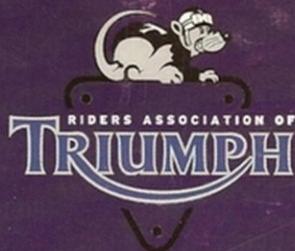


THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 33

Autunno 2004



SPRINT

ST
1050

LA SBALORDITIVA NUOVA SPRINT ST
Tagliente. Armoniosa. Sexy.

TRIUMPH

Gli accessori Triumph, genuini, originali ed autentici:

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

TRIUMPH
MOTORCYCLES

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@numerote.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: +30 1 8000 500 fax: +30 1 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.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 Davidson

tel: 27-11-609 7385 fax: 27-11-609 4118
email: cabcoem@tafrica.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 Riders 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

Le novità di Triumph sono grandi in questo numero del Torque con due nuovi modelli per la gamma, le nuove Sprint ST e Speed Triple 2005, scoperte per la prima volta. E in più tre restyling per altrettanti modelli della gamma; la nuova Daytona 650, la Speedmaster e la T100.

8

Rocket, il lancio!

L'attesa alla fine è finita! La Rocket III ha preso il decollo. La più grande motocicletta mai prodotta in serie ha fatto il suo debutto sulle strade della California, e la stampa americana e mondiale ne è uscita impressionata. Se volete scoprire quello che la potenza della Rocket III è in grado di fare, leggete qui.

14

Readers' Rides



Una collezione di Triumph uniche da tutto il mondo con solo due denominatori comuni: il nome sul serbatoio e la voglia di essere diversi.

20

Il sapore dell'avventura



All'inizio di quest'anno il primo vero RAT Adventure Raid si è svolto nel Africa del nord e sembra che una volta assaggiate le meraviglie e i misteri del Marocco, la vita non sarà più la stessa...

28

A Bike Is Born

Non poteva essere diversamente, non credete? Torque si è occupato del motore da ben 2294 cc della Rocket III e di come nasce sulla sua linea di montaggio speciale nella fabbrica di Hinckley.

30

Nuovi Prodotti

Anticipazioni di quelle che saranno le novità della linea di abbigliamento Triumph 2005.

32

Letters

50.000 miglia su una Daytona 1200SE, quarant'anni tra Triumph e alcune veramente interessanti notizie dal passato. I lettori di Torque avranno di che sfamarsi.

34

A Day In The Life

Un viaggio nella vita lavorativa delle persone che lavorano in Triumph. Questo numero, Neil Barr, l'uomo che decora i vostri serbatoi.

CENTRES

RWI - RW7 RAT WORLD

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 in mezzo), Rat World è tutto quello che riguarda gli incontri e il condividere la passione per Triumph.



STAI CERCANDO QUALCOSA DI SPECIALE? L'HAI TROVATO!

Hai già guidato la nuova Rocket III? Sono appena sceso dal mio primo giro e c'è una sola parola. Incredibile! E' un aggettivo strausato, ma per la Rocket III non ci sono altre parole in grado di rendergli giustizia. Nessuno mi può contraddire se dico che non può esistere una moto simile. E se consideriamo il numero di moto che state prendendo per voi, è la conferma di quanto piace.

Una cosa interessante che è emersa è che una grande percentuale dei possessori di Rocket III erano in precedenza proprietari di motociclette sportive dalle alte prestazioni. Che sia l'inizio di un nuovo trend?

E se qualcuno cercasse ulteriori prove che Triumph offre un'esperienza unica di guida, le nuove Sprint-St e Speed Triple svelate in questo numero del Torque lo proveranno.

Unite lo stile incredibile con le incredibili performance dei loro tre cilindri e avrete un qualcosa di veramente unico.

Vivere l'esperienza del mondo Triumph, che è poi quello che è il RAT. No cerchiamo in tutti i nostri eventi, sia che sia tour, raid e run di un giorno, di riunire lo spirito di avventura, individualità e originalità che fa sì che le persone mettano Triumph in primo posto.

Quest'anno siamo andati in Marocco, organizzato radi dalle montagne della California al profondo sud ovest della Francia. Abbiamo preso il controllo di una castello infestato dagli spettri nel Galles e indossato kilt in Canada.

I racconti di tutti questi eventi, e ancora di più, sono in questa edizione di Torque.

Noi vogliamo stimolare le sensazioni. Guidare una Triumph è come guidare una motocicletta unica.

Il carattere e il suono del motore, i freni, la guida. La Triumph è una motocicletta per motociclisti e attraverso il RAT noi vogliamo creare una esperienza speciale per i piloti.

Potete trovare i temi durante scorrendo da una parte all'altra il nostro calendario. Sia che sia un toru, un raid, un run di un giorno o una giornata in pista, gli eventi RAT aiutano a dare alla vita quell'esperienza unica di guida che tutti cerchiamo.

I nostri coordinatori regionali vi stimolano costantemente per coinvolgervi nel RAT attraverso i loro puntuali report e in migliaia hanno seguito i loro suggerimenti. Ora noi abbiamo 38,000 membri in tutto il mondo e il numero di soci che si iscrivono è incrementato di un incredibile 17 per cento negli ultimi 12 mesi, e del 24% nella sola America.

Questo significa che stiamo facendo qualcosa di giusto. Ma ovviamente il processo non si deve mai fermare. Siamo sempre alla ricerca di idee e luoghi dove andare, strade da percorrere e cose da vedere. Se avete una qualsiasi idea, scrivete qualche riga al vostro coordinatore RAT. Ma più di tutto, prendete la vostra Triumph e riscoprite giorno per giorno cosa è quella cosa che rende guidare una Triumph un qualcosa di veramente unico.



Neil Webster
International Manager
Riders Association of Triumph

Novità Modelli 2005

Le novità della gamma Triumph motorcycles per la gamma 2005 prevedono due nuovi modelli e tre importanti aggiornamenti che faranno stupore.

Sprint ST

La Sprint ST è sempre stata considerata una moto molto versatile. E' una sportiva che può fare del turismo e una tourer in grado di divertire come una sportiva. E partendo da questa sua caratteristica Triumph ha realizzato la nuova incredibile Sprint ST attraverso un processo di produzione più evoluto, con prevede che ogni singolo pezzo della moto viene esaminato, migliorato e rifinito.

Il suo nuovo tre cilindri benzina a iniezione di 1050cc ha aumentato tutto quello che lo ha sempre reso così sfruttabile. Più coppia, per una guida fluida in ogni marcia e più potenza per quando è richiesta. Il picco di



potenza massima ha l'incredibile valore di 125PS a 9.250rpm mentre quello di coppia massima arriva a 104Nm a 5.000rpm.

Ulteriormente rivisto è il cambio a sei marce, con i leveraggi modificati, e la frizione fissata con un sistema di recupero del gioco.

A incontrare il motore della Sprint ST è un nuovo incredibile telaio. Un ridisegnato doppio trave che mostra un interasse ridotto a 1454, realizzato per una motocicletta dalla guida incredibile.

Una forcella telescopica di alta qualità da 43mm, regolabile nel precarico aiuta il controllo, mentre il monoammortizzatore posteriore è regolabile nel precarico e in estensione. Una coppia di potenti pinze a quattro pistoni è accoppiata a dei dischi flottanti da 320mm che assicurano una capacità frenante superba. I serbatoio contiene 21 litri.

Il nuovo look della Sprint ST è allo stesso tempo funzionale e bello e in ogni sua parte è molto elegante. Come le parti cromare o gli indicatori di direzione inseriti negli specchietti, che aggiungono classe. Particolare stilistici, come il faro anteriore triplo e i tre terminali di scarico, le luci posteriori a LED si completano l'un l'altro armonicamente. La nuova strumentazione include un computer LCD con e le funzioni di velocità oltre le classiche funzioni.





Speed Triple

La Speed Triple, una vera icona del motociclismo, con la versione 2005 nasce per la seconda volta. Rinnovata nella linea, la nuova versione monta un tre cilindri, DOCH, da 1050cc a iniezione rivista per erogare una grande tiro fin dai bassi, insieme a dei medi più sostanziosi e un incredibile livello di potenza massima. E le performance del motore sono infatti incredibili, con una potenza di 130PS a 9,100 giri al minuto e un picco di coppia massima di 105Nm a soli 5,100 giri al minuto.

L'obbiettivo degli ingegneri Triumph sono stati la guidabilità e l'erogazione della potenza, e a riguardo il motore è stato anche rifinito con l'adozione di un nuovo cambio sei marce, con un rapporto finale diverso e una nuova frizione con sistema antisaltellamento.

Il carattere forte del tre cilindri in linea che ha conquistato intere "legioni" di innamorati della Speed Triple, ovviamente, è rimasto completamente intatto.

A circondare il motore c'è un telaio completamente rivisto. Un rigido doppio trave in alluminio che dà maggior solidità, mentre la forcella da 45mm a steli rovesciata completamente regolabile e il mono posteriore

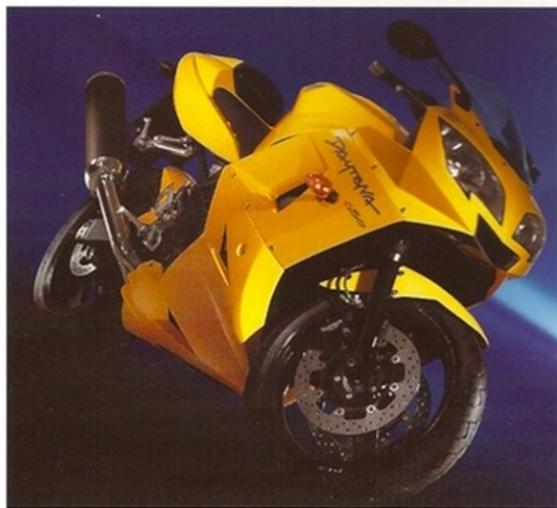
con serbatoio separato sono studiati specificatamente per la Speed Triple e danno nuovi livelli di qualità e resa.

Allo stesso modo, la coppia di pinze radiali a quattro pistoni e i dischi flottanti da 320mm assicurano una frenata potente e precisa. I cerchi a cinque razze aggiungono stile e sostanza, mentre il classico forcellone monobraccio è stato completamente ridisegnato.

Una coppia di scarichi alti e ovali assicurano al motore il suo classico e inconfondibile sound.

Lo stile tagliente della Speed Triple, sottolineato dall'acciaio inossidabile e dai particolari in alluminio spazzolato, è impossibile da ignorare.

Ispirata dal look corto, quasi mozzato, così popolare nelle strade del suo Europa la Speed Triple ha linee brutali e il look minimalista di una macchina costruita interamente attorno al suo motore. I dettagli abbondano. Il faro posteriore a LED e gli indicatori di direzione dalle lenti trasparenti integrano i doppi fari anteriori, che da soli sono una grande parte dello stile unico della Speed Triple. La nuova strumentazione invece è composta da il contagiri analogico, spia programmabile per il cambio marcia, un trip computer e il tachimetro digitale.



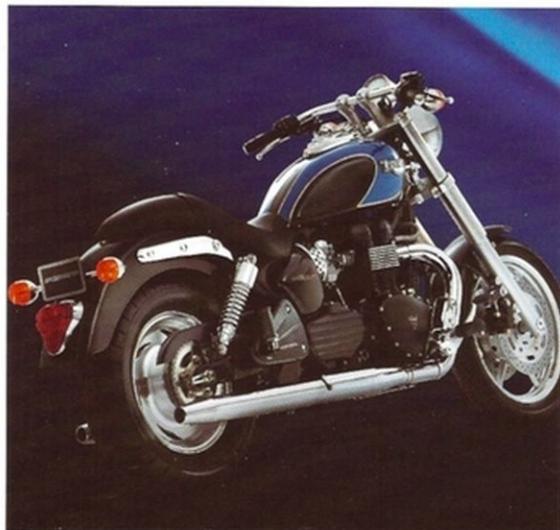
Daytona 650

La Daytona seicento è stata a lungo considerata come una delle supersport dalle caratteristiche di guida migliori. E per non restare mai seduti sugli allori il quattro cilindri in linea sedici valvole DOCH a iniezione è stato profondamente rivisto dagli ingegneri Triumph. La corsa del motore è stata incrementata di 3.1mm fino a 44.5 per aumentare la cilindrata di 47cc per arrivare alla soglia dei 646cc per dare alla Daytona 650 un considerevole incremento di potenza e coppia su tutto l'arco di giri e in particolare ai medi.

Alla ruota posteriore arriva ora il picco massimo di 114PS a 12,500rpm, con un picco di coppia di 68Nm a 11,500rpm. L'erogazione della potenza, grazie al nuovo sistema EFI, è migliorata su tutto l'arco dell'erogazione. A rinnovare ulteriormente il motore c'è anche una nuova frizione con sistema antisaltellamento mentre il nuovo cambio a sei marce con un rapporto finale diverso.

Una ridisegnata frizione a sette dischi (due in più della precedente) bilancia la coppia extra per gli ingranaggi. Sempre nuovo per il 2005 è il silenziatore in alluminio con finitura nera.

Disponibile in due colori, Racing Yellow e Tornado Red, ogni Daytona 650 è fornita di serie con il guscio coprisella posteriore in tinta con la carrozzeria.



Speedmaster

La Speedmaster è una incredibile media di categoria cruiser estremamente versatile.

Di nuovo per la versione 2005 c'è il rinnovato motore portato a 856cc, bicilindrico otto valvole DOCH raffreddato ad aria con manovellismo a 270° in gradi di dare una coppia sostanziosa, pulsante e dolce al stesso tempo

Il picco di potenza massima di 65PS arriva a 6,500 rpm mentre la coppia massima di 68Nm è disponibile a soli 3,500rpm.

La Speedmaster è disponibile nelle colorazioni Jet Black, Jet Black e Tornando Red e da quest'anno Jet Black e Neon Blue.



T100

La T100, con il suo contagiri, le protezioni in gomma per il serbatoio e i carter cromati del suo motore si veste di qualche extra per rimarcare il suo forte legame con le classiche sportive degli anni sessanta. E per il 2005 ha anche un po' di pepe in più...

Il piatto forte extra viene da sul nuovo bicilindrico parallelo di 865cc, raffreddato ad aria. Un alesaggio e una corsa di 90 x 68, un rapporto di compressione di 9.2:1 e il manovellismo a 360° le rendono un'unità dolce e vigorosa allo stesso tempo. Completamente nuova per il 2005 è l'elegante colorazione Opal White e Tangerne, che regala una valida alternativa al classico Jet Black e White.



Triumph Day, successo annunciato!



Si è svolto come di consuetudine anche quest'anno l'immane Triumph Day. Giunto ormai alla settima edizione, sempre fedele alla pista di Varano de' Melegari, la grande festa delle Triumph e di tutti i "triumphisti" si è rivelata un grandissimo successo anche quest'anno.

Oltre 600 Triumph presenti, quasi 2000 turni in pista, per una due giorni indimenticabile nel circuito parmense. Tanta pista, ma anche giri nelle belle strade vicino all'autodromo, manifestazioni di contorno, l'entusiasmante stunt-man ufficiale della Triumph Kevin Carmichael e una divertentissima grigliata il sabato sera hanno catalizzato l'attenzione dei presenti.

E per tutti gli appassionati delle special e delle modifiche l'occasione anche per sfoggiare e fare valutare la propria motocicletta grazie al concorso gestito dalla rivista Superbike che ha premiato le Triumph più belle.

Ma più di tutto due giorni passati tra amici e a stringere nuove amicizie con persone che hanno lo stesso modo di intendere la motocicletta e il suo modo di viverla. Forse è proprio questo il segreto del suo successo.

Una manifestazione che ormai cresce ogni anno di più e che si prepara per il prossimo anno a diventare ancora più internazionale. L'interesse per il Triumph Day è arrivato ormai anche fuori confine e per l'ottava edizione sembra proprio che ci siano tutti i presupposti per fare ancora meglio!

E per tutti quelli che vogliono scoprire cosa si sono perso, o per coloro che erano presenti e vogliono ripassare mentalmente quei due giorni incredibili a pagina 2 e 3 della sezione Rat World di questo Torque possono trovare un incredibile report.

Vi aspettiamo alla prossima edizione, sempre sulle vostre incredibili Triumph!



Il **Razzo** ha preso il decollo!

L'imponente Rocket III spinta da un propulsore da 2.300 cc è arrivata sul pianeta Terra. Roland Brown è stato uno dei primi a sperimentarne la potenza nella soleggiata California.



In California, non occorre guidare a lungo la nuova Rocket III per comprendere la ragione del successo che il possente motore tricilindrico ha già riscosso negli Stati Uniti. Il cameriere che ci accompagnò al tavolo del ristorante sulla Highway One non prestò attenzione alle possenti cruiser tricilindriche parcheggiate all'ingresso, ma non appena sentì che eravamo alla guida di motociclette Triumph non perse tempo e ci raccontò tutto della sua vecchia Thunderbird Twin.

Un altro tizio seppe fare di meglio: una volta sceso dall'auto per esaminare la Rocket III, tra una serie di ooooh ed aaaah ci raccontò della sua gioventù scandita da motori bicilindrici paralleli. L'entusiasmo per Triumph è tuttora evidente in California, dove il vecchio

stabilimento di Meriden ha venduto molte motociclette negli anni Cinquanta e Sessanta.

E ancor più evidente è il grande entusiasmo per questa motocicletta dallo stile americano. Questa cruiser lunga e rilassata si distingue dai precedenti modelli realizzati ad Hinckley. La Rocket III è possente e scintillante, le sue forcelle hanno un'inclinazione di 32 gradi. Inoltre, l'assetto longitudinale dei cilindri ricorda le vecchie Henderson e le Indian degli anni Trenta.

Naturalmente, questa motocicletta inglese dai tratti americani rappresenta un connubio perfetto dal punto di vista commerciale. I vantaggi derivanti dal passaparola o dal riconoscimento con il marchio non sono stati debitamente sfruttati dal momento che Triumph, finora, non ha avuto un modello





La Rocket III contiene la forza di un pugno in un telaio facile da usare....

... e sia in movimento sia da ferma domina completamente la scena.



rappresentativo nel settore primario del mercato statunitense. Più di tre quarti delle motociclette oltre i 650 cc vendute negli Stati Uniti sono delle cruiser, la maggior parte delle quali vanta motori considerabilmente più performanti rispetto ai 790 cc dei motori twin della America e della Speedmaster.

Senza dubbio, ora Triumph è in grado di offrire al mercato americano una cruiser di più grandi dimensioni. Il motore mastodontico della Rocket III che eroga una potenza pari a 2.294 cc fa di questa cruiser la motocicletta più grande al mondo. Queste sue caratteristiche, hanno fatto in modo che la Rocket III fosse ben accolta in altre nazioni, tra cui l'Inghilterra.

Tuttavia, il lancio su strada della Rocket III doveva avere luogo negli Stati Uniti. Ecco perché mi diressi verso sud sulla famosa Highway One californiana con, alla mia destra, le scogliere ed i frangionda del Pacifico e, alla mia sinistra, una distesa di vigneti battuti dal sole. Davanti a me, altre due Rocket procedevano a circa 95 km orari.

Una volta arrivati in cima ad una piccola salita per osservare la strada che si apriva davanti a noi in un breve tratto scosceso privo di traffico, capii che era giunta la mia occasione per scoprire ciò di cui era capace quel vortice di metallo. Non mi preoccupai di scalare la marcia, guardai nello specchietto, diedi gas e mi piegai leggermente dietro il piccolo cupolino mentre il tre cilindri a 140 bhp si metteva al lavoro.

Da 3.000 giri motore al minuto con la marcia più alta, la Rocket balzò in avanti istantaneamente, stratonandomi per le spalle attraverso l'ampio manubrio ricurvo. Qualche attimo dopo, sfrecciai accanto alle due motociclette che mi precedevano: testa bassa, un evidente ghigno sul volto e mano sull'acceleratore...per poi rallentare non appena vidi una macchina sulla strada. Non raggiunsi il limite dei 225 km orari, in corrispondenza del quale si innesca il controllo elettronico della velocità, ma certamente la Rocket diede prova di saper accelerare in modo strepitoso.

In queste condizioni, le prestazioni su tracciato lineare di questa possente motocicletta sono alquanto evidenti. Inoltre, l'accelerazione mediata dal tricilindrico è garanzia di divertimento. Con una notevole coppia massima di 200 Nm a 2.500 giri al minuto, il 90% della quale è disponibile tra i 2.000 ed i 6.000 giri, è stato un gioco da ragazzi lanciare in corsa la Rocket III grazie anche alla stabilità del suo assetto ed all'aderenza al suolo del pneumatico posteriore da 240.

Infatti, il dispositivo a doppia farfalla del sistema ad iniezione permette di controllare il prelievo di benzina tramite l'unità a controllo elettronico del motore e, naturalmente, il "polso" del pilota. La coppia si riduce del 7% nelle due marce più basse e di poco meno in terza, prima che la potenza massima venga erogata in quarta e nella marcia più alta. Questa piccola riduzione influisce, anche se in maniera discutibile, sulle prestazioni esorbitanti attribuite alla Rocket III, sebbene

questa motocicletta rimanga più veloce di qualsiasi altro veicolo su ruote.

Questo vortice di potenza è senz'altro apprezzabile, ma le prestazioni della Rocket dovevano sorprendere anche a velocità meno sostenute. E così è stato. Il gigantesco motore a 12 valvole garantisce un funzionamento lineare scandito dalla vibrazione dei tre cilindri che conferisce alla motocicletta un tocco di carattere e da un impianto di scarico abbastanza silenzioso. La flessibilità del motore consente un utilizzo ridotto del cambio a cinque velocità che, tuttavia, assicura cambi di marcia alquanto efficienti.

Probabilmente, la caratteristica più sorprendente della Rocket III risiede nel fatto che le mastodontiche dimensioni e le elevate prestazioni su tracciati lineari si associano ad una maneggevolezza di tutto riguardo. Non avevo grandi aspettative a tal proposito perché, dopotutto, si trattava di una mastodontica cruiser. I 320 kg di peso a secco (con un serbatoio da 25 litri), un interasse da 1695 mm e l'enorme pneumatico posteriore potrebbero far presagire una capacità di sterzo alquanto anomala.

Ma non è affatto così. Non appena ci si siede sulla sella bassa (740 mm) della Rocket III, ci si potrebbe sentire leggermente intimiditi dall'ampio serbatoio e dall'ancor più ampio manubrio ricurvo che fa da contorno al contagiri ed al tachimetro, di più piccole dimensioni, incorniciati da bordure cromate. Ma il peso sembra scomparire quanto la si mette in moto. Oltre al controllo per l'erogazione della potenza, l'ultrabasso centro di gravità, supportato da un albero motore che dista soltanto 205 mm dal suolo, consente un buon assetto del traliccio ed una facile guida.

Il comfort si è rivelato soddisfacente sebbene, essendo io piuttosto alto, la posizione eretta di guida di molte cruiser provoca, dopo qualche tempo, dolore alla schiena. Le robuste forcelle rovesciate della Triumph da 43 mm ed il doppio ammortizzatore sono sufficientemente morbidi da assorbire con efficienza piccole irregolarità del suolo. Tuttavia, la breve escursione delle sospensioni ha soltanto parzialmente attutito le buche di maggiore entità.

La manovrabilità della Rocket, nonostante la sua mole, ha dato prova di essere l'aspetto più intrigante del telaio. Gli ampi cannotti garantiscono stabilità, il telaio e le sospensioni permettono alla motocicletta di seguire la direzione prestabilita e la sua adattabilità alle curve ha reso molto divertente viaggiare sulle strade secondarie della California. L'altezza minima da terra, a volte, si è dimostrata insufficiente ben prima che i robusti pneumatici Metzeler perdessero aderenza. Tuttavia, secondo lo standard delle cruiser la si può considerare generosa e le pedane retraibili sono state il primo punto di contatto con il suolo.

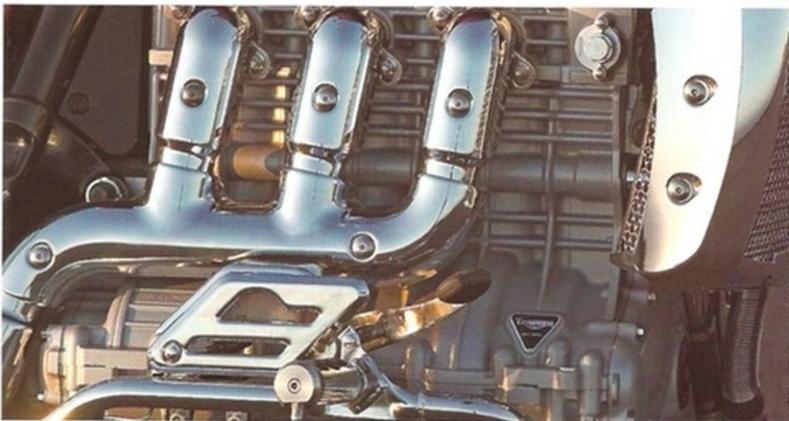
In realtà, pochi acquirenti probabilmente si lamenteranno della scarsa altezza da terra, sebbene Triumph sostenga che molti di coloro che hanno ordinato una Rocket, attualmente, non guidano delle

cruiser e che il 25 % di essi possiede motociclette sportive di grandi dimensioni. Senza dubbio, anche questi motociclisti rimarranno colpiti dal freno anteriore, una miscela di pinze a quattro pistoncini e di dischi da 320 mm ereditati dalla Daytona 955ie.

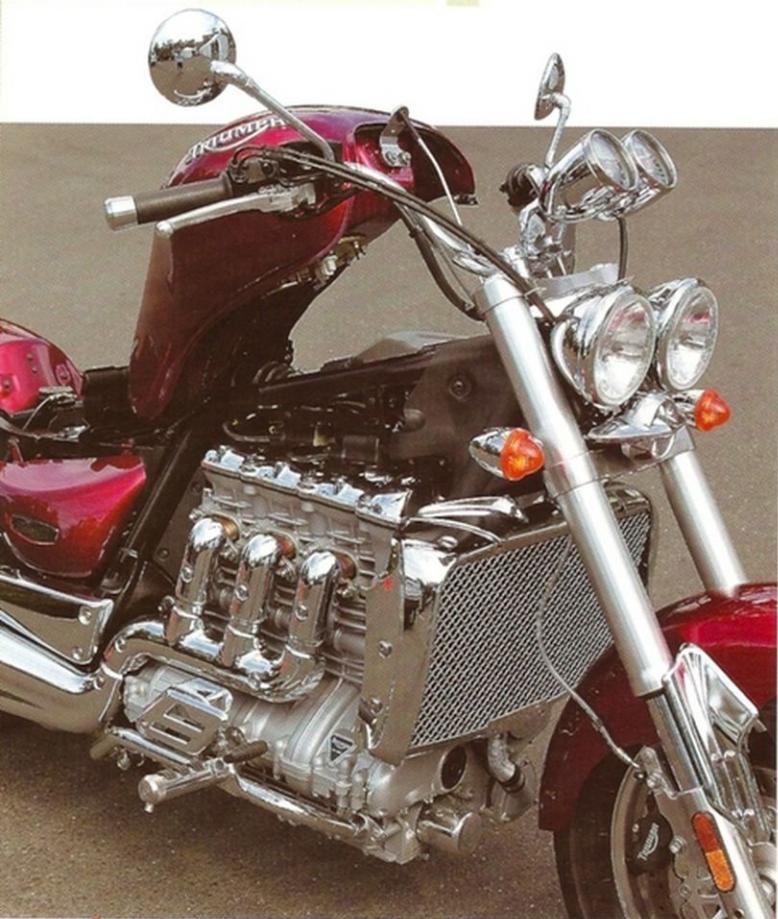
Se questi motociclisti sono attirati dalle caratteristiche tradizionali delle cruiser, come l'attenzione ai dettagli, l'abbondanza delle cromature e degli accessori aggiuntivi, certamente non rimarranno delusi. Il look del doppio fanale anteriore è ulteriormente rafforzato dalla distintiva copertura cromata del clacson. La Rocket presenta numerosi elementi luccicanti, dalla finitura del parafango anteriore alle coperture del tubo di scarico. Il sedile del passeggero è rimovibile e progettato in modo che non danneggi la verniciatura del parafango posteriore.

Le finiture standard sono rosse o nere, sebbene esistano svariate alternative ancor più elaborate. Gli accessori comprendono: cupolino da touring, pedane, panieri da viaggio, elementi cromati e sistemi di scarico. La mia unica (piccola) lamentela è che occorre pagare una somma aggiuntiva per l'orologio. Il prezzo di 11.999 GBP con messa su strada è considerevole, ma assolutamente competitivo per una cruiser di grandi dimensioni. Alla luce di tutto ciò, è facile comprendere perché la Rocket III abbia già riscosso un grande successo su entrambi i lati dell'Atlantico.

La Rocket III è disponibile presso i rivenditori autorizzati Triumph.



UNA CRUISER CON UN MOTORE COSÌ GIGANTESCO CHE I SUOI 2.294CC LO RENDONO IL PIÙ GRANDE MOTORE DI SERIE MAI REALIZZATO PER UNA MOTOCICLETTA.



IL SISTEMA DI SCARICO E' COMPOSTO DA UNA MARMITTA CATALITICA CHE PERMETTE ALLA ROCKET DI ESSERE CONFORME AGLI STANDARD EURO 3 IN MATERIA DI EMISSIONI GASSOSE PER I QUALI E' PREVISTO UN MONITORAGGIO TRIENNALE.

Dettagli Tecnici sulla Rocket

I progettisti di Triumph, tra cui lo stylist John Mockett, hanno analizzato i pareri dei colleghi statunitensi prima di decidere la linea della Rocket III. Sulla base del prototipo originale, la potenza è passata da 1.500 cc a 2.294 cc dal momento che i motociclisti americani credono nella formula "più grande è, meglio è".

Il team di progettazione ha esaminato il layout del motore quadrilindrico e V6 prima di optare per il tre cilindri in linea. Quest'ultimo ha richiesto l'adozione di un impianto di raffreddamento ad acqua a causa dei due cilindri posteriori schermati. Il layout DOHC a 12 valvole ha consentito di raggiungere prestazioni soddisfacenti, con un'erogazione di potenza massima pari a 140 bhp a 5.750 giri al minuto. Il layout lineare della coppa dell'olio e la compattezza del cambio a cinque velocità hanno permesso di minimizzare il volume della struttura. Gli intervalli di assistenza tecnica sono previsti a 16.000 km.

Il sistema di aspirazione utilizza una scatola d'aria posta sotto il sedile ed una camera a vuoto posta a sinistra del serbatoio che alimenta il sistema ad iniezione. La presenza della doppia farfalla consente all'unità di controllo elettronico del motore di controllare la reattività della valvola riducendo la coppia pari a 200Nm del 7% massimo nelle due marce più basse. Il sistema di scarico è composto da una marmitta catalitica che permette alla Rocket di essere conforme agli standard Euro 3 in materia di emissioni gassose per i quali è previsto un monitoraggio triennale.

Il layout longitudinale del motore ha reso alquanto naturale la scelta dell'albero motore Triumph. Il design a 120 gradi dell'albero motore associa un albero bilanciante per il controllo delle vibrazioni, permettendo al motore di essere un elemento portante del telaio d'acciaio a doppia culla.

Triumph ha collaborato molto con il fornitore di sospensioni Kayaba e con i produttori di pneumatici, tra cui Metzeler, per affinare la ciclistica. Il massiccio pneumatico posteriore MEB80 è montato su un cerchio da 7.5 pollici.





L'ottimo comportamento del telaio sposa alla perfezione la massiccia coppia del motore. La Rocket III dà sempre l'impressione di avere un riserva di potenza da usare a piacimento



I piccoli dettagli aggiungono classe



la volete cromata? La avrete...

SPECIFICHE TECNICHE TRIUMPH ROCKET III

MOTORE	
Tipo	Tre cilindri in linea raffreddato ad acqua, 12 valvole, DOHC
Cilindrata	2294cc
Alesaggio e Corsa	101,6 x 94,3mm
Compressione	8,7:1
Alimentazione	Iniezione elettronica, condotti da 52 mm
Cambio	5 Velocità
Potenza Massima	140 PS a 5750 giri
Coppia Massima	147 Nm a 2500 giri
CICLISTICA	
Telaio	In acciaio a doppia culla
Sospensioni	Anteriore: Forcelle Kayaba da 43mm Posteriore: Doppio ammortizzatore Kayaba regolabile in precarico
Freni	Anteriori: Doppio disco da 320mm, pinze a quattro pistoncini Posteriori: Disco singolo da 316mm
Ruote/Gomme	Anteriori: In lega 150/80-17 Metzeler Marathon ME880 Posteriori: In lega 240/50-16 Metzeler Marathon ME880
Inclinazione sterzo/Avancorsa	32°, 115mm
Interasse	1695mm
Capacità serbatoio	25 litri
Peso	320kg

Le Special dei Lettori

Cio che serve per rendere una moto unica e l'esclusività in tutto il mondo e Torque ha riunito una collezione di Triumph uniche, da quella più "gentile" alle più "cattive" e modificate. L'unica cosa che hanno in comune è il nome sul serbatoio e il desiderio di essere delle motociclette special assolutamente uniche..

"IL SELVAGGIO"

L'IDEA è nata nel rivedere "Il Selvaggio" (The Wild one), film ambientato negli USA alla fine degli anni cinquanta, dove l'attore Marlon Brando scorazzava in sella ad una Triumph.

Ho provato ad immaginare l'attuale Speedmaster, trasferita nel

contesto ambientale del film. Con grande entusiasmo, appena avuta a disposizione la moto, ho dato via libera alla mia fantasia. Ho iniziato sostituendo il cerchio anteriore a razze, con uno più classico a raggi, pur mantenendo il doppio disco freno. La forcella è stata spogliata,



accorciata e dotata di piccoli soffiotti. Anche il manubrio originale ha lasciato posto ad un altro dalle linee più classiche, ma a mio avviso ciò che rende la moto più conforme al periodo al quale mi sono ispirato, sono senza dubbio, la sella le molle, lo scarico due in uno con il silenziatore dalle forme in uso in quegli anni e per ultimo le grandi pedane.

Ho eliminato il parafango

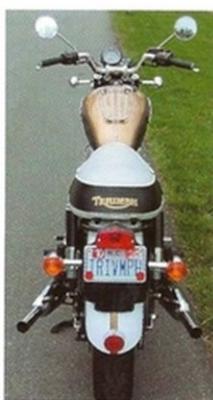
anteriore, mentre il posteriore l'ho accorciato e dotato di un piccolo fanalino. Ammortizzatori più corti, gomme della Bonneville America ed una bella mano di vernice nera sui pochi particolari cromati di serie, hanno completato l'opera. Sembra semplice da dire, ma è stato un lavoro lungo e radicale, che comunque ora mi rende molta soddisfazione.



RITORNO AL FUTURO



PATRICK Martin di Durham, del nord Carolina in USA, ha ricreato il suo sogno, una Bonneville della metà degli anni sessanta. Ma lasciamo che sia lui a raccontarci, "Ho acquistato una Triumph Bonneville ad Ottobre del 2002, e ho presto realizzato che la moto sarebbe stata una base perfetta per delle modifiche estetiche. I successivi 2 anni li ho passati a raccogliere diversi parti e particolari



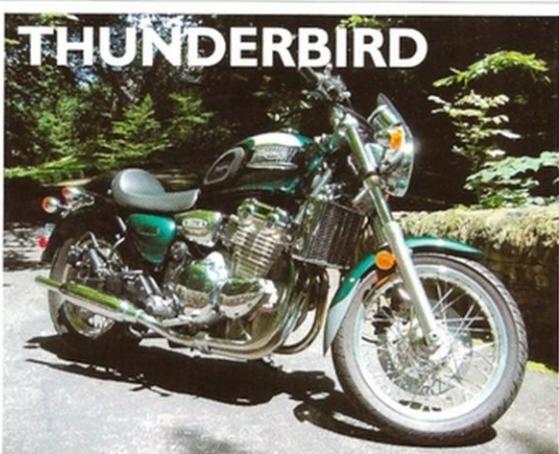
aftermarket con l'intenzione di realizzare una Bonneville "Project 1964" partendo appunto da una versione realizzata ad Hinckley. In sostanza, sono partito dalla moderna Bonneville per renderla più simile possibile alla versione del 1964 della Bonnie realizzata a Meriden; che è il mio stile e colore preferito di sempre della Bonneville. Non posso essere più felice del risultato!"

CAFÉ MANIA!

ALLA FINE degli anni sessanta Mike Nowicki era il sales manager di BobLeppan Triumph a Detroit, il più grande concessionario Triumph dell'epoca. Ha costruito una Bonneville café-racer per ricordare i vecchi tempi e vivere nuove esperienze. Lasciamo che sia Mike a raccontarci: "Essendo cresciuto con le café-racer Triumph negli anni sessanta, non ho potuto aspettare di mettere le mani sulla nuova Bonneville che era già café style, come usiamo dire noi. Sono partito da un modello 2001 aggiungendo semimanubri e pedane arretrate insieme a un kit contagiri e

particolari cromati presi dal catalogo Triumph Parts

Il parafango posteriore è stato modificato tagliandolo e montando un fanale old-style e con il tocco finale di una sella Corbin monoposto. I soffiati per le forcelle e altri particolare arrivano da bellacorse.com. Il tutto con una bella colorazione "nero diamond"! Pastiglie e disco EBC, silenziatori a megafono corti della D&D e carburatori maggiorati hanno migliorato potenza e suono! La moto riporta alla mente tutti i bei ricordi del "vecchi tempi" e mi sta regalando un sacco di esperienze incredibili".



FAN TRIUMPH di vecchia data, Rick Gallagher di Nabert, PA USA, ha trasformato la sua Thunderbird del 1998 in una café-racer dallo stile speciale. Rick, "Ho comprato la moto usata nel 2000 con 1088 miglia all'attivo. Ho fatto tantissimo per trasformarla come è ora e la moto cambia continuamente faccia da dovunque la si prenda. Mike Vaughn se ne è innamorato quando l'ha vista a raduno "Triumph attraverso l'America", dove ho ottenuto una targa per il primo posto nella classe custom a Hermys Triumph a Port Clinton, PA. Sono un appassionato di Triumph da

quando avevo circa 10 anni, il mio primo lavoro per i weekend a 12 anni è stato in un negozio Triumph per pulire i pavimenti e cambiare l'olio in cambio di pezzi per sistemare la mia Triumph da flat-track. Tutta questa passione mi ha dato l'ispirazione per prendere le linee classiche della Thunderbird e trasformarle nel mio modo di vedere una moderna moto dallo stile retrò.

Ho così aggiunto un kit ad alte prestazioni Nology e questo inverno ho realizzato anche un bracciale porta videocamera che ho messo sul manubrio per poter registrare qualcuno dei miei viaggi.

CAVALLI

IL MISTERIOSO Cavaliere Nero (Black Night) è il responsabile di questa gustosa, e veloce, café-racer moderna che vuole ricordare i destrieri di un tempo.

Over to the man himself... "E' una café-racer, ma non solo per andarci al pub! La base è una Sprint Sport del 1998. Ora, la mia "Triton" (come dice il serbatoio) ha più di 50.000 km. E' andata su un banco Dynojet e ha erogato 103,8 cavalli alla ruota, che significa che ha circa il 20% in più di potenza rispetto ad una Daytona 900 standard. Ovviamente le modifiche non termineranno mai, ma quelle più importanti sono: manubri e pedane di una Daytona 900, la sella di una Norton da corsa, le carene di una

Ducati 900SS, parafango anteriore in alluminio, specchietti di una macchina Triumph e frecce a pallottola. Il motore ha un filtro K&N diretto, carburatori Keihin FCR 39 (senza filtri) presi da Mecatwin, più un sistema di scarico doppio e dischi freno sempre Mecatwin. L'ammortizzatore posteriore è della EMC, con le molle forcella della RaceTec negli steli. Il radiatore è stato abbassato, l'impianto elettrico è stato modificato e lo stesso è successo per il telaio posteriore. La batteria è un modello più piccolo e il recupero dei liquidi è stato rimpicciolito e spostato nella carena anteriore. Spero che tutto questo vi piaccia!"



HENRY GREY, dal Michigan USA aveva ben chiaro in testa cosa voleva quando ha iniziato la personalizzazione della sua Bonneville. "Il mio traguardo era una moto confortevole, divertente da guidare con un po' più di potenza, tenuta e frenata.

L'ho ottenuto alla grande! Le mie altre due moto sono una Sprint ST del 2001 e una Daytona 1200 SE del 1999. La Sprint guadagna miglia ogni anno, ma la Bonnie esce dal garage più spesso! Il contachilometri della Bonneville legge attualmente 9.500 miglia. E' stata ordinata nel novembre del '99, costruita a gennaio del 2001 e consegnatami in Marzo.

Monta i seguenti accessori Triumph, protezioni in gomma sul serbatoio, coperchio testa



ATTIRA CURIOSI

COLIN BUTCHER, di Los Angeles, USA, riceve sempre un sacco di domande sulla sua moto ovunque lui vada, ma ha sempre la risposta pronta. "Questa è la mia Bonneville del 2001, molte persone mi hanno detto che avrei dovuto mandarla a Torque, così eccola! Partendo dal parafango anteriore che è stato accorciato, 4 pollici sulla parte anteriore e 3 in quella inferiore. Il supporto superiore è stato rimosso e il parafango cromato. Ho aggiunto i soffiati alla forcella, il kit ufficiale per il contagiri e il supporto fanale cromato. I collettori sono ricoperti in ceramica e i

silenziatori riprendono quelli delle Bonnie old-style.

Al posteriore c'è un copricatena cromato, il parafango posteriore tagliato di 4 pollici e cromato. Sempre cromati sono i pannelli laterali, il coperchio valvole e i supporti manubrio

La motocicletta ha percorso più di 6000 miglia senza problemi e ovunque io vada la gente mi ferma, per guardare e fare domande come "Di che anno è?" e "Hai fatto tu le modifiche?". Il loro ultimo commento è di solito "Avevo una di queste quando ero giovane..." e la mia risposta? Prendine un'altra, ho appena passato i 60!"

CONFORTEVOLE, MA CON UN PICCOLO EXTRA...

cromato, cavalletto centrale, silenziatori liberi, sella monoposto e contagiri.

Triumph Detroit mi ha procurato le decal Union Jack, il cupolino, il pignone da 18 per la trasmissione e gli specchietti. Successivamente la mia carta di credito ha comprato manubrio basso, molle progressive forcella della Wilbers, piedi forcella LSL, un disco Beringer flottante in ghisa, pastiglie sinterizzate sempre Beringer, pneumatici Avon e

cerchi in alluminio Sun.

Ken Lannoo, proprietario di TT Motorcycles a Detroit, ha procurato un prototipo di sella. Jason Lerczak ha invece preparato il motore e i carburatori mentre l'autografo sui fianchetti laterali è stato cortesemente fatto da Gary Nixon, un ex Campione dell'AMA Grand National!

L'ultima volta che è stato messo sul banco Dyno, nell'Agosto del 2002, ha erogato più di sessanta cavalli alla ruota."

CUSTOM SPEEDMASTER

ROLLAND Roussin è proprietario di un negozio di tuning, RR Performance, situato in Quebec, Canada. E' specializzato in motori ad alte prestazioni e in modifiche. La moto che vedete qui è nasce come una Speedmaster, che Rolland e suo figlio Jonathan hanno completamente spogliato, fino all'ultima vite, prima di iniziare il lavoro. Il primo step ha previsto maggior potenza per il motore e ha visto fare: lavorazione e lucidatura delle teste, la lavorazione a macchina delle valvole, camme riprofilate e altro. Il kit ad alte prestazioni per i silenziatori è stato preso dal catalogo accessori Triumph. Il motore è passato da 795cc fino a 920 con il rapporto di compressione che è passato da

9,2:1 a 10,5:1. La potenza e la coppia sono aumentate di molto. Modificare il telaio è stato il passo successivo: angolo di inclinazione della forcella è stato modificato per poter adottare un interasse più lungo. Notate i buchi nel forcellone, i quattro buchi sono stati forati e rinforzati con tubi d'acciaio per dare alla motocicleta un look più aggressivo. Il serbatoio fa parte degli accessori Triumph originali. Rolland ha voluto "costruire una Triumph Speedmaster e presentarla come un gioiello, che offrisse un look unico, e che fosse l'esatto opposto di una motocicletta Americana con V-twin per esempio, che costa molte migliaia di dollari in più da comprare e modificare".



Avete una special Triumph e volete raccontarcela? Se è così, mandateci delle foto di buona qualità e le informazioni a Readers' Specials, RAT, PO Box 83, Hinckley, Leics LE10 3ZP, UK.

RAT World

6 PAGINE DI REPORT DI EVENTI RAT -
ANTICIPAZIONI - NEWS DAI RAT PACK



CARIAMICI

con Alessandra Gasperini

Siamo ormai giunti a Settembre, pronti ad una nuova "stagione motociclistica" e se è vero che le vacanze sono ormai solo un bellissimo ricordo... non disperate, anzi preparate la vostra "borsa" e siate pronti per il Cinque Terre Raid! Un ultimo saluto al mare prima dell'inverno, tre giorni sulla vostra Triumph e tanti amici con cui condividere la vostra passione. Quando? L'1, 2 e 3 di Ottobre, una "gita" in lungo e in largo per la Liguria e le sue strade da sogno.

Bene, ora non mi resta che augurarvi anche un buon inverno nella speranza che lascerete la moto a "dormire" il meno possibile e di vedervi comunque a tutti gli eventi che organizzeremo ma soprattutto che organizzeranno gli ormai consolidati e sempre di più, RAT PACK locali.

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



RAT WORLD ITALIA

E' stata una estate ricca di impegni quella del RAT in Italia e ancora una volta il Triumph Day di Varano de' Melegari ha riscosso un incredibile successo. Per un report completo leggete le pagine 2 e 3 di questa edizione di RAT World. E come sempre, potete anche torvare un elenco completo di tutte le attività RAT, i viaggi e le avventure che si sono svolti, e che si svolgeranno a breve!



E SIAMO A SETTE, TRIUMPH DAY LA FESTA DELLE TRIUMPH

Sette anni di Triumph Day possono sembrare tanti. Invece tutte le volte che si arriva alla fine e siamo lì a smontare vedo solo facce contente e soddisfatte, stanche ma felici! E se penso che quelli che vedo alla fine sono quelli che per quattro giorni hanno montato smontato tutta la struttura e poi con un sorriso hanno gestito e seguito i 570 proprietari di Triumph allora non posso che pensare che sette anni non sono molti e che ha senso continuare così.

E forse sta proprio qui il segreto del Triumph Day, nel suo essere sempre fedele a se stesso. E infatti quella di non cambiare mai la formula del Triumph Day è stata una nostra prerogativa da sempre. Lasciarlo come un fraterno incontro di amici in pista.

Questa è una premessa dovuta per spiegare, a coloro che se lo chiedono ancora, perché da noi non si possono trovare moto in prova, non si trova sfoggio di accessori e prodotti in genere.

E' la spiegazione del perché da noi questo marketing non è ancora arrivato. Un precisa scelta dettata dalla volontà di mantenere quel preciso spirito della manifestazione per il quale ci si riesce a conoscere tutti, grazie al quale da queste giornate nascono rapporti che poi durano anche in tutti i raduni che ci accompagnano durante l'anno.

Chi è stato a Vairano di Vidigulfo 7 anni fa capisce bene cosa stiamo dicendo e chi invece è stato con noi quest'anno per la prima volta ci



metterà qualche anno ancora a capirlo ma alla fine si sentirà in famiglia anche lui.

E del resto a darci conferma che siamo sulla strada giusta ci pensate voi con la vostra presenza.

Quest'anno siete arrivati in 570 per 1840 turni pista. Con una presenza alla grigliata di sabato sera di 600 persone, e questo per le 8 persone che hanno organizzato il T-Day è stato un passo molto impegnativo. Ma è un impegno che ripaga con soddisfazioni che non hanno prezzo.

Una cosa che ogni anno supera se stessa e che solo a ripensarci scatena progetti e nuove idee per la prossima edizione.

Ecco perché per tutti noi è bellissimo venerdì sera arrivare a Varano e appena possibile iniziare a sistemare gli uffici, i box e la pista. E' bellissimo vedere arrivare quel pazzo di Kevin Charmichael che sorride sempre, saluta tutti, beve coca cola e poi si inizia a "scaldare" con la sua moto!

Ed è altrettanto bello vedere i primi di voi arrivare e dare un'occhiata al circuito, adrenalinico l'immancabilmente "naso in su" per scrutare il cielo e gli immancabili nuvoloni per poi sentirsi rincuorare dai commissari del circuito in dialetto parmense, con la certezza che loro hanno ragione! (Ed infatti anche quest'anno tre giorni bellissimi hanno accompagnato la nostra manifestazione!).

Finalmente qualche ora di lavoro ti giri e vedi il circuito colorato "Triumph" e sai che di lì a qualche ora sarà tutto un rombare di tre cilindri e uno sfrecciare di classiche.

E così non rimane che andare a cena, nanna e la mattina alle 7 in circuito. Non so perché ma le prime tre ore fanno capire come andrà tutto il fine settimana, sono tre ore difficili ma poi tutto vola via!

Dalle 9 sino all'ora di pranzo i vostri cupi tre cilindri hanno riempito e scaldato i paddock, mentre i turni da 15 minuti per 25 persone

scorrevano senza il benché minimo problema.

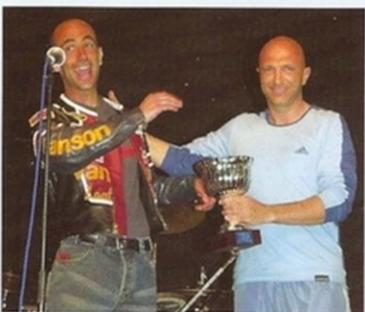
Certo, ormai è innegabile, andate sempre più forte, siete sempre più "pistaiole" e questo non potrà che farci riflettere per fare sì che l'anno prossimo anche chi a Varano viene solo per fare un giro trovi la sua giusta collocazione.

Ogni anno di più ci dimostrate che siete anche sempre più "Triumphisti", le vostre moto sempre più belle e i gruppi di amici sempre più uniti e numerosi. E quando non eravate voi a scendere in pista ci pensava Kevin pronto con il suo funambolico show.

Speed, Daytona, Speed Four e persino una Bonneville con targa inglese, o quel che ne resta! Non c'è Triumph che Kevin non possa usare per emozionare il pubblico. Avevate imparato a conoscerlo l'anno scorso, quest'anno l'avete acclamato e siamo ormai sicuri che anche voi pensate che uno come Kevin non finirà mai di stupire, non una star ma uno come voi disposto a giocare con chiunque di voi anche nei paddock.

Il pomeriggio ha visto il grande momento dedicato alla classiche. Infatti il sempre maggior numero di "classicisti" dalle velleità sportive ha fatto sì che quest'anno si dedicasse anche a loro un evento nell'evento. E Le aspettative non sono andate deluse!

E così alle due del sabato è partita la prima





"Classic bikes Cup" con al via un nutrito numero di classicisti che sulle loro Thunderbird, T-Sport, Bonneville e Thruxton hanno dato spettacolo tra i cordoli di Varano. E se l'imperativo era quello di divertirsi qualcuno ha anche preso la cosa seriamente e ha dimostrato prestazioni e tempi sul giro di tutto rispetto.

E insieme a loro ha corso e debuttato anche la Flash Back R ovvero la Thruxton Trofeo preparata da Nicola Martini della Numero Tre di Verona che doveva essere provata proprio in vista del Trofeo Thruxton del 2005 e che per l'occasione è stata magistralmente guidata da Federico Aliverti.

Non capita tutti i giorni di vedere una Thruxton passare all'esterno moto con ben più cavalli e di leggere sul cronometro un tempo di 1.21 a Varano con una moto ancora da mettere a punto e gomme stradali. Ma soprattutto grande onore anche ai primi tre classificati che sulle loro T-Sport hanno infiammato gli appassionati di classiche. (Per la cronaca il più veloce è stato Andrea "Fkt" Ferrantini di MILANO, seguito a ruota per tutta la gara da Alessandro "Pappa" Pavesi)

Una esibizione che ha infiammato tutti i presenti che hanno poi potuto continuare a

girare in pista con turni e turni sino a sera oppure apprezzare i dintorni dell'autodromo grazie al bellissimo giro negli Appennini organizzato da Stefano e Raffaele della Numero Tre di Massa per chi in pista non voleva andare.

Fino a quando alla sei si sono spenti i motori ma non il divertimento. Aperitivi in circuito, chicchere e commenti di giornata sono stati il preambolo della cena serale sempre in autodromo.

E così quest'anno niente doccia prima di cena per molti dei presenti perché invece del ristorante siamo rimasti lì per una bellissima grigliata. Con musica birra e salciccia!

Alla fine di tutto abbiamo lasciato spazio alla pioggia!! Che è passata sopra varano proprio nella notte per lasciare un cielo coperto ma asciutto sin dalle prime ore della domenica e un po' di fresco in più!

Ed è così che i motori hanno iniziato a ruggire. E via di nuovo moto, pista e turni per tutta la mattina fino all'esibizione di Kevin che come ormai da tradizione fa da apertura alla ormai mitica manifestazione di endurance.

Ed è così che alle 14 quanto la "nostra" endurance" ha riempito gli spalti e per un'ora e mezza è portato al massimo il clima pistaiole della manifestazione.

Poi dopo la bellissima vittoria di Firenze con Rodeo, Fastfreddie e Markrace, il bel secondo posto di Brescia, con Luca Alberini, Fada Hermes, Braga Marco, ed il terzo posto dei simpaticissimi ragazzi di Pescara guidati dal pack Leader Giuseppe Brunetti (anche se un mio errore ha privato il Tom Team di Marco Lugli, Gerado e Vittorio Olivi di un meritissimo



podio) e lo show della simpaticissima squadra francese, l'atmosfera ha iniziato a rilassarsi mentre gli ultimi turni di giornata riprendevano e iniziavano le prime partenze per tornare a casa.

E alle 18 la fine. O meglio non la fine del Triumph Day, ma quella della parte più conosciuta.

Perché il T-Day quest'anno ha voluto anche premiare i soci RAT. Infatti il lunedì la pista era tutta per gli iscritti al RAT che in compagnia della scuola di guida della Goo-faster hanno avuto la pista a loro completa disposizione per tutto il giorno e con ogni probabilità sono anche stati i più felici!!

Poi tutti a casa, pensando al 2005, all'ottavo T-Day che è piaciuto agli inglesi e che sarà internazionale. Vedremo un po' cosa vuole dire!!



Around the Packs

Alessandria - Ror Srl

TBC: 1° Motogiro Triumph
TBC: 2° Motogiro Triumph
Davide, 0131 226264

Arezzo - Paddock

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

Bergamo - BM Centro Moto

Valli Bergamasche 16 Maggio 2004

Eccomi al mio primo raduno da organizzatrice.

La situazione più temuta era il maltempo, visto che sono stati mesi alquanto perturbati e freddi.

Ma la fortuna è stata dalla nostra parte, e per il giorno stabilito un sole splendente illuminava il cielo.

Davanti alla concessionaria pian piano hanno cominciato ad arrivare i motociclisti, sicuramente invitati dal tempo, e sempre più numerosi.

Alla fine eravamo in 25.

Finalmente si parte, abbiamo iniziato subito a fare curve su curve, le Valli si sono susseguite come per magia: La Valle Imagna, la Val Taleggio con i suoi tornanti stretti stretti, la Val Brembana ed in fine la Val Seriana.

Il verde rigoglioso dopo la pioggia ed il blu del cielo hanno illuminato al meglio il panorama.

Finite o quasi le curve ci siamo rilassati, ed al lago D'Isèo a Lovere, c'è stata la sosta per il ristoro, dove abbiamo gustato un ottimo pranzo, di fronte al lago circondato dalle montagne ancora innevate.

Più tardi ci siamo ritrovati sdraiati su un prato, per riprenderci dell'abbuffata.

La domenica è stata bellissima, un grazie di cuore a tutti quelli che hanno partecipato e vi aspetto per la prossima.

Ci aspetta il Rifugio Cà 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)

Bolzano - Motosport Snc

10 Ottobre: Motogiro Triumph
Marco, 328 7396951 (marcospeed@tin.it)

Cagliari - Tecnomoto Snc

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

5 Settembre: Solosila
Pierpaolo Pecoraio, 0961 741436
(ppeccoraio@cegcomputers.com)

Cesena - Roar

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

Chiavari - Motomania

Sulle strade della Garfagnana, 06 Giugno 2004



Ciao ragazzi, ci eravamo lasciati con la promessa di rincontrarci al più presto, anche se qualcuno aveva detto che per questa data " ho altri impegni - mi sposo - vado al Mugello", ed invece eravamo nuovamente tutti lì, e forse, credo, qualcuno in più.

Il RAT PACK - Motomania è tornato sulle strade. Sì! sulle strade della Garfagnana.

In realtà non ci siamo mai fermati, tra giri di perlustrazione, incontri casuali e raduni vari (vedi Triumph Day) ed alle ore 9.30 del mattino, anche questa volta, partiamo con lo stesso gruppo, con gente nuova e con l'incolabile entusiasmo e le nostre amate moto Triumph verso l'immane Passo del Bracco e la dolce e veloce Val di Vara.

Tappa tecnica per ricompattare il groppone ad Aulla ed entriamo in Garfagnana, poi con una deviazione verso il Lago di Minacciano ci immergiamo in un incantevole paesaggio alpino che ci accompagna alle porte di Castelnuovo in Garfagnana.

Continuiamo ad andare su veloci verso il Passo delle Radici, a quota mt 1600, dove lo stesso paesaggio alpino si accompagna ad una temperatura altrettanto alpina!! Sosta per la merenda, valutata non all'altezza della situazione (sorry! ma a causa di uno stuolo di primocomunioni, il ristorante prelezionato è inagibile e ripieghiamo su una alternativa " no tested ", ma ci rifaremo il 12 Settembre a Barolo, promesso!).

Stop fotografico sul Passo e poi giù da S.Pellegrino in Alpe su una ripidissima discesa con tornanti strettissimi e contropendenti, accompagnati da grattugiata di pedane

sull'asfalto, e di nuovo verso Castelnuovo in Garfagnana.

Ancora una volta in salita verso il Passo del Vestito e dopo una buia ed angosciante (forse anche a causa della visiera fumè) ci affacciamo su uno scenario lunare e scendiamo sulla tortuosa ed esaltante strada che attraversando le cave del famoso marmo ci conduce in direzione di Massa.

Anche oggi abbiamo percorso i nostri divertentissimi, guidatissimi, entusiasmanti 300 Kilometri e semiconvolti optiamo per un veloce (non vero, a causa di Kilometriche code per il rientro dal mare verso le grandi metropoli di quei poveri automobilisti) ritorno in autostrada.

E dopo le vacanze estive con la nostra Triumph, naturalmente, ci rivediamo il 12 settembre per un " ITINERARIO DI-VINO " (n.b. la data del 5 Settembre è stata posticipata per motivi tecnici)

Arrivederci a presto
Guglielmo Cernò
cernoguglie@libero.it

5 Settembre: Itinerario di-vino
Guglielmo Cernò, 3483509024
(cernoguglie@libero.it)

Como - Bikers Como

Ottobre: Halloween party
Riva Giancarlo, 031 5001012 (luca@bikers-como.it)

Dogliani - Sanino Moto

12 Settembre: Entroterra Ligure
Marco Francolino, 0173 721051 -
3351097019 (m.francolino@tiscali.it)

Firenze - Olivi e Motori

Settembre:
Mercoledì 01: Minirat-night rally.
Domenica 12: Trans appenninica toscana emiliana. (Avvicendamento con RAT Parma).
Riccardo Savastano, 328 9622665
(riccardobike@libero.it)

Foggia - Moto Service Snc

12 Settembre: Mò v' dim
Giuseppe Confitto, 0882 224929
(moto.service@katamail.com)

Genova - William Franceschini

11/12 Settembre: Toscana Run
Enrico Piano, 010 8370757
(enrico.p@franceschini.it)

Jesi - Luca's Motorcycles

" Castelluccio in fiore " 13 Giugno '04.

Non solo non abbiamo visto la fioritura, ma neanche il Piano Grande, tanto compatta era la nuvola troppo bassa che avvolgeva la zona.

Un Temporale con la T maiuscola ci ha accompagnato fino ad Acquasanta Terme, dove

con la scusa di dover mangiar qualcosa in una tavola calda, abbiamo sostato per seguire in diretta un'altra grande impresa del nostro Valentino, impegnato nel GP spagnolo.

Una volta ripartiti, dopo poche decine di chilometri, due di noi hanno testato la ruvidità e la durezza dell'asfalto dei monti Sibillini, fortunatamente riportando solo qualche ferita estetica alle loro amate moto.

Ufficialmente la causa delle scivolate è da attribuire all'asfalto reso viscido dalla pioggia, ma si ritiene che abbiano contribuito indirettamente anche le spettacolari intraversate, viste poco tempo prima in TV.



Quella di ieri è stata un'altra giornata indimenticabile, iniziata con grande stupore quando la mattina si sono presentati all'appuntamento tanti amici, incuranti delle previsioni meteo (azzeccate), che davano la regione Marche, trafitta da tante piccole saette.

Sicuramente, la prima domenica soleggiata ci vedrà ripercorrere le strade di ieri, perché a noi piace vivere certi paesaggi, non intravederli tra la nebbia.

Giuliano Belardinelli
Luca's MotorCycles Jesi

26 Settembre: Valico di Bocca Trabaria
Giuliano Belardinelli, 333 7666393
(gibela@tin.it)

Latina - Moto Bodema

03 Ottobre: Raduno d'autunno a Capo Circeo
Crepaldi Vanio, 0773 474346
(motobodema@libero.it)

Lecce - Ferrari Expòautomoto

5 Settembre: La città bianca
Anna Petrachi, 0832/340700 - 3203714175
(annapetrachi@libero.it)

Massa - Alo's Motorcycles

5 Settembre: Volterra
Doro Ascanio, 0575 830087
(triumph.massa@numerotre.it)

Milano - Ruote a Raggi

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

Napoli - Supertrè

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

Napoli - De Rosa

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

Novi - Novi Moto

12 Settembre: Triumph Autumn '04
Roberto Motta, 0143/2037 - 347 4691040
(info@novimoto.it)

Palermo - MEG Srl

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

Parma - Galli Moto

12 Settembre: Transappenninica Tosco-Emiliana Run
Francesco Moretti, 059 775060
(info@fotomagia.it)

Pescara - Faieta Moto

12 Settembre: 1° Triumph Pescara
Giuseppe Brunetti, 085 4715867
(faietamoto@faietamoto.com)

Perugia - MD Moto

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

Pesaro - Café Racer Store

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

Potenza - AutoveloX

Bruno Basile, 0971 469919
(scavone.giulianoan@tiscali.it)

Roma - Speed Triple

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

Roma Centro - AB Moto Due

16/17/18/19 Settembre: Intermot Munchen 2004
Buccellato Antonello, 06 36003897
(info@abmoto.it)

Roma - Solomoto Service

12 Settembre: Sermoneta Misteriosa
Giorgio Bertuzzi, 06 77250361
(solomototriofale@virgilio.it)

Salerno - Officine Inglesi

Massimo Troiano, 089 2580502
(officineinglesi@jumpy.it)

Savona - Varaldo

12 Settembre: Run Montecarlo e Verdon
Paolo Sanseverino, 019 824562
(varaldo.snc@libero.it)

Terni - Bartollini Moto Srl

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

Tolentino - Hony Cars

5 Settembre: Operazione Lonz-One + Prosciutt-Two
Luca Tintinelli, 0733 973955-329/3231477
(info@honycars.it - l.tintinelli@eclipsead.it)

Torino - Happy Moto

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

Udine - Dreambike

Laghi di Misurine, 16/05/2004



"Ragazzi, è arrivato il gran giorno!!! Dopo un inverno chiusi nel pub a discutere dei giri organizzati, finalmente facciamo il primo tour ufficiale del Rat Udine! Mi raccomando ore 9.00 in concessionaria con il pieno!" Ma sabato 8 maggio, di prima mattina, iniziano ad arrivare alle persone una telefonata di questo tipo: "Niente da fare, il giro sui laghi viene rimandato alla prossima domenica, il 16, perché stanotte ha nevicato e le strade non son praticabili nemmeno in auto..." Ok, ci riproveremo la settimana successiva!

"Confermato giro per domenica 16 sui laghi di Misurine, sempre alle 9.00 in concessionaria, con il pieno, mi raccomando... ah, vestitevi bene che lassù fa freddo, le strade son pulite ma sui prati c'è ancora la neve e il lago è ghiacciato..." Con queste premesse, il gruppo si ritrova puntuale davanti alla N3 di Tricesimo, a parte qualche "bradipo" che se la prende comoda... e si prende gli sfottò appena arriva! Tra una risata e l'altra, una presa in giro e un "piacere sono..." con le persone che non avevamo avuto ancora il piacere di conoscere, ci vestiamo e accendiamo i motori, pronti a partire. Direzione Tolmezzo,

con le moto (13 moto e 20 persone, un vero successo visto il tempo incerto e il freddo pungente!) che trotterellano a velocità codice lungo tutta la statale e le chiacchiere tra un casco e l'altro, svoltiamo verso Sappada e arriva l'agognata tappa in bar per il caffè a Rigolato. Ne approfittiamo per far il punto della situazione meteo, visto che qualche goccia di pioggia nel frattempo era scesa, imbrattando le moto in modo incredibile considerando l'esigua quantità d'acqua caduta! Il sole era spuntato, ma c'erano diverse nuvole attorno, ma decidiamo di proseguire visto che prometteva di volgere al bello.

Poco dopo il bar c'è stata una piccola disavventura per uno dei nostri amici, dato che in una curva ha messo le ruote sullo sporco e ha fatto una scivolata. Purtroppo per lui la gita si è interrotta lì, sia perché ha preso una botta sulla spalla e sul ginocchio, sia perché la moto era danneggiata in modo da impedire di proseguire. La fortuna ha voluto che comunque le velocità erano molto basse, la tuta di pelle ha svolto efficacemente il suo lavoro e il tutto si è risolto per il meglio.

Siamo ripartiti con il pensiero di arrivare in tempo, pregustandoci il pranzo e godendoci un panorama mozzafiato, davvero spettacolare. Appena superata Sappada ci siamo trovati immersi nelle montagne ancora innevate, che facevano da cornice ad una strada molto piacevole da percorrere in moto e con un sole finalmente deciso a illuminare questo paesaggio.

Primo tornante, secondo tornante, terzo, mi volto verso la mia passeggera e le dico: "ma hai visto che splendore?"

Da quel punto eravamo abbastanza in alto da vedere tutto il paesaggio sottostante, il cielo limpido permetteva di perdere lontano lo sguardo, e qualche nuvoletta faceva da collana alle cime dei monti.

Ma l'emozione più grande è stata dopo il bivio che porta a Cortina o a Misurine...fino a quel punto i prati erano completamente verdi, con i primi fiori sbocciati a colorare quel mare verde, invece dopo, subito dopo una collinetta, il paesaggio era completamente diverso! I prati verdi erano macchiati di candida neve che brillava ai raggi di uno splendido sole, il lago ghiacciato con sopra le chiazze di neve, e un vento forte e pungente che soffiava sullo specchio d'acqua.

E finalmente, il pranzo!

Abbiamo portato le moto vicino al lago per le foto di rito, e siamo ripartiti in direzione Cortina. Piccola sosta per il carburante e poi giù verso Longarone, passaggio davanti alla diga del Vajont e tappa decisa sul lago di Barcis. Abbiamo continuato a goderci quelle belle strade, comunque sufficientemente pulite considerando

il maltempo degli ultimi giorni, passati indenni ai vari posti di blocco delle forze dell'ordine, che ci hanno guardato con curiosità, forse perché non si aspettavano di vedere passare insieme così tante moto tutte insieme...

Purtroppo tra la diga e Barcis abbiamo dovuto fare una tappa forzata a causa di un incidente avvenuto prima del nostro passaggio sulla carreggiata opposta. Grazie a Dio anche lì nulla di grave, ma la persona ferita è stata elitransportata, quindi abbiamo dovuto aspettare che l'elicottero ripartisse per vedere riaperta la strada. Nel frattempo arrivavano da Udine notizie inquietanti: stava piovendo, anzi, diluviando! Sinceramente l'idea di bagnarci negli ultimi km, dopo averne fatti quasi 400 non ci allestiva particolarmente...

Grazie però alla tappa per il caffè (che poi è stata acqua, avevamo una sete terribile perché ormai faceva caldo e noi avevamo ancora indosso indumenti pesanti), grazie a ciò dicevo abbiamo evitato la pioggia, che nel frattempo aveva scaricato la sua furia e man mano che ci spostavamo verso casa arrivava anche il sereno.

Siamo rientrati a Udine che erano le 20, felici come non mai per una giornata in moto passata su strade divertenti e paesaggi splendidi, e soprattutto perché abbiamo rafforzato le amicizie già esistenti e create delle nuove con persone davvero simpatiche. In pochi mesi siamo riusciti a creare un bel gruppo di amici, accomunati dalla passione per la moto e dalla voglia di stare insieme, e ciò ci riempie di soddisfazione e di gioia, dandoci lo stimolo per continuare.

I progetti a più breve scadenza ora sono il Triumph Day e per quel che riguarda il Rat Udine il 13 giugno con il giro sulle valli dell'Isonzo.

Da sottolineare anche il giro programmato per il 18 luglio in Austria, a cui si uniranno anche alcuni amici del Rat carinziano.

Un grazie a tutti per la riuscita di questo giro a Misurine, e amici...

...Vi aspettiamo il 13 giugno, sempre davanti alla concessionaria e mi raccomando, con il pieno!!! (Vero Francesco?)

Roby "Slider dj"

RAT PACK UDINE – Secondo evento

Dopo il primo evento rat pack udine eccoci al secondo, questa volta data la bella giornata molti eran al mare e così ci siamo trovati in pochi (ma buoni!!!) per la partenza. dopo la classica pausa caffè siamo partiti alla volta di nova goriza(slo) e di lì abbiamo proseguito costeggiando tutto l'isonzo passando per tolmino e bovec, di qui abbiamo fatto il passo vrsic(ha i tornanti in porfido!!!) e abbiamo



raggiunto kraninska gora dove abbiamo mangiato, in una tipica pensioncina del luogo, di qui dopo 2 ore di sosta decidevamo di cambiare programma e di raggiungere il lago di bled(dove abbiamo fatto le foto che ti invio) e di lì abbiamo proseguito per tornare a nova goriza e abbiamo fatto un salto nel passato, scoprendo una parte della slovenia sconosciuta ai più, fatta di verde e paesi con 3/4 case costruite nel nulla!!!ed una strada larga quasi 2 metri!!!stanchi ma divertiti, dopo quasi 300 km ci siamo ritrovati a gorizia eran le 20.30 circa e abbiamo finito con una pizza tutti assieme.

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

Varese – Moto Africa Adventure

Fernando Gargiulo, 0332 203615
(africadventure@libero.it)

Viterbo – Re Carlo

4/5 Settembre 3° Riding Triumph
Davide Schifani, 0761 307023
(triumphviterbo@tiscali.it)

Vicenza – Motoboom Srl

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

Verona – Martini

4 Settembre : London Tour
Francesca Gasperi, 045 8201607
(numerotrever@infinito.it)

Voghera – Bandirola Moto

TBC: in definizione
Luca Ramari, 0383 47857
(bandirolamoto@libero.it)

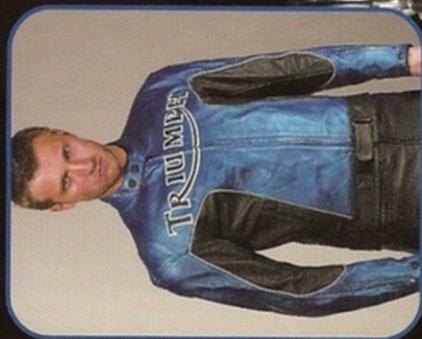


Corrado e Mario al Meeting per le sussidiarie di Luglio 2004, due guru dello stile.



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. 02333106464
Napoli Numero Tre Tel. 0817146223 - Palermo Numero Tre Tel. 091307202
Parma Numero Tre Tel. 0521643920 - 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

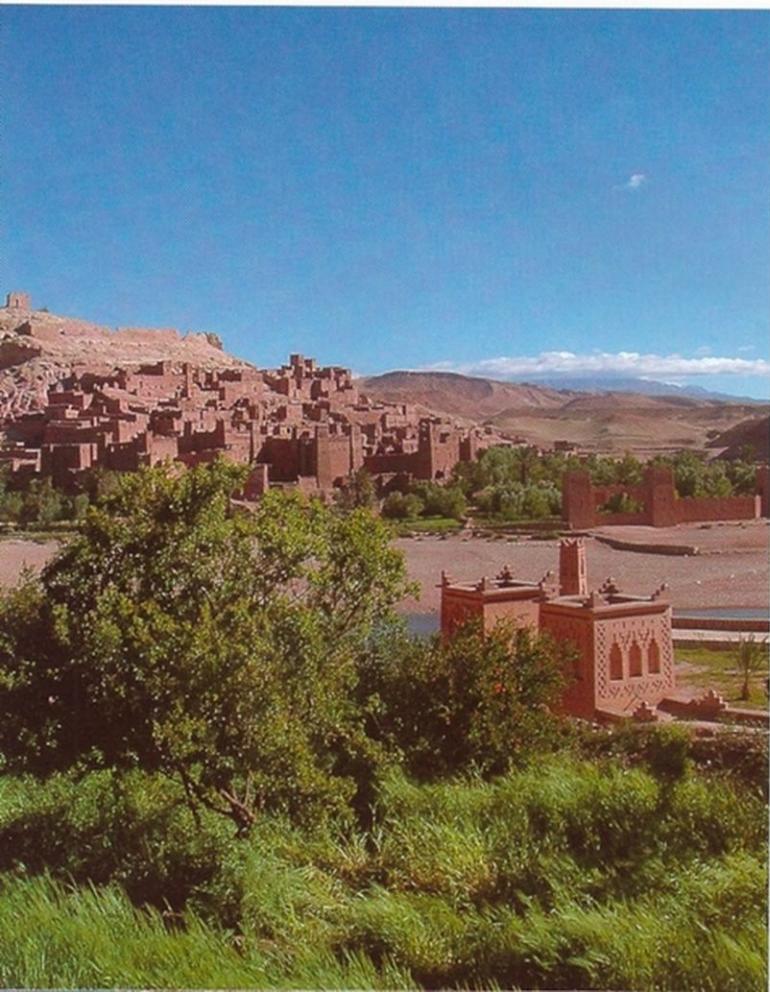
Bergamo/B.M. Centro Moto Tel. 035312042 - Sovrato (CZ)/
AD'A Motor Service Tel. 0967522175 - Cagliari/Tecnomoto Tel. 070401314
Foggia/Moto Service Tel. 0882224929 - Jesi/Luca's Motorcycles Tel. 0731215220
Latina/Motobodema Tel. 0773474346 - Lecce/Ferrari Esposautomoto Tel. 0832340700
Milano/AE Moto Tel. 0289056374 - Montalcone (GO)/Dream Bike Tel. 0481791300
Napoli/De Rosa Tel. 0815630099 - Perugia/MD Moto Tel. 0755173004
Potenza/Autoveloce Tel. 0971469919 - Roma/Solomato Tel. 0639375007
Teramo/Faleta Moto Tel. 0859359721 - Terni/Bartolini Tel. 0744300039
Vicenza/Moto Boom Tel. 0444341802 - Voghera/Bandirala Tel. 038347857

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 INGLESII 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 57305360 *
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
PETTINARI CLASSIC&RACING BIKE	Cinisello Balsamo MI	0039 02 66045640

Il sapore dell' Avventura

Far parte del RAT apre le porta ad un mondo di nuove esperienze. Nella prima parte di quest'anno si è tenuto il primo Raid Avventura con destinazione il Nord America, Che ha aperto una porta sui misteri del Marocco. Herve Descamps ha organizzato e guidato l'evento e ha portato indietro con se qualcosa di piu di qualche ricordo.





Il Marocco ha un profumo tutto particolare. E' un complesso, caldo aroma formato dall'odore della gente insieme ai profumi di tè alla menta e cannella. E' anche un Paese aperto ai venti dell'oceano Atlantico, con un clima molto mutevole e panorami di un'altra era.

Una nazione dove il segno dell'uomo è ovunque – un frammento di un tessuto sul ramo di un albero in mezzo al nulla, un locale da solo, in attesa di chissà cosa.

Se vi fermate nel centro di un apparentemente disabitato deserto verrete improvvisamente circondati da una moltitudine di bambini. E se provate a parlare con loro, o semplicemente mostrate il vostro interesse, vi troverete immediatamente seduti su un tappeto disseminato di cuscini, bevendo un tè alla menta e mangiando piccoli e fragranti dolci con le mani mentre

una tagliola di carne si cuocerà lentamente sulla brace di un fuoco.

Le città sono spesso un incredibile mix di piccole case, ognuna con un terrazzo. Molte di queste case vengono anche utilizzate come negozi o laboratori di artigiani. Entrando in città la strada è spesso circondata da alberi di palme e cespugli e si tuffa dentro il cuore della città dove si trova un brulicante mercato. Questi posti così attivi sono realmente sommersi di una gran quantità di merci e chiunque, ma proprio chiunque vi inviterà a sfruttare la loro grande offerta.

Quando entrate in un mercato, è come andare indietro al Medioevo, ma un Medioevo dove il suono dei cellulari si mescola con i versi dei polli e il "Balek!!Balek!!" dei facchini che trasportano le scorte dei negozi e fanno le consegne ai clienti. Asini piegati



dai tanti carichi imponenti e i loro carri – che ancora una volta sembrano appartenere a un'altra epoca – che mostrano i graffi di tante collisioni. A noisy human tide washes between stacked stalls packed into labyrinthine lanes.

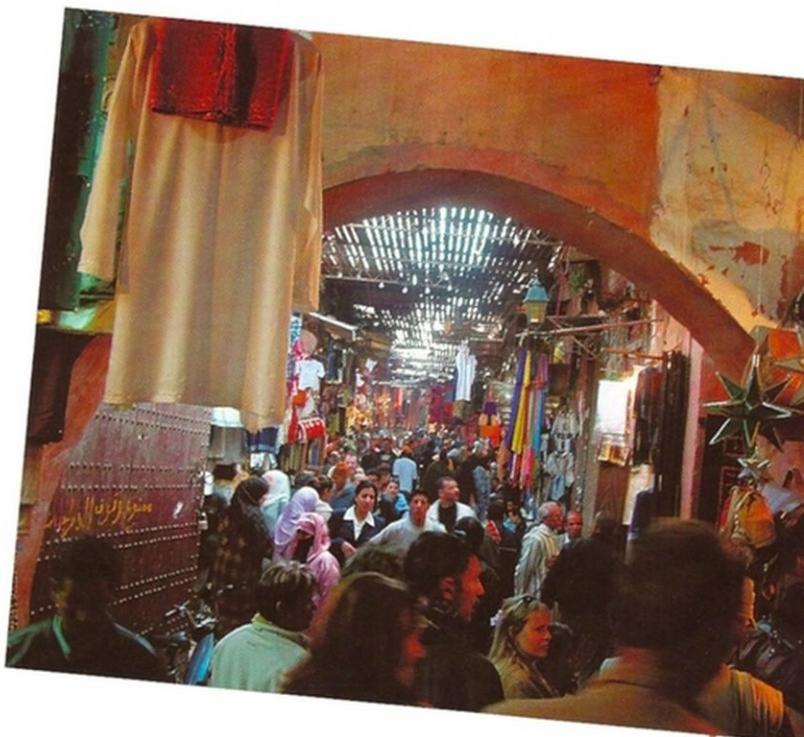
Ciascuna specialità alla propria strada, qualcuna un intero quartiere. Qui c'è il mercato dei venditori di tappeti, poi ci sono i vasai, sopra di qui i carpentieri, i lavoratori con il loro lavoro. Vicino ci sono poi i lavoratori dei metalli che mostrano i loro gioielli, dove si può prendere un te. Un po' più lontano ci sono i venditori di spezie e henné.

Nel souk potete trovare la classe media, turisti, giovani che cercano di fare affari e agenti in cerca dalla loro percentuale. E' il punto di unione tra due mondi, il Marocco di ieri, che si muove al ritmo del Corano e cinque preghiere al giorno e il mondo di oggi, dove si cerca di vivere la vita, con i fan delle discoteche, i telefoni cellulari, la musica americana, lo zucchero e le bevande frizzanti.

I non musulmani non capiranno probabilmente mai tutti gli aspetti dell'Islam, ma quando si entra in una moschea si trova la stessa sensazione di pace che provano i locali che vengono per meditarci. Qui, tutto da una grande impressione di calma, la penombra all'interno, le fontane di acqua fresca, il profumo delle rose e l'aroma di cedro delle porte e i soffitti.

Lasciate le pianure per arrampicarsi sui pendii delle Montagne dell'Atlante il cambiamento che si può vedere è straordinario. Colture, campi e foreste si mescolano gli uni dentro gli altri, dando l'impressione di un grande tappeto.

I cambiamenti nel terreno e nell'ambiente attaccano i sensi. La giada delle palme, il rosso delle rocce, il blu della primavera di Meski e l'indefinibile giallo delle incredibili dune di sabbia de lontano sud che vanno a

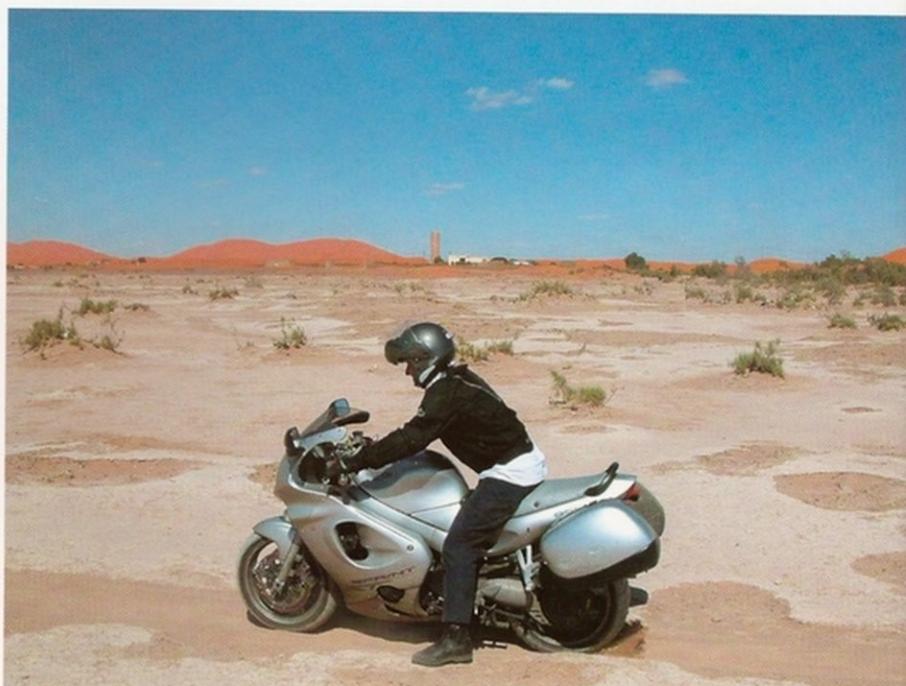


QUANDO ENTRATE IN UN
MERCATO, È COME ANDARE
INDIETRO AL MEDIOEVO, MA UN
MEDIOEVO DOVE IL SUONO DEI
CELLULARI SI MESCOLO CON I
VERSI DEI POLLI





LA GIADA DELLE PALME, IL ROSSO DELLE ROCCE, IL BLU DELLA
PRIMAVERA DI MESKI E L'INDEFINIBILE GIALLO DELLE INCREDIBILI DUNE
DI SABBIA DE LONTANO SUD CHE VANNO A SFIORARE LA STRADA



sfiorare la strada.

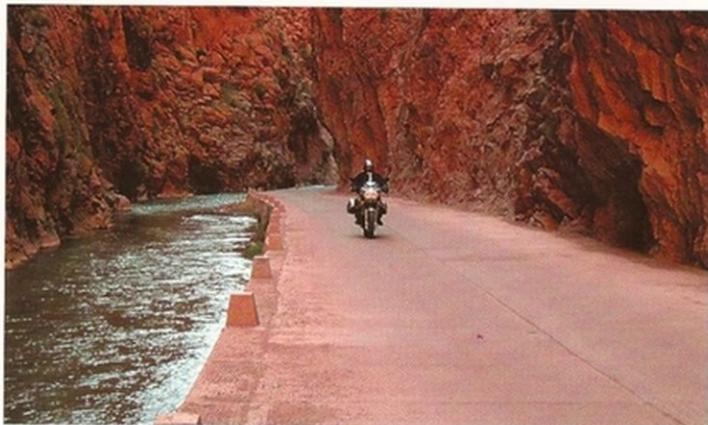
E proprio le sue strade che nascono dalla passione dell'uomo. Una passione per vivere e portare la civiltà alle porte del deserto, sfortunatamente fatta anche del suo bagaglio di contaminazione e mancanza di sincerità. Ma ci sono ancora degli angoli magici da trovare dove, guidati da un tuareg incontrato semplicemente per caso, basta andare sulla punta di una grande duna e quasi toccare il silenzio

Verso questa stagione c'è sempre una delle più grandi varietà di uccelli migratori che volano sulla testa, tanto che i loro colori da soli colorano gran parte del cielo.

E sempre, in Africa, ci sono incontri inaspettati. Durante una deviazione intorno alla montagna, un piccolo villaggio a due chilometri dalla strada ha attirato la nostra attenzione. Contatti umani fatti di te alla menta e frittelle calde come unico linguaggio comune, un incontro tra la nostra civiltà "meccanica" e i carretti e gli asini che aiutano a sollevare l'acqua dai pozzi. Come sempre, i bambini erano stupiti dalle nostre motociclette e in attesa della nostra partenza per poter ricevere le penne e le t-shirt che avremmo lasciato loro



IL BENVENUTO CHE ABBIAMO RICEVUTO È STATO INCREDIBILE NELLA SUA CORTESIA, APERTURA ED ENTUSIASMO. OVUNQUE LO STESSO MODO DI VIVERE, LO STESSO BENVENUTO

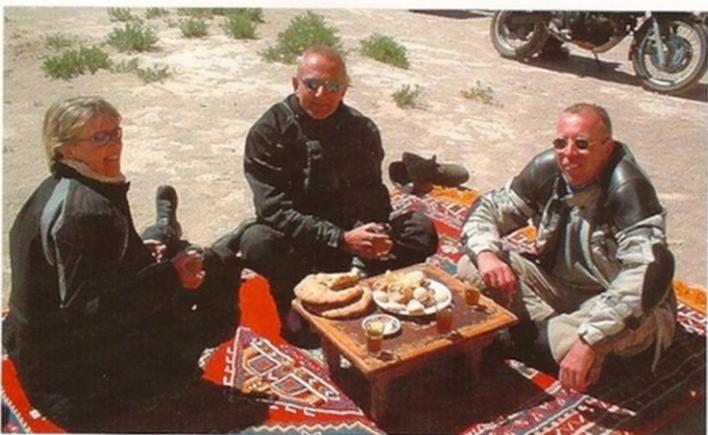
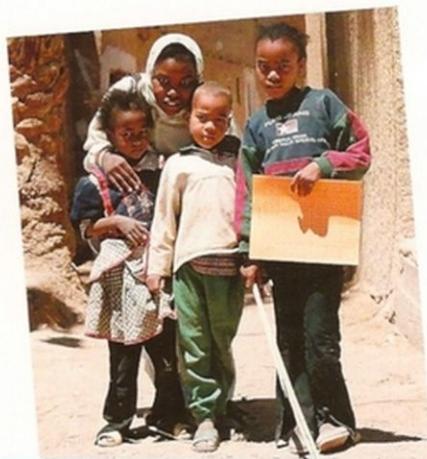
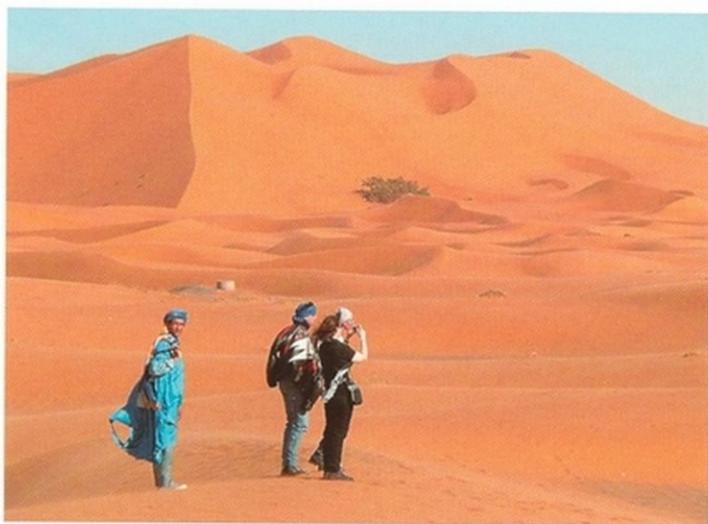


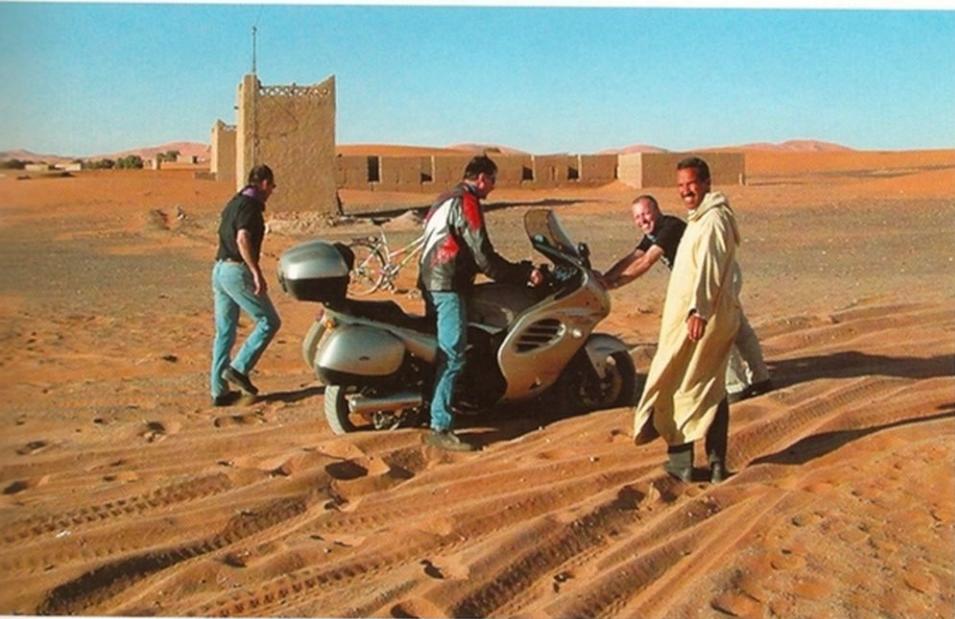
come regalo.

Il conflitto tra la roccia e l'acqua è un'altra fonte di stupore. Il Tohdra "taglia" delle forme incredibile nella roccia rossa con un rivestimento di terra ocre e piantagioni di piante di palma, la sua acqua è limpida come gli occhi della ragazza che ci serve il tè alla menta, e che ci ha guidato in questo villaggio nascosto. Per bere tè e mangiare omelette all'ombra di una tenda. Un momento magico che si può trovare unicamente lasciandosi alle spalle il roadbook.

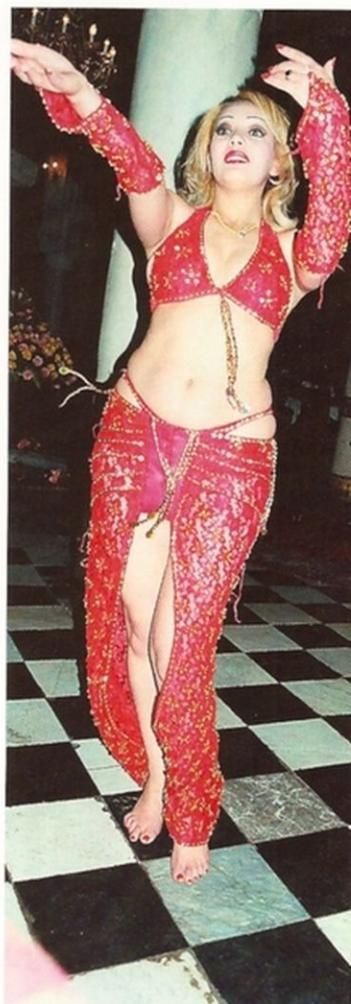
Il passo successivo, la valle di Dadès and Aheas con le montagne dall'aspetto metallico di Djebel Sahro che si aprono dentro la città di Qurazazate. Il tempo è cambiato. La pioggia riempie le gole fino a che l'acqua non scorre col colore del sangue. La città stava dormendo negli ultimi raggi del sole che domani ci avrebbero permesso di vederla in maniera diversa. La luce è una grande parte del panorama in Marocco come la terra stessa.

La bianca città di Essaouira e il suo mercato del pesce mette in evidenza gli artisti nel mezzo delle strade e abili e svelti di mano carpentieri. E' il ponte





MAROCCO È UNO DEI PAESI AFRICANI PIÙ MUTEVOLI, CON L'ISLAM COME INFLUENZA MAGGIORE DELLA SUA CIVILTÀ. MA C'È ARMONIA IN QUESTA ARTE, I SUOI VESTITI E LE SUE USANZE. E' UN PAESE DI LUCE

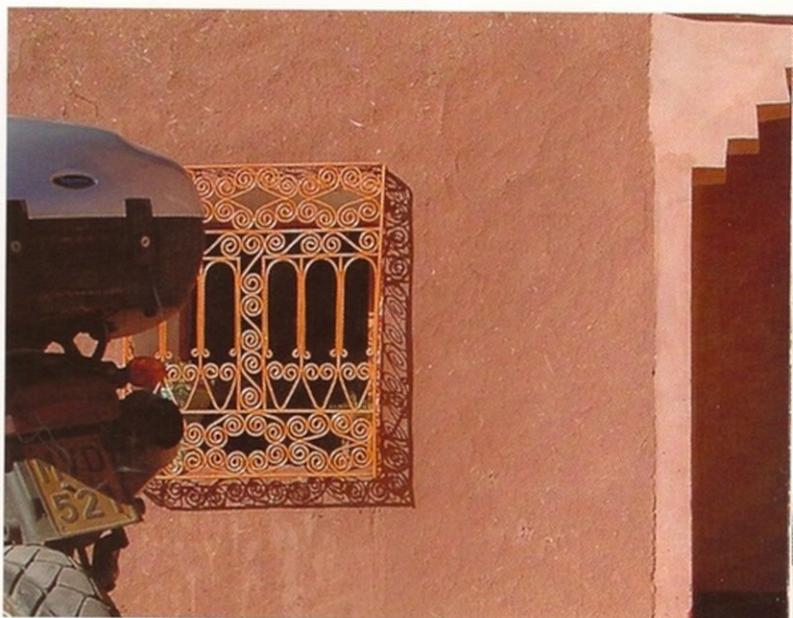


sull'Atlantico e l'oceano arriva come un tonico dopo aver respirato la sabbia del deserto per qualche giorno. Il passaggio dal rosso al blu è come cambiare Paese, cultura e atmosfera... Solo i profumi sono gli stessi.

Marocco è uno dei paesi Africani più mutevoli, con l'Islam come influenza maggiore della sua civiltà. Ma c'è armonia in questa arte, i suoi vestiti e le sue usanze. E' un paese di luce. Il benvenuto che abbiamo ricevuto è stato incredibile nella sua cortesia, apertura ed entusiasmo. Ovunque lo stesso modo di vivere, lo stesso benvenuto. Abbiamo scoperto cibi aromatici e dolci che spesso facevano sì che mangiassimo dalle nostre mani.

Torneremo in Marocco l'anno prossimo per scoprire nuovi posti ed esperienze, ma anche per ritrovare l'atmosfera

Per coloro che sono venuti con noi quest'anno, do un semplice suggerimento: in una calda serata, vestitevi con vestiti larghi, sedetevi per terra, indossando la collana che avete preso e ascoltando della musica Berbera. Cercate di ricordare e, credetemi, quella sera Allah sarà con voi....





Pics: Jason Critchell



Nascita di una moto:

ROCKET III

Il motore da 2,294cc della Rocket III è talmente grande che ha una sua catena di produzione nella fabbrica T2. Torque scopre per voi come viene realizzato il più grande motore di motocicletta prodotto in serie.

Senza dubbio vedere assemblare un motore così grande come quello della Rocket III è una visione incredibile. Chiunque abbia posato un qualsiasi attrezzo su un motociclo ha un certo feeling con tutte le cose meccaniche e per essere onesti niente può dare più meccanica della Rocket III.

A partire dal suo imponente albero motore da 17kg, dall'albero a gomiti e la testa dei cilindri fino a ciascuno dei tre pistoni dal diametro di 101.6mm, il motore della Rocket III sprigiona metallo e potenza.

E tra tutto l'attivo lavoro della fabbrica ciascun propulsore della Rocket III è trattato come qualcosa di più di un piccola special. Del resto è, dopo di tutto, il più grande motore per motocicletta prodotto in serie..

Ma come ogni propulsore il gruppo motore della Rocket III inizia la sua vita come un gruppo di parti. Tutti le parti maggiori, il basamento, l'albero motore, e i componenti interni vengono per prima cosa lavati. L'assemblaggio del motore inizia con vari componenti, come la pompa dell'olio, i cuscinetti e il cambio che vengono inseriti nel basamento ancora diviso in due.

I tre enormi pistoni vengono inseriti nelle camicie, che sono poi pressate nel basamento.

Il basamento e il manovellismo sono dotati di codice a barre e un computer scansiona il codice per selezionare quali parti andranno poi usate.

La moto viene assemblata in ogni sua parte, le bielle messe nel carter, la scatola del cambio chiusa mentre

un foglio con tutti i dettagli e i valori di coppia di serraggio, precedentemente predeterminato da computer, viene usato con una chiave dinamometrica per serrare tutti i bulloni.

La testata viene fatta combaciare con il basamento e ancora una volta la scheda di lavorazione viene esaminata per poi utilizzare un'altra chiave dinamometrica per serrare la testa con i giusti valori di coppia. Poi viene applicato del grasso nella parte superiore degli spessori per aiutare la registrazione e anche perché l'olio richiede circa mezzo secondo per entrare in circolo nelle camme alla prima accensione.

Alla fine del processo di costruzione del motore viene fatta un'ispezione, usando la scheda di lavoro e i codici a barre per verificare che tutto sia giusto e per inserire il motore nel sistema informatico come completo.

La bobina, il coperchio dell'airbox e parte del cablaggio dell'acceleratore vengono fissati solo a questo punto del processo di produzione. Tutti i carter, così come la frizione, le camme ed i supporti, vengono montati quando il motore è praticamente completo. Una volta finito di assemblarlo viene spostato con una piccola gru e da lì inviato sulla linea di assemblaggio principale per poi essere montato sul telaio.

E quando arriverà il momento di ruggire per la prima volta, sarà pronto a scaricare tutte le 147lb.ft di coppia di cui n'è capace sul suo pneumatico posteriore da 240!



Nuovo abbigliamento Triumph

Per il 2005

La collezione 2005 dell'Abbigliamento Triumph sarà disponibile nei concessionari autorizzati da Ottobre 2004 e includerà una selezione di capi in pelle e tessuto. Sempre per la prossima stagione sarà disponibile la nuova collezione "Corporate" e "Personal Accessories".

Le **Hoxton** (sotto) e **Drayton** (destra) **Jackets** sono il frutto di una nuova ricerca, il tessuto TriTex PU. Questo materiale molto leggero ed elastico dona a questi capi il loro stile e le loro caratteristiche. Entrambe prevedono tasche per inserire le protezioni e sono marchiate individualmente.

Le linee classiche del giubbotto **Halkin** si combinano ad alcuni tocchi moderni come le doppie cuciture anti-urto, le protezioni rimovibili approvate CE95 e l'interno removibile antivento in alluminio.



La **Brompton Jacket** (sinistra) è tagliata con le forme di un blazer ed è confezionata con la stessa pelle morbida e sottile un solo millimetro della Halkin Jacket.



La Finsbury Jacket (*destra*) combina semplici, precisi linee con la funzionalità di una giacca antipioggia da moto. Il risultato è un capo di vestiario dallo stile casual che fa bene il suo lavoro sia sopra che giù da una moto. L'uso di tessuti spessi e resistenti gli dona una trama unica, mentre le molte tasche lo rendono molto comodo e sfruttabile. La Finsbury Jacket è disponibile anche nelle misure da donna.



Un capo più leggero ma che da comunque protezione per la pioggia e lo **Chevron 2 Piece Suit** (*sopra*). Un completo giacca e pantaloni in nylon perfetto per essere indossato sopra i capi in tessuto o pelle. Il tessuto 3M garantisce la necessaria visibilità e le grandi tasche assicurano il confort.

La tuta sportiva "**Decima**" (*destra*) sarà disponibile sia in versione divisibile che intera e per entrambe esibiranno il logo Triumph sul petto e gli arti. La tuta ha un taglio estremamente ergonomico per essere confortevole e flessibile durante la guida, grazie anche alla presenza di parti in tessuto elastico Keprotec nei punti chiave. La versione intera prevede la gobba sulla schiena mentre quella in due pezzi può essere acquistata in taglie da giacca e pantaloni per vestire al meglio il pilota. La versione in due pezzi è disponibile anche con le misure da donna.



Per combattere il cattivo tempo che la natura può riservare ai motociclisti è stata realizzata una nuova giacca da sport-touring realizzata in Sympatex. **La Sympatex Evo II Jacket** (*sopra*) è dotata di una membrana antiacqua, termica e antivento per garantire la massima resa dagli elementi. Circondata da un forte e resistente tessuto Cordura & Hitena e isolata da una fodera trapuntata, Evo II Jacket è l'ultimo ritrovato per la guida in inverno. E' disponibile nei colori nero e rosso e nelle taglia dalla XS alla XXXL.

Letters

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



"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!"

Fuori per la prima volta

NEL Marzo di quest'anno, ho deciso di partecipare al mio primo evento RAT. E oltre a svolgermi in una zona nuova per me, era anche la prima volta che facevo un lungo viaggio con una moto sportiva e che guidavo in gruppo.

E non avevo sicuramente mai fatto niente di simile alle tortuose strade delle montagne del nord della Georgia!

Il programma prevedeva di guidare dal quartiere generale di Triumph America attraverso Atlanta e poi su fino al villaggio alpino di Helen in Georgia dove si sarebbe pranzato. Quando la giornata fu finita, il mio contachilometri segnava 305 miglia.

Da allora ho avuto il tempo di riflettere sul viaggio e, ancora più importante, sulle persone che ho conosciuto quel giorno. Erano presenti tutti gli appassionati di Triumph di ogni età e genere.

Allo stesso modo le ottime strade sono state una cosa nuova ed esilarante per me. Tanto per cominciare, non avevo mai guidato in un gruppo, ma mi sono sentito in un certo qual modo sicuro attraverso il traffico sulla instestate, con alcuni guidatori che si staccavano dal gruppo per fare benzina e il resto del gruppo che proseguiva spedito per poi arrivare al posteggio di Toosey.

Non ci ero mai stato prima. Era incredibile per me guardare attraverso il mare di motociclette nel posteggio e vedere che più della metà erano Triumph.

Non posso raccontare i nomi di tutti, ma mi ricordo che ogni motociclista su una Triumph era caldo e amichevole. Non c'erano rider formali qui. Era sufficiente uscire dal



Neil Webster, Todd Anderson, e Jim Callahan guidano insieme ai soci RAT.

La Daytona 03 di Jim Glasscock al quartier generale Triumph America a Newnan, GA."



posteggio, scegliere una strada e divertirsi.

Lo scopo della nostra missione era di arrivare ad Helen, in Georgia, per pranzare. Bene, essendo uno spirito libero (guido una Triumph, del resto...) mi sono staccato dal gruppo e ho iniziato a girovagare da solo. Il Nord della Georgia è un posto incredibile per guidare una motocicletta, curve in abbondanza, scenari incredibili e un asfalto solido e levigato.

Ho usato zone dei miei pneumatici che non avevo mai usato prima.

Dopo essermi perso completamente, mi sono improvvisamente ritrovato ad Helen.

Ad un tratto, sulla mia destra di fianco ad un ristorante, ho visto una fila di Triumph. Così ho accostato e abbastanza sicuro ho capito che era il gruppo con il quale ero partito.

Abbiamo mangiato, e avuto una bellissima conversazione fino a che ho deciso che era arrivato il momento di

tornare indietro a Newnan. Radunatommi insieme a quelli che la pensavano come, ci siamo diretti a sud per le strade di campagna e in qualche modo siamo finiti sulla Interstate 85 e guidato poi attraverso il centro di Atlanta e da lì fino a Newnan.

Ecco come questo ragazzo dell'Alabama ha vissuto un'esperienza bellissima. E alla fine dei fatti, mi sono talmente stimolato che mi sono offerto di mia volontà per aiutare il mio RAT Pack locale in Decatur, Alabama. Ho goduto dell'ospitalità e la generosità del Rat pack Triumph di Atlanta e ho suggerito a Mr. Callahan durante il pranzo che abbiamo bisogno di ripetere questa esperienza l'anno prossimo. E lui mi ha risposto, "L'anno prossimo? Noi dobbiamo farlo il prossimo trimestre". Sono con lei Mr Callahan. "In qualunque momento, in qualunque luogo.."

Jim Glasscock, Alabama USA



La sosta per il pranzo al sacco nel villaggio Alpino di Helen, Georgia.



Il posteggio de Toosey a Dahlonega, Georgia.

40 Anni tra le Triumph

STO scrivendo per dire che fantastico lavoro ha fatto la Triumph con la Bonneville T100.

Come ho sentito che l'avrebbero commercializzata ho saputo che una doveva essere mia!

La mia carriera motociclista è iniziata su una Triumph Tigriss (uno scooter 250 quattro tempi) nel 1960

Mentre imperversavano le Vespa e le Lambrette di quei giorni, i ragazzi del caffè locale mi volevano su una vera Triumph.

Così ho fatto scambio per una Speed Twin per poi passare al Tiger 110 raffigurato in foto.

Uno spostamento in Australia è stato seguito da una successione di per niente indimenticabili motociclette giapponesi usate per andare a lavoro ed è lì che ho pensato che la magia dell'essere proprietario di una Triumph sarebbe

durata per sempre

Stavo iniziando il restauro di una Thunderbird 650 nel mio tempo libero quando ho letto del ritorno del marchio Triumph. E non ho saputo resistere dal comprarne una, il venditore deve aver pensato che ero veramente una facile preda!

La mia T100 è stata consegnata a me a un prezzo conveniente il giorno del mio compleanno l'anno scorso ed è stata una gioia assoluta.

Nostalgico? Ci puoi scommettere! I miei capelli saranno anche grigi ora ma l'euforia di guidare una moto con un'anima e una storia lava gli anni e posso sentirmi facilmente ancora giovane, guidando vicino a Blackpool sul limite di prendere la mia prima multa per eccesso di velocità!

Rod Lacey, Cudgen, Australia.



Rod oggi...

... e ieri!



Giornata indimenticabile

GRAZIE Triumph per la indimenticabile giornata. Mia moglie e io abbiamo viaggiato da Brentwood, nell'Essex, con la nostra Tiger del 1996 per venire all'Open Day e abbiamo trovato la "passeggiata" alla fabbrica molto interessante. Ci ha fatto molto piacere vedere di

prima mano una tale e sorprendente storia di un successo, e farlo nell'azienda con altri appassionati di Triumph ha reso tutto ancora più bello.

Grazie ancora a tutti coloro che ne hanno fatto parte, che team incredibile!

Kevin O'Brien, Essex, UK



Eccoci a Londra, pronti a cercare L'Ace Cafe.

Sulle tracce del mito

CARA Alessandra, ho deciso di scriverti questa mail perché dopo averci riflettuto ho pensato che gli altri miei compagni di viaggio sarebbero stati contenti di veder pubblicata la nostra esperienza sul Torque.

Dopo aver letto sul forum Triumph (il mio nick è Silver Surfer) il vostro post riguardante l'evento sopra citato, io ed altri 3 ragazzi che frequentiamo la stessa concessionaria Triumph di Jesi(AN) Luca's Motorcycles abbiamo deciso di farci un pensiero su, e compiere questa straordinaria esperienza!

Siamo partiti alle ore 00:00 della notte tra il 13 ed il 14 maggio 2004 da Senigallia(AN) con l'intento di arrivare nella serata stessa a Londra, dove ci avrebbe atteso un ostello prenotato da un mio amico che lavora là da ormai 3 anni...non avremmo mai pensato di farcela, dato che il luogo dove eravamo diretti e le regioni d'Europa che avremmo attraversato sono abbastanza piovose in quei periodi, quindi il fattore pioggia sarebbe stato molto influente sulla lunghezza del percorso. Una bella serata di Maggio invece ci dà il buon viaggio, e sulle nostre moto rombanti (un Daytona 955i e tre Speed Triple tutti rigorosamente con gli scarichi aperti!) ci

immergiamo nella lunga nottata che ci avrebbe sparati la mattina seguente a vedere l'alba sul Monte Bianco con un sole ed una giornata inaspettatamente fantastica, colorata da una luce stupenda!

Passato il noioso tratto autostradale francese lungo e piatto, sotto un sole bellissimo ci ritroviamo la sera alle 20:30 a Londra nell'ostello con 28 gradi che ci obbligano a dormire con le finestre aperte, mentre a casa apprendiamo che piove e fa freddo!

Il giorno seguente affrontiamo una esperienza bellissima, girare per Londra con le nostre moto, scoprendo che è di una facilità irrisoria, visto che il centro è chiuso al traffico e chi vuole entrare paga (due ruote gratis!)...dopo aver fatto con rapidi spostamenti il classico giro turistico, non vediamo l'ora che cali la notte per fiondarci sulla Old North Circular a bordo delle nostre Triumph, come i Rockers di una volta, per fermarci al mitico Ace Cafe! Bello, anzi bellissimo, poiché lo troviamo come ce lo aspettavamo, rimasto come trentatré/quarant'anni fa, un vero e proprio

territorio franco libero dallo sguardo delle forze dell'ordine dove c'è ancora chi con uno sguardo sfida un altro ad una gara d'impennata più lunga o di staccata più al limite...poi che dire di Mark Wilshire, un nome un mito, colui che lo ha riaperto dopo decenni di chiusura ed un vero

patito di motociclette. È stato bello leggere nel suo sguardo di stupore la sua soddisfazione quando gli abbiamo detto che siamo venuti dall'Italia in moto per Hinckley ma anche per venire a vedere il suo locale...poi via a bersi l'ennesima birra da lui offerta continuando a parlare insieme di moto accanto alla sua Bonnie del '69...che gioia!

L'indomani mattina partenza per Hinckley: non

dico l'emozione provata nello stare in autostrada e ad ogni uscita che incontravamo nel tragitto decine di Triumph che confluivano in direzione Birmingham...tutti insieme siamo giunti in un attimo alla famosa T2 ad Hinckley, sede dell'evento.

Una fabbrica gigantesca dove innanzi avevano parcheggiato una specie di grossa fiera-luna park costituita da Rocket III ed altre motociclette tutte a disposizione del pubblico; bella anche la visita guidata all'interno dove ci hanno fatto vedere e spiegato la realizzazione della motocicletta, dall'inizio fino all'imballaggio per esser poi spedita.

Con tristezza il viaggio finisce qui, ovvero nei due restanti giorni (ancora di sole splendente!!!) che con un po' di stanchezza sulle spalle dalla Francia ci hanno trascinato fino in Italia...dalle foto e dai nostri occhi capirete che abbiamo vissuto più di tutti un'esperienza, poi un viaggio...ancora non ci sembra vero di aver vissuto quello che centinaia di foto non potranno mai raccontare!

Alessandro Silvestrini
Senigallia, Italy



Ed ecco finalmente le nostre moto di nuovo "a casa", un'emozione.

A Day in the Life

IL DECORATORE - THE PIN STRIPER

Neil Barr, 39 anni, passa la maggior parte del suo tempo a decorare, a mano, nel reparto verniciatura della Triumph nella Fabbrica T1 a Hinckley. Come avrà acquisito la sua incredibile mano salda? Torque ha passato un po' di tempo con lui per scoprirlo

QUALE È IL TUO BACKGROUND?

Ho lavorato in carrozzerie per molto tempo, sia sulle auto che le motociclette. Sono sempre stato nelle moto come hobby, sebbene ho iniziato a lavorare in Triumph circa tre anni e mezzo fa. Ho passato un po' di tempo nel reparto preparazione fino a quando mi sono interessato alla "gold line", che è quello che noi chiamiamo il processo di decorazione...

QUANTO TEMPO CI HAI MESSO A IMPARARE "L'ARTE"? E' UN LAVORO MOLTO DELICATO...

Ci sono voluti per me sei mesi passando dalla produzione standard. Uno dei decoratori già presenti mi ha mostrato le basi della tecnica, come tenere il pennello, mischiare le vernici e via dicendo, e una volta impraticato ho capito che alla fine è soprattutto anche una questione di pratica.

E' un lavoro che richiede moltissima concentrazione e questa è una delle cose più difficili per farlo. Bisogna sempre focalizzare al 100% quello che si sta facendo. E per assurdo una mano ferma non è così necessaria, certo aiuta, ma la cosa che conta è la capacità di mantenere il proprio livello di concentrazione ai massimi livelli.

SONO LE CURVE DEI SERBATOI LA PARTE PIÙ DIFFICILE DA FARE BENE?

No, non sono così difficili. Fare le curve bene implica di muovere il serbatoio e il pennello insieme, in maniera dolce perché basta un attimo per sbagliare. Ma sono le linee dritte le più difficili da ottenere assolutamente

perfette anche perché sono molto più evidenti quando sono fatte male.

Qui è dove si vede la capacità di ottenere la massima concentrazione!

DESCRIVI LA TUA GIORNATA TIPO

Beh, dipende da quale turno sto facendo, ma se è uno di quelli presto inizio alle 6.00am e lavoro otto ore. Il turno del pomeriggio inizia alle 2.15pm e finisce giusto dopo mezzanotte. Come i filetti dorati faccio anche ritocchi così come verniciature in generale e la mia giornata è molto varia. Questo è buono, perché non faccio solo una cosa costantemente. E' una buona cosa essere un lavoratore "multi-skilled", perché c'è sempre qualcosa da fare.

QUANTI SERBATOI DECORI IN UNA GIORNATA?

Dipende da cosa ha bisogno la linea di assemblaggio, in media sono 30-35 in una giornata.

In genere preparo i serbatoi prima di disegnarli, preparando il fondo, e questo fa guadagnare tempo. Ogni serbatoio richiede circa 10 minuti di concentrazione totale dall'inizio alla fine.

QUALE È L'ASPETTO PIÙ DIVERTENTE DEL TUO LAVORO?

Lavorare con le moto in assoluto. Essendo sempre stato nel settore delle moto, ed essere coinvolto nelle moto giorno per giorno è fantastico. E' molto bello avere anche un'abilità, e lo stesso processo di creazione da molte soddisfazioni. Lavoro con un grande gruppo di ragazzi, e veramente amiamo il nostro lavoro. E amare quello che si fa aiuta a rendere la vita migliore!



● Per vedere un esempio del lavoro di Neil e del suo lavoro andate dal vostro concessionario Triumph più vicino e ammirate i filetti di una Bonneville T100. E scoprite come anche in questi tempi moderni un vero artista ha ancora il suo spazio.

Pic: Jason Critchell

