheville per poi percorrere il tratto rimanente sulla Highway 64. Consiglio vivamente di provare questo itinerario a tutti coloro che amano circondarsi di bellissime montagne e godere di temperature più fresche a fine estate. Il traffico non è così intenso come sulla Interstate, il che rende il viaggio ancora più piacevole.

Il ritorno a casa è stato lungo ma sicuramente ripagato dal brivido dell'intera esperienza. Ho potuto ammirare panorami meravigliosi, rivedere alcune persone speciali dopo tanto tempo e persino mettere alla prova la mia tenuta di motociclista. In sei giorni ho percorso 3130 miglia in sella alla mia Bonneville che non ha mai per un colpo, neanche sotto la pioggia battente. Quel che si dice una moto affidabile!

Matt Giuffrè, Texas, USA

Norton ma, come afferma Marty "quelli che fecero queste moto negli anni '60 tendevano a scegliere i pezzi più funzionali, indipendentemente da chi li aveva inventati".

E ancora, il serbatoio in lega realizzato a mano e dalla linea diritta così come la sella con imbottitura in lega tipo Monza rifiniscono la moto insieme alle pedane posteriori e al manubrio basso. Altri preziosi accorgimenti abbelliscono la moto e l'occhio è subito catturato dalla targa in ottone posta sulla testata su cui figurano il numero di matricola, il costruttore e il possessore. È una moto, però, che il fortunato possessore non venderà mai! È esclusiva e speriamo di tentalo con la conversione in un motore da 1000 cc...

Mark Lucock, Haslemere Motorcycles, Surrey

Grande successo per la maratona di beneficenza.

Come forse ricorderete, nel 2003 i membri del 5° Reggimento dell'Aviazione Militare hanno partecipato alla maratona motociclistica di beneficenza UK MARATHON RIDE 03. Il programma prevedeva che un piccolo gruppo di motociclisti partisse dall'Irlanda del Nord per arrivare a John O' Groats e poi a Land'End e quindi facesse ritorno in Irlanda del Nord dopo aver toccato tutte le contee della terraferma inglese.

Lo scopo era raccogliere fondi per tre enti di beneficenza, ovvero l'Army Benevolent Fund, l'associazione British Limbless Ex-Servicemen e l'organizzazione Larrbruck Romanian che opera a sostegno del progetto Baia-Mare in Romania, che è stato adottato fra l'altro anche dalla nostra sede di Aldegrove.

Ho il piacere di informarvi che io e il Sergente Bill Mein, entrambi possessori di due Triumph Trophy 900, siamo riusciti a portare a termine l'epica impresa in soli nove giorni. Per completare l'odissea, lunga 3152 miglia, abbiamo percorso in media oltre 350 miglia al giorno. Abbiamo visitato tutte le contee della Scozia, dell'Inghilterra e del Galles, compresa l'isola di Anglesey, come



Il maggiore Anthony John Goodman e il sergente Bill Mein insieme alle loro Triumph Trophy 900 durante una sosta fuori dallo stabilimento Triumph. Un evento raro durante il loro epico viaggio di 3152 miglia.

dimostrano le vesciche! Le moto hanno reso un servizio eccellente.

Il patrocinio di Triumph e il merchandise ufficiale messo a disposizione (da noi utilizzato per i premi a rifica), sommato ai soldi pervenuti direttamente dalla sponsorizzazione, ci hanno permesso di raccogliere oltre £1080 a beneficio delle tre associazioni benefiche.

Anche a nome del Sergente Bill Mein, desidero infine ringraziare Triumph UK per il sostegno.

Maggiore Anthony John Goodman, Aviazione militare

Bonnie RAT!

Pensavamo che tutti fossero interessati alla nostra Bonneville America. La colorazione è personalizzata. Abbiamo tolto i distintivi originali Triumph rimpiazzandoli con delle decalcomanie Triumph e anche il logo di RAT. Sul parafango e sul serbatoio abbiamo aggiunto delle righe sottili. Tutti quelli che hanno visto la moto da quando è stata rimaneggiata si sono dichiarati entusiasti del risultato. Anche noi, naturalmente!

Steve e Helen Thompson, Queensland, Australia



Leggere decalcomanie sostituiscono i distintivi di serie sulla Bonneville America di Steve e Helen.



La Thunderbird Sport di Olaf ha subito un gran numero di modifiche compreso il potenziamento del motore fino a 106bhp. Come afferma Olaf, è una vera mossa di trasporto sportivo per signori!

Gustosa Triple

Lavoro nella segreteria di un gruppo di scatenati amanti del motociclismo (visitate il nostro sito: <http://www.bigpapas.de>) di cui fa parte un notevole numero di possessori di Triumph, incluso il sottoscritto. Il mio 'big bumblebee' è basato su una Thunderbird Sport del 1999. Il motivo per cui l'adoro è che, contrariamente alla maggior parte delle moto moderne, è davvero grande (adeguata al mio telaio da 6' 5") e produce un suono assolutamente assordante, oltre a dare la sensazione di essere forte e potente.

Oltre alle normali modifiche come le taniche da gara, la sella a posto singolo con altezza regolabile, le pedane in alluminio, il coprifaro leggermente tranco con un piccolo faro posteriore e indicatori in tinta, essa presenta una carena distinta basata sullo stile di una Laverda del 1980. Ci sono poi il manubrio basso e il filtro dell'aria K&N. Il motore è alesato a 956cc con gli alberi a camme della T309 Speed-Triple, e ora da 106bhp DIN e una coppia massima di 94 Nm a 6444 giri al minuto.

Direi che è più che sufficiente per definirla un'autentica moto sportiva per signori!

Olaf 'Triple' Taddey, Germania

Una questione di geni!

Quella tra il sottoscritto e le moto Triumph è una storia lunga, movimentata, divertente e a volte disastrosa. Iniziò nel 1972 con l'acquisto di una Bonneville T120R del 1970 di seconda mano evidentemente troppo grande per i miei 18 anni e 60 chili di peso visto che doveti chiedere l'aiuto del proprietario precedente per metterla in moto. Nei 16 anni successivi ho percorso numerose miglia sotto il sole, la grandine o la neve di tutta Europa. Ho visitato tutti i paesi dell'Europa occidentale, Portogallo e Italia compresi. Il viaggio più lungo lo feci un'estate quando andai da Copenhagen fino a sud di Napoli per poi ritornare in una tirata unica e ripartire, due giorni dopo, per Londra dove rimasi nel 1974 e 75.

Al termine degli studi di ingegneria nel 1980, avevo deciso di montare i bilanciatori sulla mia Bonneville, il mio progetto ufficiale per il dottorato in ingegneria. Dopo numerosi tentativi di contattare Triumph Meriden riuscii a raggiungere il Responsabile dei rapporti con la clientela a cui sottoposi il mio progetto dove illustravo nei dettagli un metodo di bilanciamento applicabile

direttamente all'albero a manovella.

Tuttavia, la cosa non ebbe alcun esito e quando ricevetti una seconda lettera di rifiuto della mia offerta di collaborazione, decisi di cambiare orizzonte e nei giorni successivi firmai un contratto con le Ferrovie dello Stato danesi per lo sviluppo di un metodo per convertire le locomotive a diesel in quelle a gas naturale.

Potete immaginare la mia grande sorpresa al ricevere per posta un grosso pacco da Triumph Meriden il giorno dopo aver firmato per il progetto delle locomotive. Nel pacco c'era una lettera del responsabile tecnico che esprimeva tutto il suo rammarico per la decisione presa unicamente dal Responsabile dei rapporti con la clientela e confermava il sostegno dell'azienda al mio progetto con dati e indicazioni utili. Nel contenuto c'era anche un motore Bonneville lungo 9 piedi corredato di tutte le specifiche tecniche. Purtroppo era troppo tardi, la Meriden non riuscì a gestire la situazione e il discorso non ebbe alcun seguito!

La foto della Bonneville verde, scattata nel Regno Unito nell'estate del 1975, precedeva il lungo



La T120 Bonneville di Lars che lo ha accompagnato in molteplici avventure per l'Europa negli anni '70.

viaggio a sud del Portogallo con ritorno a Copenhagen durante il quale non ha mai perso un colpo. L'orrida carenatura venne aggiunta per necessità. Le numerose lunghie tirate per tutta l'Europa a 130km l'ora e oltre provocarono dolori e infiammazioni alle articolazioni delle mie povere braccia.

Dimenticavo, la moto da strada che guido attualmente è una Triumph, una Daytona 750 del 1993, e mio figlio ha una 995i. Deve essere proprio un difetto genetico!

Lars-H Christensen, Spain

Anabolizzanti per la Bonnie con il **Big-Bore**

Matt Capri è uno specialista nella realizzazione di Triumph veloci, per il suo puro piacere personale e quello dei suoi clienti. La sua ultima realizzazione è una Bonneville elaborata che unisce allo stile café racer la potenza di un pugno. Alan Cathcart l'ha provata per noi.

Testo: Alan Cathcart Foto: Kel Edge

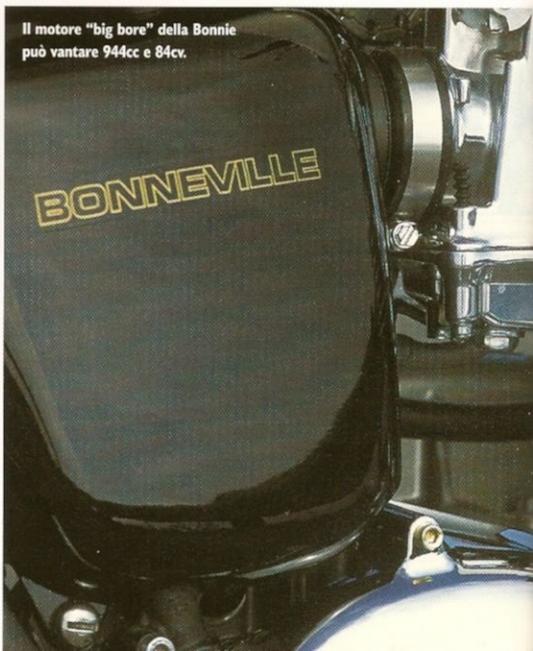


Matt Capri e la sua creazione.

Sessant'anni, Matt Capri è un convinto sostenitore della velocità e possessore del concessionario Triumph del Sud della California, la cui struttura a nord di Long Beach ha, sin dal 1995, costituito il focolaio della realizzazioni performanti delle motociclette Triumph.

Nativo di New York, Matt si è trapiantato in California trenta anni fa. La fondazione di South bay Triumph nel 1995 vede Matt abbracciare il marchio Inglese all'inizio della sua rinascita negli USA. Matt aveva già un'ampia storia con Triumph, che passa attraverso i tempi del college: "Ho costruito una Special per il TT nel laboratorio di meccanica a scuola, partendo da una Tiger 100..." ci ricorda, "ma essendo uno studente e seguendo un programma di preparazione per il wrestling, non avevo il tempo di raggiungere i circuiti e così mi concentravo sulle corse

Il motore "big bore" della Bonnie può vantare 944cc e 84cv.





stradali illegali dove era anche possibile guadagnare qualche soldo.”

Col tempo iniziai a gareggiare veramente ed io e il mio compagno Jack Wilson (proprietario di Big D Triumph a Dallas, Texas e creatore della aerodinamica Triumph con cui Jhonny Allen conquistò il Record Mondiale di Velocità sul lago Bonneville con 214.5 mph nel 1956) conquistammo molti record e continuai a farlo per molti anni, perché diversamente da Jack guidavo bene allo stesso modo di come preparavo le moto. Mi piaceva la sfida di fare entrambe le cose.

Ma dal '95, dopo 15 anni di interruzione dove si focalizzò su altri mercati, Capri tornò al suo primo amore, le Triumph, modificando e correndo con loro

con un certo successo, come la targa ufficiale orgogliosamente appesa al muro dichiara: “Agosto del 1998 – Record Mondiale Classe 1000cc a 173.735 miglia su una Triumph Daytona T595 – Bonneville. Utah. U.S.A.”

Era inevitabile che Capri rivolgesse le sue attenzioni alla nuova generazione dei modelli Triumph, e ovviamente alla nuova Bonneville. Ma quella che doveva essere una leggera customizzazione si trasformò nella creazione della incredibile Bonneville 1000SS della South Bay, con tanto di kit “big bore”.

Capri in origine aveva programmato di realizzare una show bike unica per attirare l'attenzione dei clienti. “L'idea originaria non era assolutamente quella di realizzare questa moto come una special in vendita, ma solo una moto che portasse i clienti in concessionaria per andarla a vedere” ci dice. “Ma la reazione della gente fu ben diversa, e dopo averla mostrata anche su un giornale ho iniziato a ricevere chiamate di persone

Il telaio è in grado di controllare facilmente l'aumento di potenza.



QUELLA CHE DOVEVA ESSERE UNA
LEGGERA CUSTOMIZZAZIONE SI
TRASFORMÒ NELLA CREAZIONE
DELLA INCREDIBILE BONNEVILLE
1000SS DELLA SOUTH BAY, CON
TANTO DI KIT “BIG BORE”.



Il serbatoio con il logo della Union Jack fa parte del catalogo aftermarket Triumph.



che volevano comprarne una uguale, esattamente come altri concessionari Triumph americani i cui clienti volevano la stessa cosa."

Per creare la moto Capri ha preso una Bonneville di serie e ha aumentato l'alesaggio del bicilindrico 86 x 68 mm e 790cc, di 6mm montando pistoni Arias e bielle e spinotti modificati. A completare l'opera ci sono dei cilindri speciali realizzati appositamente, che fanno sì che il rapporto di compressione sia ora pari a 10:1 (contro i 9.2:1 della moto di serie).

Questo ha creato un motore di 944cc con una potenza di 84 cavalli a 7.250 giri alla ruota. Tutto questo vuol dire circa il 40% in più di potenza con un rapporto uguale per quanto riguarda la coppia, che ora raggiunge le 66ft/lb a 4.800 giri al minuto.

Per aiutare il motore a respirare Capri ha rivisto l'otto valvole grazie a un minuzioso lavoro di lucidatura e montandone di 2mm più grandi in acciaio inossidabile.

Capri ha usato un paio di alberi a cammes da lui realizzati, con una durata maggiorata di 6 gradi e un'alzata di 1mm maggiore. Due carburatori Mikuni da 42 hanno preso poi il posto della coppia di Keihin standard con aria incorporata.

Sono realizzati con macchine CNC e hanno i condotti lavorati. Il filtro è un K&N. I collettori di scarico sono ricoperti in ceramica e si sposano con una coppia di silenziatori Toga.

Capri ha mantenuto il cambio cinque marce di serie, ma visto il consistente aumento di potenza ha montato una frizione rinforzata Barnett. Il pignone di serie da 17 denti ha lasciato il posto a uno da 18, per permettere alla SS di sfruttare meglio la nuova forza del motore. Matt ha letto le 137 miglia prima che la Bonneville arrivasse a prendere il limitatore.

Ma del resto la velocità pura non è la cosa più importante per questa Bonneville SS, ma l'erogazione e la coppia di questo incredibile motore. La curva di potenza è completamente lineare, e l'accelerazione forte unita all'incredibile rumore che esce dalle marmitte Toga rendono la guida una vera esperienza. Nonostante le grandi molle di contrasto la frizione non è troppo dura da azionare, così usare la moto in città non è molto duro per la vostra mano sinistra.

La coppia di Mikuni danno una risposta al gas immediata, sia che ci si trovi in un rettilineo che in uscita di curva, bisogna solo avere l'accortezza di non esagerare con la mano sinistra sotto i 3000 giri, per una certa tendenza ad affogare del motore. Niente che comunque disturbi la guida, ma apertura progressive dell'acceleratore si sposano meglio con la guida di questa Bonnie, e soprattutto fanno riprendere il motore senza incertezze e fluido anche dal rapporto più alto, senza il rischio di rifiuti quando si riprende il gas dopo averlo lasciato.

Se invece si preferisce adottare una guida più sportiva con un utilizzo maggiore del cambio il piacevole bicilindrico mostra una predisposizione a prendere i giri, senza mostrare fastidiose vibrazioni



Una coppia di Mikuni a valvola piatta da 42mm sostituisce Keihins da 36mm originali.

LA VELOCITÀ PURA NON È LA COSA PIÙ IMPORTANTE PER QUESTA BONNEVILLE SS - MA LO SONO LE DOTI DI GUIDA E LA COPPIA RABBIOSA DI QUESTO INCREDIBILE MOTORE.



Snella, agile e potente sono le tre parole che riassumono meglio la Bonneville SS.

LA TRIUMPH DI SOUTH BAY È AMPIAMENTE ABBELLITA DA DIVERSI ACCESSORI PRESI DA CATALOGO AFTERMARKET TRIUMPH, COME IL SERBATOIO CON IL LOGO UNION JACK O IL COPRIFARO.



anche avvicinandosi agli 8000 giri del regime massimo.

La Triumph di South Bay è ampiamente abbellita da diversi accessori presi da catalogo aftermarket Triumph, come il serbatoio con Union Jack o il coprifarò. La sella piatta biposto rende questa moto una vera moto da strada con una posizione di guida ottima grazie anche all'alto manubrio di tipo "flat bar". Le forcelle di serie Kayaba da 41 mm senza regolazione sono state dotate di molle più dure, mentre i due ammortizzatori posteriori sono ora dei WP, e si dimostrano perfettamente in grado di contrastare la maggiore coppia della moto. Il risultato è una moto più rigida ma che non soffre di alcun trasferimento di carico quando si decide di ruotare il polso e di far mordere l'asfalto al pneumatico posteriore.

Il pneumatico posteriore è un Pirelli da 180 mm che calza su un canale aftermarket da 6.00, che inizialmente consideravo fosse un po' troppo grande per questo tipo

di moto. O almeno fino a quando non ho iniziato a sfruttarlo a dovere attraverso le curve del Canyon preferito da Matt. Infatti ora c'è un consistente aumento delle capacità di piega del mezzo, supportato perfettamente dalle nuove sospensioni posteriori.

Questa è stata la prima volta dove ho veramente testato le reali capacità di handling del telaio di una Bonneville, e nonostante le sospensioni non regolabili ne è uscito molto bene, tanto che ho avuto la sensazione che possa gestire ancora più potenza.

La combinazione delle quote ciclistiche conservative (29° inclinazione del canotto e 117mm di avancorsa) unite al pneumatico posteriore ribassato portano il comportamento della Bonneville al suo apice, dopo una prima impressione di una certa tendenza al sottosterzo. Ma guidandola in una bella strada tutte curve, frenando sempre al limite e sfruttando il suo motore nel range ottimale di utilizzo nella fascia dei 4/6000 giri al minuto ha dissimulato tutto questo.

E non si può non essere felice per il disco EBC con particelle di carbonio che Capri ha montato sulla moto, accoppiato a le pastiglie sinterizzate Double-H della stessa azienda, che danno una grande mordente e fanno sì che la Bonnie freni molto bene.

Snella leggera e potente, la Bonneville SS di Matt Capri ha il sapore di una moto retrò di un periodo che ho già vissuto, è una vera moto sportiva dallo stile anni '60. E guidarla oggi è una grande piacere.



C'è un canale da 6 posteriore avvolto da una "gripplissima" gomma Pirelli.

SNELLA LEGGERA E POTENTE, LA BONNEVILLE SS DI MATT CAPRI HA IL SAPORE DI UNA MOTO RETRÒ DI UN PERIODO CHE HO GIÀ VISSUTO, È UNA VERA MOTO SPORTIVA DALLO STILE ANNI '60.

Nascita di una moto:

LA SPEED TRIPLE SPECIAL EDITION

Non avete mai sognato di vedere uscire la vostra Triumph dalle linee di montaggio di Hinckley? Bene, questa è la vostra occasione, e la prima è proprio la mitica Speed Triple...



1

1 ASSEMBLAGGIO DEL MOTORE

Il basamento e l'albero motore sono lavorati in azienda e misurati e marchiati con un codice a barre per assicurare accoppiamenti perfetti. Le varei partie vengono montate nella catena di montaggio, e qui anche i tre pistoni e le bielle vengono inseriti al loro posto, così come le manovelle. Le due parti del basamento vengono unite ed avvitate tramite un utensile DC – che è un computer che controlla che venga applicata la giusta coppia nel serraggio di ciascun bullone.

Il motore viene inizialmente assemblato alla rovescia, quando vengono aggiunti il cambio e la frizione, si rimettono i cilindri in posizione orizzontale e viene fissato il tutto. Il gioco valvole viene regolato e testato in questa fase.



2

2 TEST DEL MOTORE A FREDDO

Le valvole di aspirazione e scarico vengono chiuse così come i passaggi dell'olio e della benzina. Il motore viene quindi testato per assicurarsi che non ci siano eventuali cricche o passaggi nella zona delle valvole o dei pistoni. Programmi computerizzati verificano a questo punto le prestazioni del motore.

FOTO: Jason Critchell



3

3 TELAIO PARTE UNO

Il motore finito esce dalla sua linea di montaggio e incontra quella dei telai. Il telaio da solo viene prima posizionato sopra il motore, poi i supporti del propulsore vengono fissati e il VIN (Vehicle Identification Number – Numero di identificazione veicolo) e la sua targhetta vengono applicati alla motocicletta. E i supporti sono a questo punto pressati nella testa.



4 CATENA DI MONTAGGIO SOSPESA

La moto esce a questo punto dalla catena di assemblaggio in piano, e ha il suo silenziatore montato (la moto può avere il catalizzatore montato o no a seconda del Paese di destinazione). Qui vengono poi aggiunti forcelle, manubrio e la leva del cambio.

5 CATENA DI MONTAGGIO DEL TELAIO

Questo è il punto dove la Speed Triple inizia ad avere le forme riconoscibili che la caratterizzano.

Le ruote anteriore e posteriore sono fissate (compresa la catena già regolata) e le pinze anteriori e posteriori vengono avvitate al loro posto.

6 TRE PASSAGGI

Ora vengono inseriti i vari fluidi; il sistema frenante e i cilindri vengono riempiti fino all'orlo per verificare la perfetta tenuta di tutti i componenti. L'effetto vuoto viene poi utilizzato per aspirare il liquido dei freni spurgandosi in questo modo da sé. In questo passaggio viene anche aggiunto il liquido di raffreddamento.

7 LA CARENATURA

Il serbatoio, i parafranghi e i fianchetti sono ora fissati alla moto.

Il serbatoio viene pre-assemblato prima con i filtri benzina e la pompa, come altri particolari come i fanali.

ISPEZIONE FINALE

Quasi finito! Questo è un controllo di qualità, dove la moto ultimata è scrupolosamente controllata per intero e "firmata" se tutto è come deve essere. E' ora pronta per il controllo sul banco a rulli, e per essere preparata per il suo nuovo proprietario. Il tempo totale per la realizzazione della Speed Triple Special Edition è di 3.5 ore, dall'inizio alla fine.



**PROSSIMO APPUNTAMENTO:
LA INCREDBILE ROCKET III**



Tornado Racket



A FEELING OF
TRIUMPH 

Tornado Racket • resistente all'acqua • anti-vento • traspirante • protezioni CE95 • maniche regolabili
bande rifrangenti 3M • disponibile presso tutte le concessionarie Triumph • 02 9345451

www.triumph.co.uk

