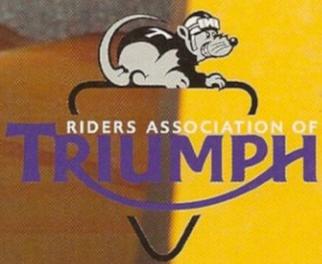


THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 34

Inverno 2004



Triumph



Osare
per essere diversi

TRIUMPH

Gli accessori Triumph, genuini, originali ed autentici:

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



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

www.triumph.co.uk

Noi siamo qui per aiutarti

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



• Direttore Generale:

Neil Webster

tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 453196
email: neil.webster@triumph.co.uk



• Italia: Alessandra Gasperini

tel: +39 02 93 45 45 1
fax: +39 02 93 58 25 75
email: rat@numerotre.it



• Australia:

Phil Hudson

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



• 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



• Giappone: Yosuke Onishi

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



• Grecia: Dina Kasfi

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



• Inghilterra: Simon Carter

Coordinatore Internazionale

tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 453196
email: simon.carter@triumph.co.uk



• 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: Lars Berkvens

tel: +46 (0)8 680 0725
fax: +46 (0)8 680 0785
email: lars.berkvens@triumph-sverige.com



• Sud Africa:

Mike Davidson

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



• Amministrazione:

Ben Gray

tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 453196
email: ben.gray@triumph.co.uk

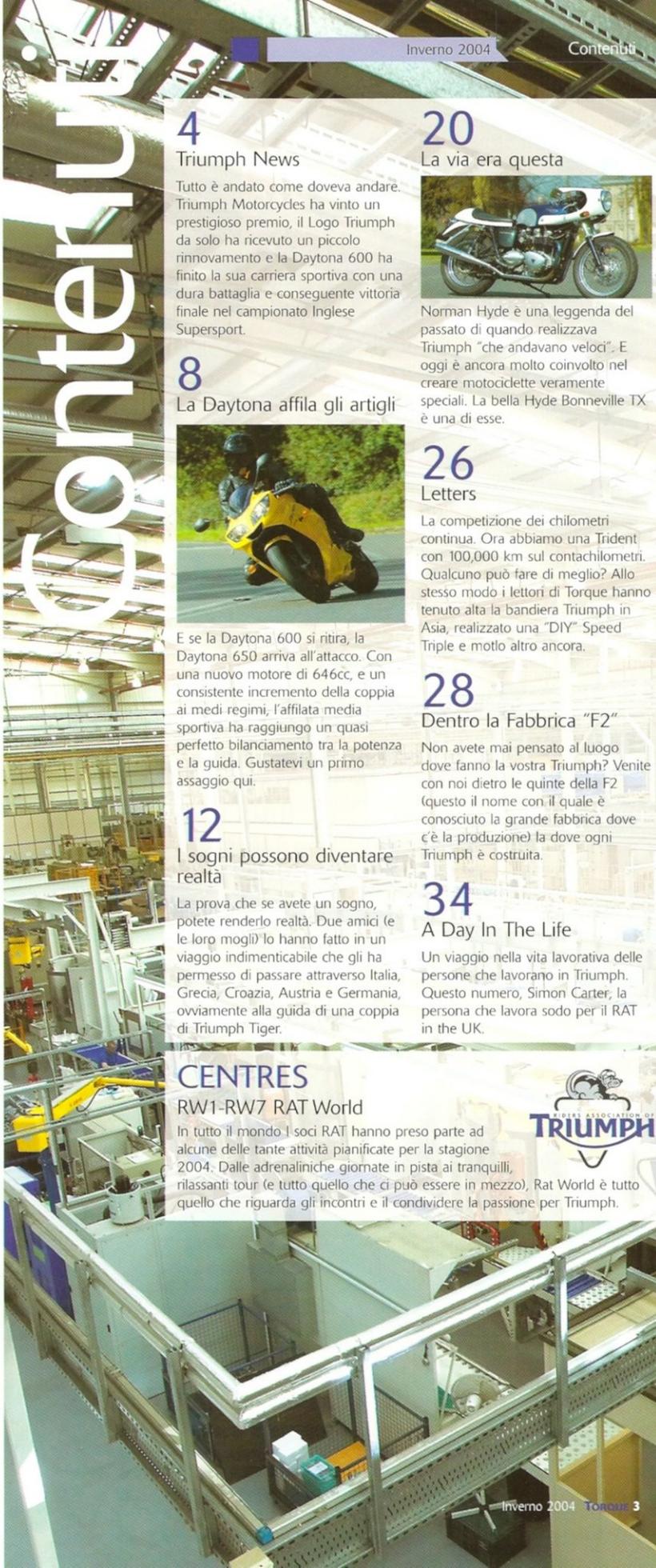
Per iscriverti al RAT o rinnovare la tua tessera chiama +44 1455 891515. Potrai pagare con Visa o Mastercard, oppure manda un assegno a PO Box 83, Hinckley, Leics, LE10 3ZP, England, oppure all'indirizzo Internet www.triumph.co.uk seguendo il link a RAT, join RAT e selezionando la tua lingua.

www.triumph.co.uk

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

Direttore: Neil Webster
Produzione: Red Square Graphics

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



4

Triumph News

Tutto è andato come doveva andare. Triumph Motorcycles ha vinto un prestigioso premio, il Logo Triumph da solo ha ricevuto un piccolo rinnovamento e la Daytona 600 ha finito la sua carriera sportiva con una dura battaglia e conseguente vittoria finale nel campionato Inglese Supersport.

20

La via era questa



Norman Hyde è una leggenda del passato di quando realizzava Triumph "che andavano veloci". E oggi è ancora molto coinvolto nel creare motociclette veramente speciali. La bella Hyde Bonneville TX è una di esse.

8

La Daytona affila gli artigli



E se la Daytona 600 si ritira, la Daytona 650 arriva all'attacco. Con un nuovo motore di 646cc, e un consistente incremento della coppia ai medi regimi, l'affilata media sportiva ha raggiunto un quasi perfetto bilanciamento tra la potenza e la guida. Gustatevi un primo assaggio qui.

26

Letters

La competizione dei chilometri continua. Ora abbiamo una Trident con 100,000 km sul contaghiometri. Qualcuno può fare di meglio? Allo stesso modo i lettori di Torque hanno tenuto alta la bandiera Triumph in Asia, realizzando una "DIY" Speed Triple e molto altro ancora.

28

Dentro la Fabbrica "F2"

Non avete mai pensato al luogo dove fanno la vostra Triumph? Venite con noi dietro le quinte della F2 (questo il nome con il quale è conosciuto la grande fabbrica dove c'è la produzione) la dove ogni Triumph è costruita.

12

I sogni possono diventare realtà

La prova che se avete un sogno, potete renderlo realtà. Due amici (e le loro mogli) lo hanno fatto in un viaggio indimenticabile che gli ha permesso di passare attraverso Italia, Grecia, Croazia, Austria e Germania, ovviamente alla guida di una coppia di Triumph Tiger.

34

A Day In The Life

Un viaggio nella vita lavorativa delle persone che lavorano in Triumph. Questo numero, Simon Carter, la persona che lavora sodo per il RAT in the UK.

CENTRES

RW1-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.



Marchio dell'anno

Triumph ha conquistato il prestigioso premio inglese "Brand of the Year" a conferma della continua evoluzione dell'azienda che da "piccolo gioco" si è trasformata in una seria Casa costruttrice di moto in grado di competere in tutto il mondo.

Il premio è stato conquistato durante la cerimonia dei Walpole British Excellence Awards in Novembre ed ha visto riconoscere al marchio inglese l'impatto più grande in termini di vendite, servizio e esposizione durante l'anno. I precedenti vincitori sono stati Jaguar Cars, Land Rover e Burberry.

Nato nel 1992 per celebrare nel mondo la fama e i meriti britannici. "Walpole" ora include 95 aziende di primissimo livello che coprono settori come articoli di lusso, fashion, Hotel, ristorazione, motori, media, arredamento e cultura e comprende marchi come Asprey, Burberry, Dyson, Financial Times, Jaguar, Jimmy Choo, Wedgwood e Wentworth.

"Questo è un grande onore per tutti noi di Triumph e rispecchia il duro lavoro che abbiamo fatto negli ultimi 18 mesi per muovere l'azienda verso il futuro", ha detto il Direttore Commerciale di Triumph, Tue Mantoni.

E come parte di questo sviluppo dell'immagine Triumph, un logo abilmente rivisto è stato svelato alla prima riunione mondiale dei concessionari del Marchio che si è tenuta a Londra in settembre. Ora in un solo tono di blu, il nuovo logo integra armonicamente la "R" allungata nel nome Triumph per mantenere intatto il forte carattere di Triumph e allo stesso tempo per riflettere una sensazione di maggiore modernità e integrazione nel presente.

Il logo è già usato nella comunicazione mondiale di Triumph, lo potete vedere nel nuovo logo RAT, e sarà saldamente integrato nei prossimi mesi in tutti i settori dell'attività e della produzione della fabbrica.

Questo fa parte di un processo di consolidamento dell'immagine del marchio che segue un intenso periodo di ricerca e sviluppo.

"Vogliamo mettere in luce la tradizione di Triumph e la forza del suo



enorme carattere e della sua storia insieme alla relazione tra l'uomo e la macchina. Questo è un aspetto basilare nell'avere una passione per le motociclette Triumph", ha detto Mr Mantoni.

"Se guardate le caratteristiche di chi guidava una Triumph nel passato, come per esempio Steve McQueen, Marlon Brando e James Dean, questi erano tutte icone del loro tempo e davano al motociclismo una immagine molto sexy". Noi vogliamo riconquistare questo fascino portando ancora più passione dentro Triumph.

"Negli ultimi 18 mesi abbiamo completamente rivisto la strategia di Triumph. Tutti gli elementi del business dal brand alla produzione, ai concessionari sono stati preparati a questo e siamo molto eccitati per il futuro. La nostra quota di vendita globale è cresciuta di oltre il 25% quest'anno e siamo su una strada aggressiva per continuare questo livello di crescita."

Una nuova campagna di comunicazione riflette questo posizionamento. Il nuovo mantra è "Go Your Own Way" (Vai per la tua Strada), e sottolinea come i possessori di Triumph non hanno paura di essere fuori dalla massa e che il possedere una Triumph è una scelta cosciente che va verso la propria libertà.

La pubblicità che porta con sé questo messaggio è stata lanciata in Settembre, insieme a un sito web completamente nuovo e alle brochure anche loro dal rinnovato stile.

Le nuove Sprint ST e Speed Triple, così come la recentemente presentate Thruxton 900 e Rocket III riassumono questa forte immagine e sottolineano l'impegno di Triumph a produrre motociclette veramente originali e uniche.

Più di 1000 concessionari Triumph e staff da tutto il mondo hanno partecipato alla Triumph Global Dealer Conference presso l'Hotel Hilton Metropoli in Settembre per guardare la nuova identità svelata insieme alla nuova gamma 2005.

La reazione è stata impressionante, con ovazioni non solo per il proprietario di Triumph John Bloor, ma anche per le nuove Sprint ST e Speed Triple.

"L'accoglienza da parte dei nostri concessionari della nuova direzione decisa per il brand è stata fantastica e siamo felicissimi di vedere di già l'impatto del nostro lavoro. C'è ancora molto duro lavoro da far, ma è stato incredibile vedere il supporto totale da parte dei concessionari. Siamo sicuri che la nostra nuova strategia permetterà di realizzare completamente il potenziale di Triumph", ha detto Mr Mantoni.



La Daytona 600 si ritira arrivata ai massimi livelli

Il pilota Valmoto Triumph Craig Jones ha fatto la gara della sua vita ottenendo la vittoria nel round finale del difficilissimo campionato inglese supersport a Donington Park in settembre.

Questo appuntamento vede tradizionalmente i piloti dare il massimo dovendo tra l'altro assicurarsi un contratto sicuro per la stagione successiva.

E con il titolo 2004 già assegnato a Karl Harris, ai rivali non era concessa nessuna grazia. Ma per Jones la motivazione non erano i soldi, era la gloria!

Il coraggio e il feroce desiderio di vincere hanno visto Jones quasi rischiare una penalità per partenza anticipata quando il semaforo si è spento.

Il dover afferrare per un attimo i freni ha rovinato la sua partenza e lo ha relegato in ottava posizione alla staccata della curva Redgate. Tuttavia, ha messo in piedi molto in fretta la sua rimonta. Era chiaro che Jones non era un uomo intenzionato a perdere tempo, e lo ha confermato con una emozionante serie di sorpassi belli e puliti che lo hanno portato in competizione per una posizione da podio.

Sapendo che tutti i piloti in pista avevano solo un pensiero nella testa, il diciannovenne pilota Triumph inizialmente si è accodato al gruppetto dei primi prima per poi superarli velocemente e senza compromessi.

Dopo aver frantumato il giro record del Mondiale Supersport che era stato opera del grandissimo Paolo Casoli, Jones ha iniziato a salutare gli avversari. A quel punto l'azione si è movimentata, con il veterano della 250GP Jay Vincent e il pilota Suzuki TAS Tom Sykes che hanno tentato una fuga con la Daytona attaccata alle loro ruote. La coppia ha fatto del

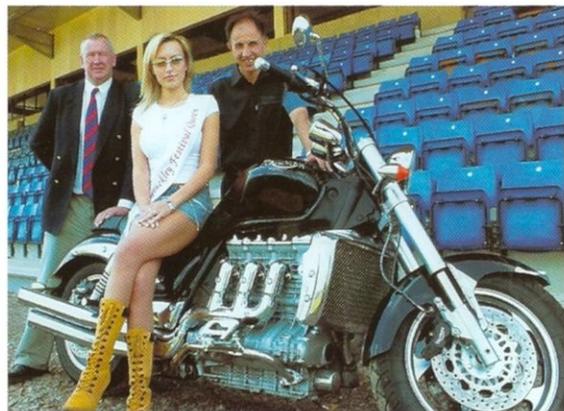
suo meglio per evitare il confronto, ma non è servito a nulla e Jones si è facilmente inserito dietro al primo, per poi superarlo e conquistare così la testa della corsa. A dispetto delle attese degli altri piloti, Jones non ha fatto il minimo errore. È stato abile a essere sempre velocissimo in curva là dove i suoi avversari non erano in grado di farlo, a frenare sempre dopo chiunque altro pilota, a far scivolare lateralmente la sua Triumph in tutte le curve strette. Ha fatto in modo di essere estremamente difficile da superare.

E la Daytona non è stata da meno in quanto a velocità. E dopo sfruttamenti di scie, sorpassi impossibili, staccate al limite Jones ha usato tutti i cavalli disponibili, senza contare l'enorme sforzo di abilità e concentrazione, per portare a termine i giri rimanenti in testa. Ma ha saputo tenerli a distanza, e Jones ha finalmente superato la bandiera a scacchi di fronte a un paddock affollato ed elettrizzato.

Ma visto che la nuova Daytona 650 2005 non è più ammessa alla classe 600cc in virtù della sua cilindrata, questa è stata anche la ultima gara della Daytona. Dove ha dimostrato, prima di ritirarsi dalle competizioni, il suo alto livello prestazionale.

Ross Clifford, Product Manager di Triumph era ovviamente felice di questa vittoria: "Che grandiosa sensazione. È stato un lungo e duro lavoro arrivare a questo punto, ma era ora! Le mie congratulazioni vanno al team Valmoto e a Craig Jones per la vittoria, e voglio ringraziarli per tutti i loro sforzi degli ultimi due anni.

So che è un vero peccato che non ci sarà una Triumph nella serie dell'anno prossimo, ma la Daytona 600, con la sua coppia così incrementata, offre prestazioni (nell'uso reale) così accresciute ai nostri clienti che era un passaggio che dovevamo fare."



Sostegno locale

Il Football Club Hinkley United ha uno sponsor più importante questa stagione, Triumph Motorcycles!

Il Sales and Marketing Manager Inglese Bruno Tagliaferri crede sarà l'inizio di una lunga partnership con la squadra. "È un grande legame quello che abbiamo ora con questo club. E sarà vantaggioso per Triumph Motorcycles. Sebbene l'80% della nostra produzione vada oltre oceano, abbiamo dei legami molto forti che abbiamo ulteriormente supportato con questa partnership."

Dave Lynes, Comercial Manager di Hincley United è altrettanto positivo: "Essere legati con un nome come Triumph è un passo incredibile per l'Hinkley United Football Club." Per maggior informazioni riguardo il club visitate per piacere il sito www.hinkleyunitedfc.co.uk.

La Speed Triple si veste di stile

La nuova Speed Triple è una moto dal look meraviglioso, ma Triumph può aiutarvi a renderla un poco più speciale ancora con una serie di optional per l'estetica. Il distintivo, angolare design del nuovo capolino, del puntale, del guscio coprisella, e delle protezioni radiatore anodizzate accresce le linee muscolose della Speed Triple mentre il parafango posteriore in tinta con la carrozzeria protegge la moto dalle intemperie.

Silenziatori per l'uso in pista* saranno disponibili, insieme alla protezione in carbonio per il serbatoio e il paratelaio.

Il comfort del passeggero può essere incrementato con il maniglione, che è stato studiato per completare il look della

motocicletta. La sella in gel incrementa ulteriormente il comfort di pilota e passeggero. La borsa da serbatoio, che utilizza delle cinghie di fissaggio, può essere installata sulla Speed Triple. E assicura una capacità di 20/30 litri di spazio, più altri 15 estendibili.

Per maggiori informazioni della nuova serie di accessori per la Sprint ST e la Speed Triple rivolgetevi al vostro concessionario Triumph autorizzato, o visitate www.triumph.co.uk

** I silenziatori del catalogo Accessori Originali Triumph non sono conformi agli standard fonometrici EPA. L'uso su una motocicletta soggetta ai regolamenti EPA costituisce un illecito ed è una violazione delle leggi dello stato. Questi prodotti sono dedicati esclusivamente all'uso in circuito.*



Tocchi turistici per la nuova ST

La completamente rinnovata Sprint ST ha una serie di accessori fatti su misura che accresceranno sia le sue caratteristiche sportive che quelle turistiche.

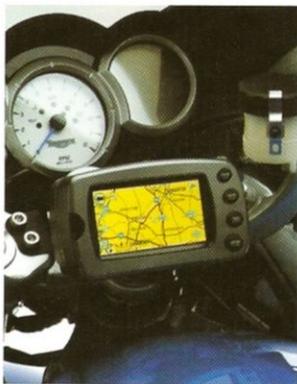
L'incredibile sistema di borse sarà disponibile in due o tre varianti diverse, con ciascuna valigia laterale in grado di portare l'equivalente di 32 litri, mentre il bauletto centrale ha una capacità di 45. Queste hanno un nuovo design, con il pannello centrale in tinta con la carrozzeria, e i supporti disegnati specificatamente per non compromettere il look della moto e con un sistema che le sigilla dagli eventi atmosferici. La singola chiave per tutte le serrature completa il pacchetto.

Mai visto prima su una Triumph, il Sistema di navigazione Explorer vi guiderà alle vostre destinazioni. Il compatto sistema (17x8 cm) è dotato di uno schermo di tipo touch screen ed è posizionato comodamente sul manubrio. Dotato di cuffie per il casco e di informazioni specifiche per ciascun paese, questo sistema diventerà un must per gli amanti del turismo più serio.

Ad aumentare ulteriormente le capacità turistiche della nuova ST ci

saranno poi l'Areo Screen per incrementare la protezione alle intemperie, le manopole riscaldabili e la sella Gel da turismo. Le borse da serbatoio di nuovo design utilizzano le cinghie di fissaggio che avvolgono il serbatoio e saranno disponibili in due misure, da 20/30 litri e da 15 litri. I guidatori più

sportivi non potranno invece non dotare la ST con il guscio coprisella, la protezione serbatoio in carbonio e i silenziatori optional. Convenienti e facili da usare, saranno disponibili anche le borse morbide.



Il calendario Triumph 2005 disponibile ora dai concessionari!

Il nuovo calendario 2005 della gamma di Triumph Motorcycles è stato appena distribuito e mette in risalto immagini dei dettagli delle nuove Sprint ST, Speed Triple e Daytona 650 così come la incredibile Rocket III e qualsiasi altra moto della gamma Triumph.

Perfettamente in tempo per fare il regalo ideale per qualsiasi fan Triumph nel mondo, il calendario 2005 è disponibile presso tutti i concessionari Triumph.



Successo a quattro ruote per la Daytona 600



Il motore della Daytona 600 è stato usato in un modo improbabile, ma di estremo successo.

Triumph Motorcycles ha messo alla prova la sua forza, sponsorizzando le macchine Oxford Brookes.

La macchina motorizzata Daytona 600 ha conseguito un grandissimo successo durante l'anno, con il team che ha conquistato un ottimo settimo posto (e il primo tra gli UK) nella Formula Student. In più la macchina ha vinto il secondo premio nella categoria sponsorizzata dalla Honda "Il progetto più desiderabile".

Il Project Manager del racing team, Dot. Howard Ash, è soddisfattissimo dei risultati e del supporto offerto da Triumph. "Senza il vostro supporto per il nostro progetto di Formula Student, questa impresa non sarebbe stata possibile" ha commentato. "I nostri studenti ne sono usciti con un'esperienza di una favolosa lezione che non dimenticheranno mai."

Il vecchio e il Nuovo

Bert Baxter ha sfidato delle condizioni difficilissime in Ottobre per intraprendere un incredibile viaggio. In favore di quattro rispettabili associazioni benefiche e per celebrare l'acquisto di una nuova Triumph Thruxton, Bert ha preso parte al challenge "end to end", ma in un modo un poco diverso. Per partire da Land End Bert ha usato un Bonneville del 1958 originale, che segnava solamente 88 miglia all'arrivo sugli strumenti! 829 miglia dopo i due erano arrivati a John 'o' Groat. Dopo un giorno di riposo, Bert ha invertito la marcia e a ripercorso il cammino opposto vero Lands End ma questa volta sulla sua Thruxton.

Bert ha così raccontato la sua avventura, "La gente diceva ero matto a guidare una Bonnie d'epoca con così poche miglia alle spalle fino in Scozia ma la moto ha ripagato in pieno la fiducia mostrata nei suoi confronti, e non ha mai perso un colpo!



Tornare con la Thruxton è stato veloce, e penso di essere la prima persona a completare "l'End to End" su una Thruxton. La moto è incredibile, ha convertito un guidatore di moto d'epoca duro a morire in uno di Triumph costruite a Hinckley."

Con il suo fantastico viaggio di Bert ha accumulato ben 4000 sterline per la Cornwall Air Ambulance, di Primrose a St Johns e la Hay Trust.



La Daytona affila gli artigli

Come si fa a rendere una ottima 600 supersport ancora migliore? La si porta a 650, come Triumph ha fatto con la sua nuova Daytona. Jon Urry, tester di punta della rivista TWO è stata una delle prime persone al mondo al di fuori della fabbrica di Hinckley a guidarne una.

Testo: Jon Urry

Agli inglesi piacciono le cose definite chiaramente, semplici da capire. Uno può essere un calciatore o un giocatore di cricket. Può bere birra chiara o scura. E allo stesso modo o è di Oxford o di Cambridge e la domenica o mangia carne di manzo o agnello. Quindi cosa dice che attualmente una media supersport deve essere per forza solo 600cc di cilindrata? Certo, i regolamenti del Campionato mondiale supersport danno una cilindrata limite ma se le corse non sono una priorità assoluta perché limitarsi a una determinata cilindrata?

Non c'è motivo a riguardo, e infatti per il 2005 Triumph ha presentato una nuova Daytona con una corsa maggiorata di 3.1 mm che ha regalato 47cc in più portando la cilindrata a 646cc. Perché questo cambiamento? Triumph non ha ancora una continuità nelle corse e dopo aver terminato con una quasi vittoria nel round finale del Campionato Inglese Supersport nel circuito di Donington Park ha abbandonato le corse per concentrarsi sulla moto stradale. Come ci spiega il product manager di Triumph Ross Clifford: "La cilindrata extra ha dato un'enorme differenza alla Daytona come moto da strada. Un plus, che se avessimo rispettato i parametri delle corse, non avremmo potuto avere. Ma quindi qual'era il punto? Semplice, con una vittoria al Tourist Trophy e due anni ad alto livello nelle scene inglesi il race team ha fatto il suo lavoro, quello di riportare il nome Triumph alla ribalta nelle corse."

Un lavoro che sembra proprio aver fatto molto bene. E che come confermato dalla Casa, ha fatto sì che Daytona 600 sia attualmente il modello della Casa più venduto in UK, un bel risultato se si considera solo quanto è competitiva la classe 600. Contro l'attacco delle grandi case giapponesi, la piccola Casa inglese ha concentrato le sue forze su un'estetica bella e unica e sul forte appeal dato dalla sua storia, oltre al fatto di essere un qualcosa di un po' diverso.

E non è solo dal lato delle vendite che la moto ha dimostrato il suo valore.

La Triumph Daytona 600 nelle comparative tra moto della sua classe, è sempre stata (o quasi) tranquillamente della partita in pista ed è sempre risultata in scioltezza la migliore moto da guidare tutti i giorni. L'unico punto di domanda era la potenza. Oggi non più.

Tanto che dopo appena qualche chilometro alla guida della nuova Daytona 650 non potevo credere alla differenza che la cilindrata extra potesse dare nei regimi medi.

Avendo posseduto una Daytona 600 per oltre 15,000 miglia l'anno scorso, conosco la moto molto bene e, devo ammettere che mi sono sempre trovato benissimo, ma nonostante l'eccellente sistema di iniezione, la potenza sotto i 7000 giri al minuto poteva essere effettivamente incrementata. Cosa che puntualmente è stata fatta.

È sufficiente accelerare in prima marcia per vedere la ruota anteriore puntare il cielo. Non violentemente, ma dolcemente man mano che i giri crescono, e senza nessuna reazione che possa portare a dover chiudere il gas. Da circa 5000 giri il nuovo motore spinge



Grazie al rivisto motore di 646cc con i suoi medi regimi molto più sostanziosi, l'ago del contagiri schizza verso i 14,000 giri della zona rossa più velocemente di quanto abbia mai fatto.

fluidico con un incremento di potenza gentile, senza buchi o picchi, ma in un crescendo sostanzioso. È veramente impressionante e sorprendente la differenza che soli 47cc posso fare.

Durante i miei giorni sulla Daytona 650 mi sono trovato a cercare di cambiare marcia perché il motore spingeva così forte da farmi credere di essere in quinta marcia e non in sesta, un tipo di feeling che non ero abituato a provare sulla Daytona.

Ma del resto richiede un po' di abitudine all'uso una media supersport che non richiede di scalare due marce per superare una macchina!

Anche il nuovo cambio è migliorato notevolmente, tutti gli ingranaggi interni sono stati modificati, e il risultato è un cambio marcia molto più dolce e preciso, specialmente in scalata. Senza essere troppo tecnici su quello che Triumph ha fatto, è stata cambiata la leva che direttamente usciva dal cambio con una dotata di rinvi.

A raffinare ulteriormente il motore c'è poi una nuova frizione. Questa è ora a sette dischi (due in meno, ma più resistenti) per compensare l'extra sforzo sugli dell'ingranaggi del cambio imposto dal motore più potente.



A DIFFERENZA DI ALCUNE MOTO GIAPPONESI NON INTIMIDISCE MAI ALLA GUIDA ESSENDO LA POTENZA DISTRIBUITA IN MANIERA MOLTO PIU' UNIFORME E SOSTANZIOSA

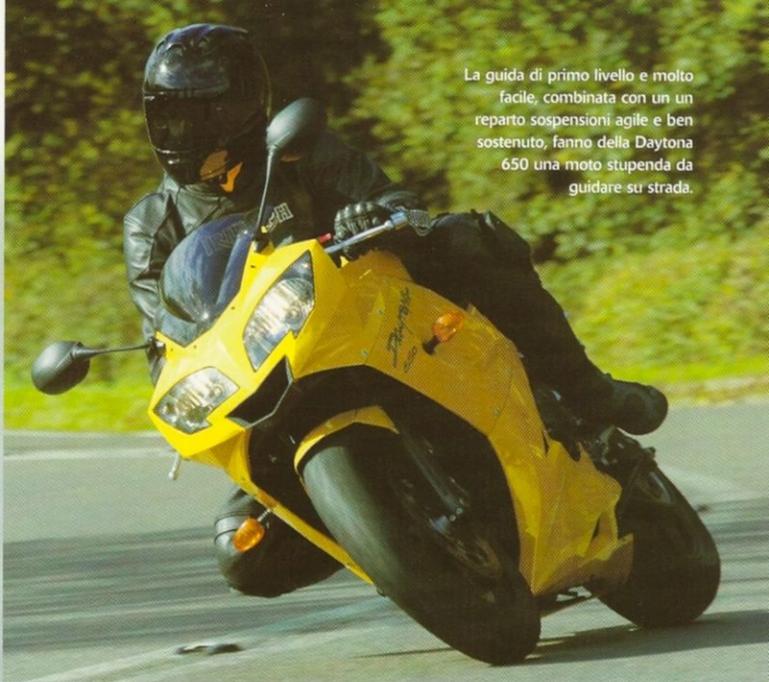
Il resto della moto è identico al vecchio Daytona, che è tutt'ora una delle mie moto preferite. Il telaio ha un bilanciamento incredibile e per essere sinceri è in pista, e solo se si spinge veramente forte, che le sospensioni tarate morbide per la strada mostrano qualche limite.

Ma questa morbidezza di base è quello che rende la Daytona 650 una ottima moto stradale. Se vi prende l'impulso la Daytona può permettere di farvi fare turismo e vi porterà per almeno 220 km tra un pieno e l'altro.. Sarete in grado di fare l'equivalente dell'attraversare la Spagna in un giorno, senza il minimo problema. Provate a farlo su qualche modello dall'impostazione molto più racing e a avrete bisogno di un nuovo polso!

Aggiungendo soli 47cc la Triumph ha cambiato la Daytona trasformandola da una ottima moto stradale con un buon comportamento in pista ad una eccellente moto stradale in grado di lusingare il pilota nella guida in circuito.

A differenza di alcune moto giapponesi non intimidisce mai alla guida essendo la potenza distribuita in maniera uniforme. E ora veniamo al prezzo. La nuova Daytona 650 mantiene lo stesso prezzo dell'attuale modello di 600cc e mantiene anche la stessa classe di assicurazione. In definitiva dove la maggior parte delle altre supersport 600 superano il tetto dei 10.000 euro, la Daytona si mostra anche qui come una prospettiva allettante, specialmente se la maggior parte del vostro utilizzo è prettamente stradale.





La guida di primo livello e molto facile, combinata con un reparto sospensioni agile e ben sostenuto, fanno della Daytona 650 una moto stupenda da guidare su strada.



La frizione utilizza ora sette dischi invece di nove e ha un sistema per eliminare il gioco, che rende la guida ancora più fluida.



I sogni possono diventare realtà..

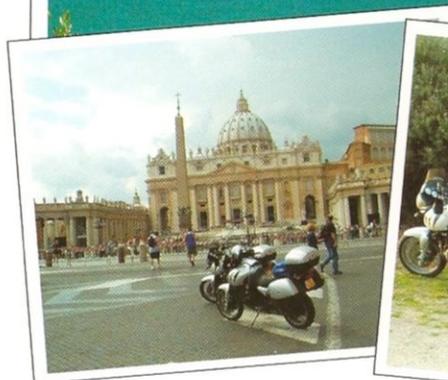
Olivier ha a lungo inseguito il sogno di un viaggio avventuroso in motocicletta. Quando la possibilità di rendere il suo sogno realtà si è concretizzata, ha preso l'occasione al volo...

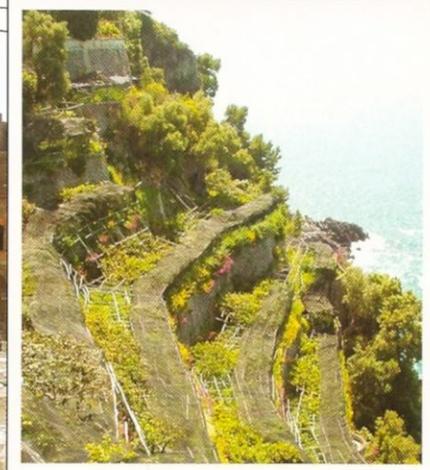
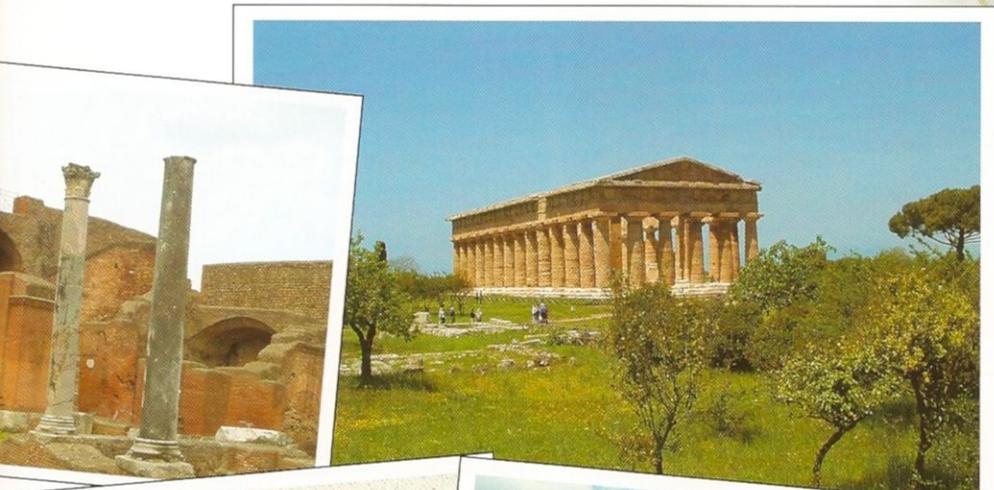
TESTE: Olivier PHOTOS: Benoit

Per molto tempo ho coltivato l'ambizione di fare un viaggio veramente speciale in moto. Spinto dall'idea di un mini-tour dell'Europa, sono anche stato fortunato abbastanza da avere un vecchio amico ben disposto a condividere questa esperienza con me.

Ho comprato la mia prima Triumph nel 1994, una Trophy 4 cilindri colore British Racing Green con solo 6000 km segnati sullo strumento. Avevo programmato di comprare una Trophy 3 cilindri, ma le condizioni perfette e la disponibilità immediata della versione a 4 cilindri han fatto sì che "la 4" prendesse il suo posto nella mia mente.

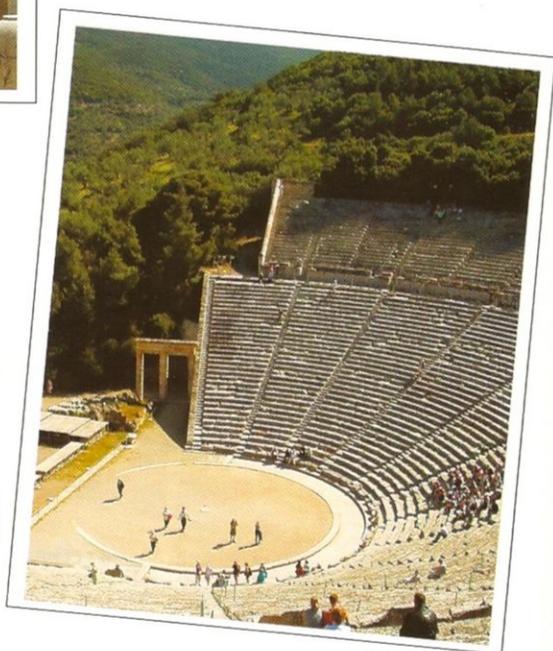
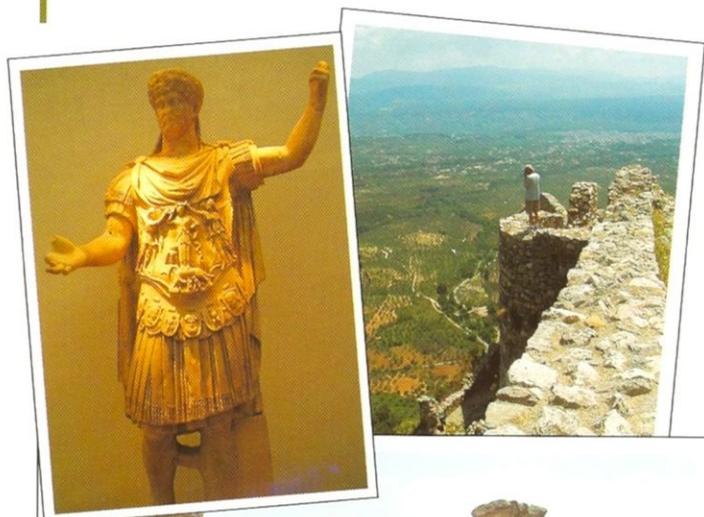
Avendo il numero di telaio 005473, oltretutto era una delle prime moto prodotte a Hinckley dalla nuova generazione di Triumph. Senza nessun problema dal giorno in cui l'ho presa e con il suo look superbo e





AVREMMO PRESO TRE O QUATTRO
SETTIMANE PER GUIDARE ATTRAVERSO
L'ITALIA E LA GRECIA PER POI RITORNARE
PASSANDO PER LA CROAZIA, L'AUSTRIA
E LA GERMANIA

UNA PICCOLA TENDA MONOPOSTO A TESTA, UN SACCO A PELO E UN MATERASSINO GONFIABILE HANNO COMPOSTO IL NOSTRO KIT PERSONALE



personale, sono stato contento con lei fino ad oggi come lo ero il primo giorno. Il fatto di avere una famiglia e un lavoro hanno rappresentato il mio unico limite per riuscire ad organizzarmi una bella vacanza in moto. Ma quando le possibilità è arrivata, l'ho presa al volo e a piene mani.

Il primo colpo di fortuna è stato un cambio di lavoro che mi ha dato un po' di tempo libero. Il secondo è stato quello di poter condividere il mio sogno con il mio amico Benoit

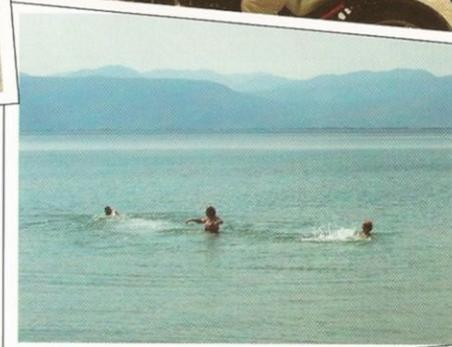
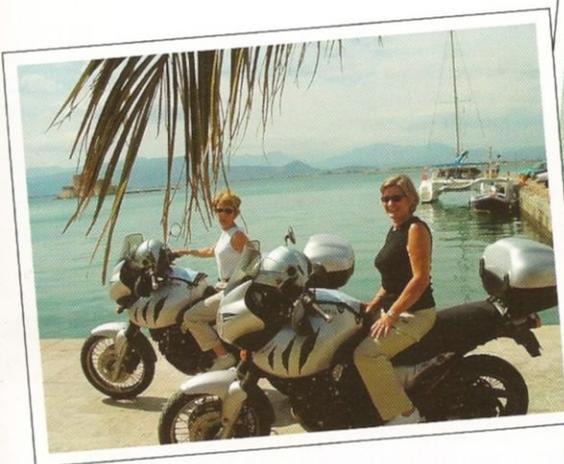
Siamo amici da più di 25 anni e gli ho spiegato il mio progetto una notte dopo cena, e ho visto i suoi occhi illuminarsi. Era della partita. Inoltre sarebbe stato anche il primo grande viaggio per Benoit, sebbene abbiamo spesso guidato moto da trial insieme negli ultimi due anni, lui è sempre rimasto soddisfatto della sua 125 e non ha mai passato l'esame per le categorie superiori. Solo l'anno scorso, un mese prima del suo sessant'esimo compleanno, ha ottenuto l'esame per poter guidare moto più grandi.

Il piano ha subito preso forma. Iniziando all'inizio di maggio, avremmo preso tre o quattro settimane per guidare attraverso l'Italia e la Grecia per poi ritornare passando dalla Croazia, l'Austria e la Germania. L'aver nominato la Grecia ha ravvivato l'attenzione delle nostre mogli tanto che hanno deciso di unirsi a noi nel Peloponneso e di fare questa parte del viaggio insieme.

Benoit ha curato la definizione del percorso da seguire, mentre io ho badato a tutto il resto della preparazione.

Tutte le cartine pertinenti sono state scannerizzate e poi stampate per essere inserite in due cartelle da itinerario e divise giorno per giorno. Così sarebbero state perfette per essere inserite in una borsa da serbatoio e molto più comode da vedere ogni volta, rispetto alla cartina che ogni volta uno deve aprire, consultare e ripiegare.

La scelta delle moto è stata facile, dovevano essere Triumph e la Tiger è stato il modello più ovvio su cui



indirizzarsi, con la sua grande autonomia, le fantastiche prestazioni e la sua possibilità di caricare bagagli.

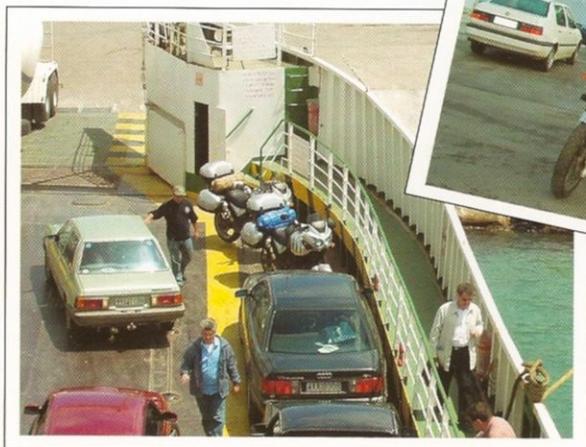
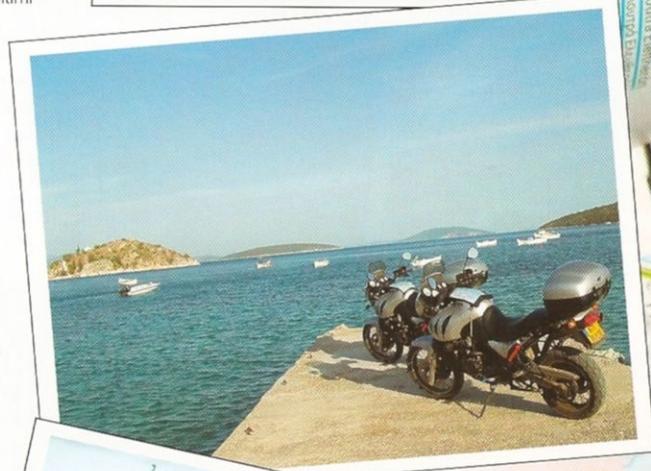
Così due Tiger argento furono ordinate in Febbraio presso la concessionaria Avenir Motos di Lille, creando uno shock per il concessionario che, dopo aver visto il servizio che la mia Trophy mi aveva reso negli ultimi dieci anni, aveva perso ogni speranza di vendermi un'altra moto!

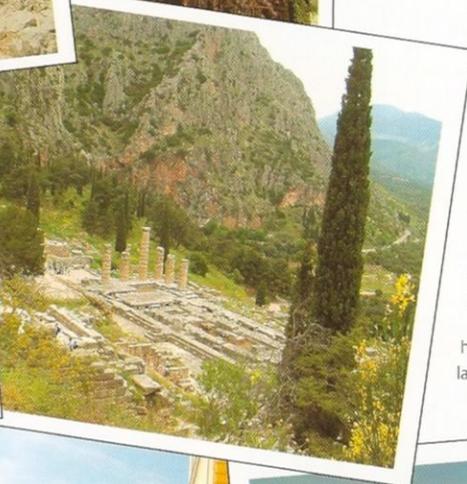
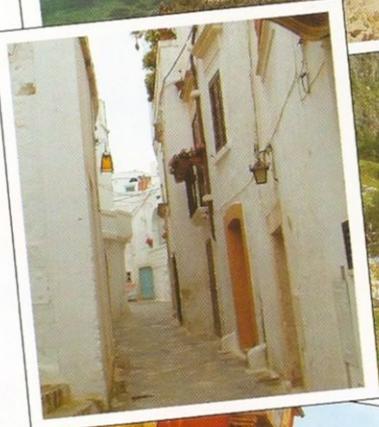
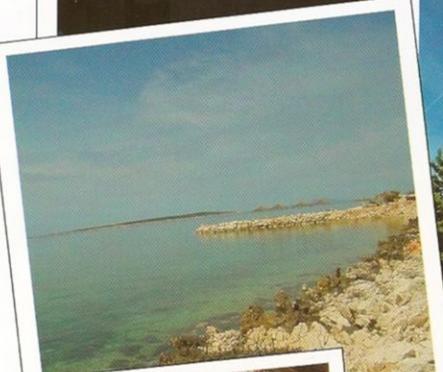
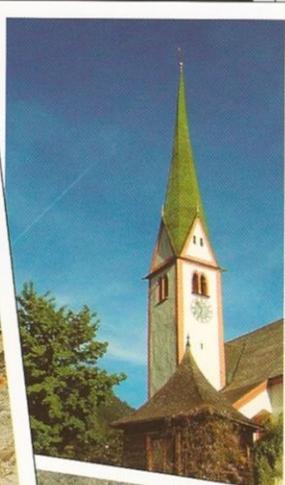
Per far sì che il nostro spirito di libertà e avventura fosse appagato al massimo abbiamo deciso che la tenda sarebbe stata la nostra sistemazione per dormire lungo tutto il viaggio.

Una piccola tenda monoposto a testa, sacco a pelo e materassino gonfiabile sono stati i nostri kit personali. Il nostro kit ricambi consisteva invece di due camere d'aria, una leva del cambio, una confezione di olio, kit antiforatura e il grasso per la catena.

Aggiungemmo qualche guida turistica, un po' di vestiti e, ovviamente, due tute antipioggia Triumph (che si sono dimostrate più di troppo che utili...) ed eravamo pronti. Il tutto stipato dentro le borse, con al sola eccezione dei materassini che sono stati legati alla sella.

Finalmente il giorno è poi arrivato. Il 10 Maggio ha visto l'inizio vero del nostro personale "Raid dei Balcani". Abbiamo attraversato la Francia il secondo giorno,





diretti verso Genova in Italia.. Sfortunatamente la neve sulle montagne (in Maggio!) ha significato per noi il dover per forza abbandonare l'esperienza dei passi delle Alpi.

Poi abbiamo guidato attraverso l'Italia, passando per Pisa, Firenze, Siena e Roma prima di dover sopportare due giorni di pura pioggia a Napoli. Il sud è stato incredibile. Città e villaggi stupendi, una campagna stupenda e incredibili alberi di olivo, alcuni con oltre due o trecento anni alle spalle su massicci tronchi.

Le Tiger avevano già 3200 chilometri sui loro strumenti e avevamo consumato di media soltanto 5.5 litri per 100 chilometri, che ci avevano dato un'autonomia di 350km, più un 70 o 80 di riserva, sempre molto utili.

Quando abbiamo preso il traghetto da Brindisi per Igoumenitsa in Grecia è iniziata però la vera avventura, per poi arrivare a Tolo, dove eravamo attesi dalle nostre mogli.

Questa era la prima volta che dormivamo in un Hotel dall'inizio del viaggio e se vi capita di passare per Tolo, vi consigliamo l'hotel Kristina.

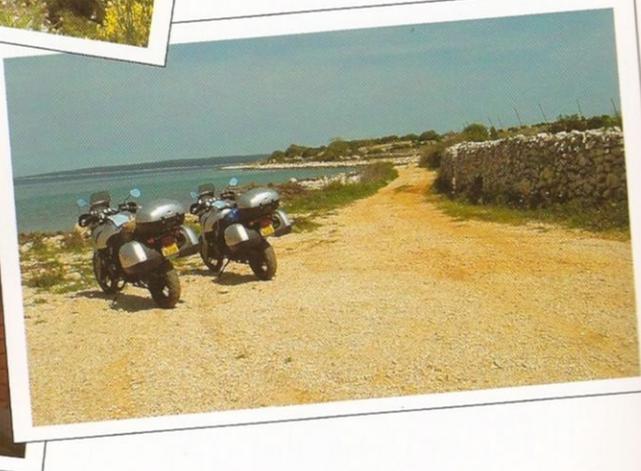
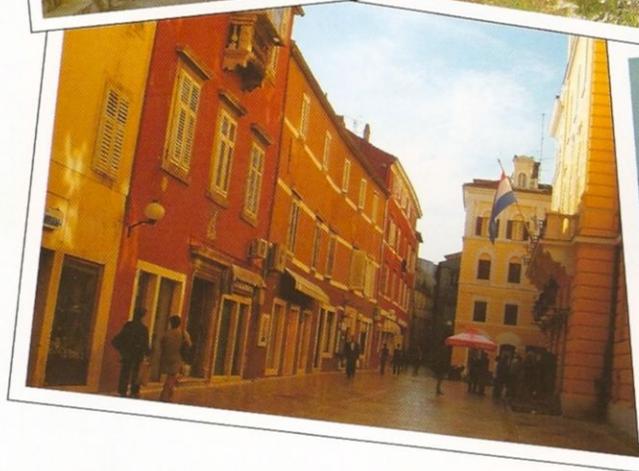
Per i successivi sette giorni abbiamo girato tutti i siti dell'antica Grecia, Sparta, Mystra, Olympus, Delphi, guardando tutto quello che potevamo con il tempo a disposizione.

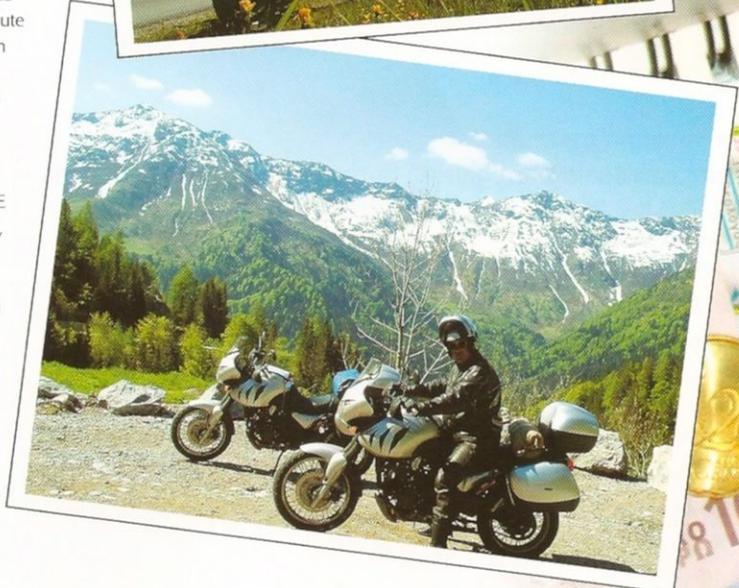
Una esperienza straordinaria attraverso scenari incredibili e con abbastanza tempo per vedere le spiagge più belle e i piccoli ristoranti dei paesi.

Successivamente alla partenza delle nostre mogli, eravamo ancora noi due per continuare

verso la parte successiva del viaggio, la Croazia. Evitando l'Albania e la parte sud est della ex Jugoslavia, la nostra rotta di mare ha portato ancora in Italia via mare per poi riattraversare l'Adriatico da Ancona a Zadar. La costa della Croazia è sbalorditiva, con una curva ogni cinquanta metri. Ma con la superficie dell'asfalto piuttosto rovinata non seguiva esattamente la mia idea di guida sportiva!

Dal ventunesimo giorno la nostra rotta ha ripreso la direzione di casa. Attraverso la Slovenia (ma solo per 20 km) e poi





passando per Trieste, Udine e le Alpi Austriache.

Infine abbiamo attraversato la Germania prima dello sprint finale fatto di 300km di pioggia battente attraverso il Lussemburgo e il Belgio.

Siamo finalmente arrivati a casa il 2 Giugno dopo 8500km, nove paesi e 24 giorni di pura avventura. Senza nessun problema meccanico, cadute e nemmeno una foratura. Fare un viaggio di questo tipo con un vecchio amico, e dividerlo in certi momenti con le proprie mogli, in alcune circostanze è stata un'esperienza incredibile. Ora non possiamo aspettare per riviverla! E infatti lo stiamo già organizzando, e se tutto andrà come programmato guideremo velocemente attraverso la Spagna e il Portogallo per poi fare un tour di 2000 km in Marocco.

Vi racconteremo come è andata...

FARE UN VIAGGIO DI QUESTO TIPO CON UN VECCHIO AMICO, E DIVIDERLO IN CERTI MOMENTI CON LE PROPRIE MOGLI, IN ALCUNI MOMENTI È STATA UN'ESPERIENZA INCREDIBILE



NON POTETE SFIDARE L'INVERNO?

Insieme ai tuoi controlli quotidiani assicurati un tagliando per la tua moto in primavera.

Fai un controllo alla tua Triumph in primavera per prepararla alla nuova stagione. Se la tua Triumph rimane a riposo durante il periodo invernale, prenota ora il tuo tagliando per la bella stagione contattando il tuo concessionario Triumph di zona.

Insieme ai tuoi controlli quotidiani per garantirti una guida sempre sicura e affidabile, fate anche questi passaggi nel momento in cui riprenderete la vostra Triumph dalla pausa invernale.



Nel caso si verificasse qualche irregolarità durante i seguenti step contattate il vostro concessionario Triumph.

1. Ricaricare la batteria e installarla nel motociclo
2. Riempire il serbatoio
3. Controllare tutti i punti segnalati nel CEDaily Safety Checks del vostro manuale
4. Accendere il motore
5. Verificare il funzionamento dei freni
6. Se ritenete che la vostra motocicletta necessiti di un cambio olio, filtro o delle candele contattate il vostro concessionario Triumph autorizzato più vicino.

Sono un ricambio originale potrà darvi le stesse prestazioni e caratteristiche del pezzo montato in origine.

I ricambi Triumph garantiscono una disponibilità competitiva e immediata per il 99% dei pezzi, con oltre 13,000 ricambi inviati ogni settimana.

I ricambi originali Triumph hanno sempre avuto un prezzo molto competitivo e continueranno ad averlo.



RAT World



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

CARIAMICI

In Triumph sono cambiate tantissime cose: un nuovo marchio, nuove strategie, nuove motociclette, nuova immagine per le concessionarie e ultima ma non ultima, l'attenzione verso i clienti, specialmente gli iscritti al RAT. Oggi è presto per parlarne, ma vi assicuro che nei prossimi due/tre mesi, tanto cambierà anche nella nostra associazione.

Se vi piace quello di nuovo che Triumph ha fatto negli ultimi mesi, sono certa che altrettanto vi piacerà il nostro futuro. Siamo un po' in ritardo per alcuni report, quali le Repubbliche Marinare e il Cinque Terre Raid; vorrà dire che li avremo tutti sul prossimo numero. Intanto preparatevi mentalmente all'Ace Café Raid di questa

con *Alessandra Gasperini*

primavera: italiani, francesi, tedeschi e perché no, anche inglesi, tutti assieme in un bel weekend, nel più famoso dei bar famosi.

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' stato un lungo e intenso anno vissuto insieme a voi quello del RAT in Italia. Merito dei tanti bei raduni e delle tantissime occasioni di incontro. Nelle pagine seguenti scoprirete come hanno chiuso la stagione i vari RAT e Pack ma soprattutto come si preparano ad affrontare quella nuova. E se il RAT Pack più vicino a voi non ha ancora diramato il suo calendario nel momento in cui questo numero è andato in stampa non esitate a contattarlo!

RAID DEI PIRENEI

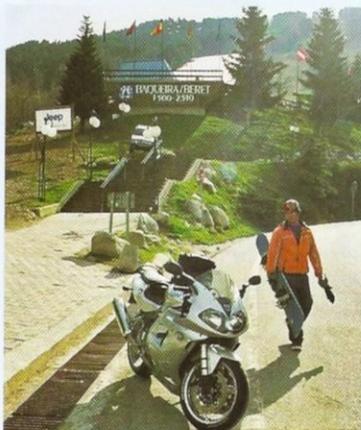
13 - 15 Maggio 2005

Un altro nuovo evento per il 2005! Pensato sul successo del Catalunya Raid, questo raid vi porterà ad esplorare "la Mecca" del motociclismo, i Pirenei Spagnoli. Simon Brampton, Pack Leader del RAT per Qualità Bike di Barcellona è ancora una volta "il motore" di questo evento e noi vi promettiamo un weekend in Spagna fuori dal comune e memorabile.

Il Raid sarà composto da percorsi incredibili e da sistemazioni di primo livello sia per dormire che per i pasti, una miscela perfetta!

Tutte le sistemazioni che saranno usate durante il Raid saranno presso i Paradores.

Una catena di Hotel di lusso realizzati in



Guideremo in alto sui Pirenei - ma non sarà necessario lo snowboards!

edifici dall'importanza storica.

In genere o la costruzione o la location sono spettacolari (spesso entrambe!) e una parte dello scopo di ogni Parador è quello di avere la miglior cucina regionale, che viene ovviamente servita nei loro ristoranti.

Saremo di base per il venerdì e il sabato sera allo storico Parador di La Seu D'Urgell, posizionato sul lato Spagnolo a 10 km da Andorra. Questo monastero restaurato, nel cuore del parte antica della città, è situato dopo la cattedrale e si presenta con dotato di tutti i servizi che uno si aspetta da un Raid Rat.

La partenza del giro sarà sabato mattina alle ore 9.00am da dove ci si avventurerà per i Pirenei. La nostra destinazione è la capitale della regione dell'Aran, Vielha.

La zona bellissima, famosa per avere una sua lingua propria, combina percorsi divertentissimi da guidare a scenari spettacolari da ammirare. La giornata prevede una pausa per il pranzo, e si ritornerà al nostro Parador in tempo per rilassarsi prima della cena e della cerimonia con i premi.

La domenica sarà una giornata incredibile!

Partiremo da La Seu D'Urgell in direzione Logroño,

la capitale di La Rioja. Seguendo le tracce della N250, una famosissima e popolare rotta per i ciclisti, ci fermeremo per pranzo lungo il percorso vicino Huesca.

Il percorso prevede oltre 500km, e potete aspettarvi una

giornata di guida indimenticabile, specialmente intorno alla riserva di Yesa.

Al nostro arrivo nel Hotel a Logroño, scenderemo nella città per visitare i locali per una vivace "vasca tra la gente". Aspettatevi una lunga notte!

L'opzione per due notti di questo Raid costa 190 euro per persona. Questa comprende il venerdì e il sabato notte in una camera da dividere a La Seu D'Urgell, la colazione, il pranzo di sabato, la cena di sabato sera, il road book e il souvenir dell'evento. L'opzione per tre notti costa 245 euro per persona, e in aggiunta a tutto quello previsto nel pacchetto per due notti include la sistemazione per Logroño la domenica sera.

Per piacere specificare quale opzione volete nel momento in cui prenotate. I posti disponibili per questo viaggio sono limitati e si consiglia di prenotare il prima possibile.

Per informazioni e pagamenti contattate Simon Carter a Hincley all'indirizzo simon.carter@triumph.co.uk oppure Simon Brampton all'indirizzo simonbrampton@yahoo.co.uk.



Fantastiche strade di montagna con panorami incredibili ci aspettano.

Around the Packs

Alessandria - Ror Srl

10 Ottobre: I Trofeo Minimoto clienti RAT e Triumph

24 Ottobre: 2° parte I Trofeo Minimoto clienti RAT e Triumph

Davide, 0131 226264

Arezzo - Paddock

28/29 Maggio: Passo dello Spino - Laverna

25/26 Giugno: Montalcino - Scansano

16/17 Luglio: Passi San Sepolcro e Viamaggio Pierluigi Botarelli, 0575 380114

(ciniuto@libero.it)

Bergamo - BM Centro Moto

BM CENTRO MOTO RAT PACK

RADUNO PASSO SAN MARCO 3 Luglio 2004

Grande verità il detto che dice... "HAI

VOLUTO LA BICICLETTA ORA PEDALA!"

Ormai mi ero tranquillizzata, ne avevo già organizzato uno, questo sarà più semplice. Già il fatto di aver deciso di andare a consumare una cena a quota 2000 metri non era di per se facile, considerato anche che due giorni prima il termometro segnava 12 gradi, c'era la nebbia e pioveva, di più non potevo sperare.

Per cui inevitabilmente ho cominciato a ricevere telefonate dei "clienti" indecisi sul da farsi.

Ma anche questa volta la sorte è stata a mio favore, e il tempo sabato pomeriggio era caldo ed un sole splendente ha accompagnato la nostra gita.

In cima al passo, lo spettacolo era bellissimo, circondati da queste altissime montagne, ci sentivamo piccoli piccoli, poi le foto di rito, e subito al rifugio dove ci aspettava una gran manciata (ogni tanto mi convinco quasi che abbiamo partecipato numerosi solo per questo)



di polenta taragna, che ha riscosso un grandissimo successo e numerosi bis.

Certo verso le 22 uscire riprendere le motociclette con la pancia piena e l'aria molto frizzante per non dire fredda, non è stato molto facile, ma sono bastati pochi tornanti per svegliare gli animi e stuzzicare la manetta.

Un'ultima sosta a San Pellegrino Terme per un digestivo e la serata si è conclusa nei migliori dei modi.

Come sempre ringrazio tutti quelli che hanno partecipato, eravamo in tanti anche questa volta!!

Vi aspetto alla prossima.

Antonella

Pack Leader - RAT Pack BM Centro Moto

BM CENTRO MOTO RAT PACK "VIA MALA" 12 Settembre 2004

Settembre è iniziato alla grande, tanto sole e ancora, se non più forte, la voglia di andare in moto. Soprattutto dopo le vacanze, dove alcuni hanno dovuto lasciare la loro "amata" in garage per comode villeggiature, per far contenta la morosa, e assicurarsi la presenza a prossimi nostri raduni.



Per questo appuntamento avevo già preventivato un numero considerevole di partecipanti, ma il giorno stabilito il tempo ha decretato che era meglio rimanere sotto le coperte.

Ma nonostante tutto mi sono ritrovata la domenica mattina con alcuni coraggiosi che erano pronti a partire. Ma visto che il tempo non accennava miglioramenti ed eravamo i classici "quattro gatti", abbiamo deciso di rinviare di una settimana. Una scelta che poi si è rivelata quella giusta.

Infatti la giornata si è poi rivelata la tipica bella domenica di settembre, con un sole bello e caldo ma senza dar fastidio, insomma la giornata perfetta per andare in moto.

E' così è cominciata la nostra gita per le valli e laghi e le montagne, con in testa il pensiero che tutte queste curve ci avrebbero anche portato al sempre atteso momento del pranzo (tipicamente "montanaro" con polenta e funghi e capriolo). Insomma il classico pranzo per stare leggeri...

E oggi che anche questo raduno è alla spalle mi sento di voler veramente ringraziare tutti quelli che hanno partecipato, non solo oggi ma anche ai precedenti appuntamenti. Nella speranza che abbiano apprezzato i diversi itinerari ma anche la volontà di stare insieme e di andare con le nostre Triumph.

Vi aspetto per gli eventi 2005. L'impegno da parte mia vi posso assicurare sarà ancora maggiore.

Ciao, Antonella

12 Settembre: Via Mala
Antonella Vecchi, 035 312042
(giovanni.martinelli@inwind.it)

Brescia - Daytona

10 Aprile: Tour dei Laghi
19 Giugno: Campione Grill Run
18 Settembre: Colline e Vigneti Tour
Francesco Savoldi, 030 3367230
(triumph.brescia@numerotre.it)

Bologna - MVM Holding Srl

26 Settembre: Motoscampagnata
sull'Appennino
Stefano Caiumi, 051 6014961
(mvmoto@libero.it)

Bolzano - Motosport Snc

BOLZANO RAT Pack
MOTOGIRO TRIUMPH
10 Ottobre 2004



Il primo pensiero è "probabilmente qualcuno ci vuole male..."

Ritrovo ore 9.00 davanti alla concessionaria, ma... ordinanza del sindaco di blocco del traffico per le giornate di domenica e lunedì dalle 7.00 alle 19.00!!!! Appena avuta le notizia: giro di telefonate per spostare il ritrovo in una zona aperta al traffico...

Al ritrovo, dopo essere arrivato in puntuale ritardo tutto sudato per aver spinto la mia moto da casa mia fino alla fine della zona sottoposta a blocco del traffico ed aver fatto un giro infinito, bevo qualcosa e, nonostante il cielo non prometta niente di buono, partiamo ottimisticamente senza mettere la tanto odiata tuta antipioggia (ovviamente dopo esserci accertati che gli assenti tirassero il pacco e non fossero in arrivo...).

Dopo soli 20 km. scarsi, in località Caldaro, ci ritroviamo costretti a coprirci con la fantastica compagna di viaggio chiamata anche "tuta cerata".

Ripartiamo e, dopo il lago di Toblino ci fermiamo per bere un aperitivo con l'ottimistico pensiero di poterci togliere di dosso il sacchetto di plastica, ma dopo aver bevuto e visto al volo la partenza della replica delle "125", ripartiamo sotto la pioggia...

Dopo aver percorso gran parte della strada "gardesana occidentale", nei pressi di Toscolano Maderno, giriamo a destra su per una stradina e finalmente arriviamo in orario al ristorante "la sosta" in località Cecina appena sopra al lago di Garda, parcheggiamo in un uliveto a fianco al locale, dove ci sono già un paio di auto, e ci sediamo a tavola... evviva! Primo, secondo, vino, acqua per pulire la visiera, dolce, sorbetto, caffè, grappa e limoncello..!

Usciamo per partire in un momento di tregua da parte della pioggia, ma appena



accese le moto ricomincia a scendere acqua dal cielo!!!

Procediamo per il nostro giro... dopo un po' smette di piovere ed esce un timido sole... Salò, Sirmione, saluti allo "straniero" che prende la via di casa, Peschiera del Garda, qui decidiamo, vista l'ora e l'assenza di luce di modificare il tracciato del ritorno evitando la "gardesana orientale" per percorrere la "destradige" a nord di Verona, arrivati a Rovereto decidiamo: visto la strada sempre bagnata, visti gli schizzi di acqua sporca gettati sulle nostre visiere dalle macchine, vista l'ora tarda, Autostrada!

Chiaramente appena entrati a Rovereto nord comincia a diluviare... e la prima area di servizio è a 26 km!!!

Piazzole di sosta piccolissime, poco visibili e senza alcun riparo; cavalcava con la sola corsia d'emergenza (a nostro avviso sconsigliabile in casi come questo di scarsissima visibilità!),

Finalmente giungiamo all'area tanto desiderata e ci rimettiamo l'adorata tuta antipioggia, oggi indimenticabile compagna di viaggio! I saluti e tutti a casa per le 21.30-22.00.

Ovvio che, poco dopo essere ripartiti attrezzati per la pioggia, ha smesso!

In sintesi la giornata è stata molto piacevole e divertente, non tanto motociclisticamente, quanto "cordialmente"; la compagnia era ottima, le vivande e le bevande pure...

Peccato per i problemini vari, per bassa temperatura, per pioggia e per limitato numero di partecipanti.

Saluti e "alla prossima"!
Marco, Bolzano.

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

Cagliari - Tecnomoto Snc

Giuseppe Vacca, 070 401314
(triumph@tecnomotocagliari.it)

Catania - Motorwagen

24/25 Aprile: Raduno del Belice
29 Maggio: Rocche del Castro
30 Ottobre: Raduno della Tonnara
Alessandra Zappalà, 095 221708
(zappalex@libero.it)

Caserta - C.M. De Rosa

14 Novembre: Passeggiata (alto casertano)
Conca della Campania
23 Febbraio: Triumph Night
20 Marzo: Passeggiata in Primavera (Itri)
Fabrizio Cavallo, 338 3064516
(fabrizio.derosa@libero.it)

Catanzaro - Ad'A Motor Service

29 maggio 2005: Mare Nostrum
11 luglio 2005: Con le pinne, fucile ed

Around the Packs

occhiali

12 settembre 2005: Due funghi e una capanna

Paolo Garreffa, 0961 522175
(paolo.garreffa@tiscali.it)

Cesena - Roar

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

Chiavari - Motomania

Chiavari - Motomania

Itinerario Di - Vino , 12 Settembre 2004

Ciao ragazzi, eccoci ancora qui, come promesso, per raccontarvi l'ultima meravigliosa avventura di RAT PACK - Motomania per l'anno 2004 .

Come da manuale (ormai siamo veterani incalliti, è il nostro terzo evento 2004), alle ore otto e trenta di Domenica 12 Settembre, tutti davanti a Motomania di Chiavari, nota sede ormai storica del RAT PACK di Chiavari, che in lingua chiavarese si pronuncia " Paccu De Ratti - Ciavai " .

Due le inconfutabili differenze rispetto alle precedenti edizioni - un trasferimento autostradale per portarci velocemente in zona vino ed una pioggia bestiale - Infatti prima della partenza, mentre ci infiliamo i nostri coloratissimi condom anti-pioggia, qualcuno telefona per comunicare la sua disdetta causa pioggia e qualcun altro, meglio ancora si sveglia e, vista la situazione meteo, si gira dall'altra parte e ... buona notte.

Anche al casello di Busalla sotto un torrente di acqua qualcuno tenta la ritirata, ma viene trattenuto ed alla fine è molto contento di aver resistito alla tentazione .

Alle ore 10.00 entriamo in Gavi come previsto - forse ha smesso di piovere - e ad attenderci c'è un raduno degli alpini ed un raduno di Ferrari e la pausa caffè la passiamo in un bar diverso da quello preventivato, causa inagibilità della piazza principale.

Riprendiamo il cammino e dopo Ovada, finalmente ad Acqui Terme possiamo liberarci delle anti-pioggia e riprendere il nostro aspetto " normale " .

Andiamo avanti sino a Monforte e Barolo attraverso vigneti e noccioli caratteristici della zona, intervallati qua e là da strette e tortuose stradine in contropendenza dove il nostro equilibrio, se pur normalmente instabile, vacilla ulteriormente e personalmente un paio di belle sbandate sull'asfalto reso viscido da pioggia e fanghiglia me le sono fatte, ma anche gli altri non scherzano e l'arrivo al " IL NOCCIOLETO " viene salutato come liberatorio.

Lo stop enogastronomico di primo ordine con le meraviglie della cucina delle Langhe ci

aiuta a rilassarci ad asciugarci e rificillarci , grazie anche ad un pallido sole piemontese che illumina il paesaggio e riscalda l'aria .

Dopo ore, ore, ore ed ore di festeggiamenti ci ricordiamo che tanta strada ci attende ancora, inforchiamo le nostre amate Triumph e attraverso le terre di Barolo, Alba, Canelli ritorniamo su Acqui Terme ed ancora su Ovada e poi nuovamente in autostrada velocemente a Chiavari da Motomania .

Anche oggi ci siamo fatti i nostri bravi 380 chilometri di rettilinei, curve e saliscendi veloci e sicuri, in un compatto ed affiatato branco di 33 motociclisti , umidi, sporchi, stanchi ma felici di esserci stati, tutti insieme ancora una volta ed alla faccia di chi non è venuto, spaventato da quattro gocce di semplice ed innocua pioggerellina di metà settembre e che si è perso sensazioni, profumi, sapori, rumori, parole, risate, vissute velocemente attraverso l'aria solcata da agili e possenti cavalcature inglesi.

L'anno prossimo ci saremo ancora, pronti a ricominciare con avventure e storie sempre più belle. Ciao ragazzi .

Arrivederci a presto
Guglielmo Cernò
cernoguglie@libero.it

10 Aprile: Ricominciamo da 5 Terre
24/25/26 Giugno: Girovagando in Trentino
3/4 Settembre: Avventure nel Verdon
Guglielmo Cernò, 3483509024
(cernoguglie@libero.it)

Como - Bikers Como

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

Conegliano - Motoricambi dal Bello

20 marzo 2005: Jesolo
22 maggio 2005: Gita a Cortina
19 giugno 2005: Nevegal
Dario Dal Bello, 0438 61510
(motoricambidalbello@libero.it)

Dogliani - Sanino Moto

Sanino Moto RAT Pack

Tra le curve dell'entroterra ligure...

E anche il terzo ed ultimo Evento '04 del RAT Pack Sanino Moto è ormai solo un bel



ricordo da rivivere attraverso le foto del 2004.

Questo nonostante fosse iniziato con una giornata piovosa che non prometteva nulla di buono, tanto che si era anche pensato di eventualmente rinviare il tutto!

Ma ci vuole ben altro per fermare i triumphisti della concessionaria di Dogliani! E infatti nonostante le condizioni atmosferiche avverse le moto sono arrivate comunque numerose e il giro ha potuto prendere inizio!

Dopo una sostanziosa colazione fatta nella nostra sede ci siamo così messi in strada.

Il percorso programmato si è rivelato un po' impegnativo visto le condizioni, ma anche tremendamente divertente! A coccolare tutti ci ha poi pensato il bel pranzo che si è consumato nell'entroterra ligure in un carinissimo agriturismo dove abbiamo gustato i piatti tipici della zona. La giornata è stata molto piacevole e tutti sono rimasti molto soddisfatti tanto da voler organizzare un altro giro simile al più presto!

Insomma..... al prossimo incontro!

24/25 Aprile: Gole del Verdons
5 Giugno: Riviera Ligure Mare e Pesciù
11 Settembre: Dogliani e dintorni, sapori autunnali
Marco Fraccolino, 0173 721051 -
3351097019 (m.fraccolino@tiscali.it)

Firenze - Olivi e Motori

Tutti i mercoledì sera: Meeting at "James Joyce Pub"

22 Dicembre: Cenone di natale RAT pack Firenze

30 Gennaio: Umbra Polar Run
23 Marzo: Cenone di Pasqua RAT Pack Firenze

25 Aprile: Tirolo Run
11 Settembre: Der Nurburgring Raid
Riccardo Savastano, 328 9622665
(riccardobike@libero.it)

Foggia - Moto Service Snc

27 Marzo: 2° Anniversario Moto Day Service

19 Giugno: Gargano Tour
9 Ottobre: Mo' v' dim
Giuseppe Confitto, 0882 224929
(moto.service@katamail.com)



Genova - William Franceschini

Rat Pack Genova, 11/12 settembre 2004, Toscana Run

Eccoci arrivati all'ultimo degli eventi 2004 del Rat Pack Genova: il "Toscana Run", un week end sull'appennino tra Liguria e Toscana.

Partiamo nel primo pomeriggio di sabato e ci godiamo la nostra riviera fino a Sestri Levante da dove cominciamo a salire per raggiungere il Passo Cento Croci. Scendiamo quindi in provincia di Parma e, dopo una sosta per la meritata merenda, ripartiamo. Affrontiamo il Passo del Brattello (paesaggio fantastico) e raggiungiamo Pontremoli. Da qui si scende ad Aulla e poi si va verso la Garfagnana. Arriviamo finalmente a Piazza al Serchio dove avevamo prenotato cena e pernottamenti in un classico agriturismo che prima del nostro arrivo era un posto tranquillissimo. Cena in allegria (troppa secondo gli altri ospiti...) e poi tutti a dormire.

Il risveglio è traumatico: cielo scurissimo e previsioni pessime. Tutto questo non ferma comunque Fabio che, partito da Genova all'alba e sotto la pioggia, ci raggiunge con la sua Rocket III. Vederlo arrivare ci dà la giusta carica per ripartire ma decidiamo di modificare l'itinerario: non andiamo più verso l'Abetone, dove avremo incontrato Toscani ed Emiliani impegnati nella Transappenninica, ma puntiamo verso la Versilia. Sotto una pioggia sempre più forte lasciamo la Garfagnana, risaliamo verso il mitico passo del Cipollia e scendiamo a Pietrasanta. Smette di piovere e quindi ci sistemiamo per il pranzo all'aperto. Finito di mangiare esce il sole e allora si riparte: Versilia, Monte Marcello, Lerici, non finiremo più di girare ma ormai è tardi e quindi a Spezia si entra in autostrada. I saluti sono quelli tristi di chi si lascia dopo aver condiviso momenti bellissimi ma la promessa è quella di rivederci il più presto possibile. Il pack leader è già al lavoro e intanto ci aspetta il 5 terre...

24 Ottobre: Gran Finale
16/17 Aprile: A casa di Willy
21/22 Maggio: Rat & Raft
Enrico Piano, 010 8370757
(enrico.p@franceschini.it)

Jesi - Luca's Motorcycles

JESI RAT Pack
VALICO DI BOCCA TRABARIA



26 Settembre 2004

..Alessandro con Carla, Claudio, Fabrizio, Giuliano con Tina, Leopoldo, Luca, Marco (speed), Marco (rocket), Paolo, Roberto e Valentino, nonostante le oramai solite avverse previsioni meteo, si sono presentati all'appuntamento locale R.A.T. di domenica 26 Settembre '04, "Valico di Bocca Trabaria".

Che dire, dopo che hanno percorso più di trecento chilometri sotto la pioggia?

Che si sono ugualmente divertiti?

Che hanno ben mangiato e ben bevuto in una allegra trattoria?

Che non aspettano altro che la prossima uscita?

E' bello ritrovarsi in giornate soleggiate con temperature miti.....

No questa è un'altra storia, non la loro che purtroppo escono solo quando piove.

Giuliano Belardinelli

8 Maggio: M. Terminillo Run

09 Ottobre: Montefeltro Tour

4 Dicembre: RAT Inverno

Giuliano Belardinelli, 333 7666393
(gibela@tin.it)

Latina -Moto Bodema

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

Lecce - Ferrari Expòautomoto

Aprile: Motoincontro Ferrari Motor Palace
Luglio: Le Murge
Settembre: Lo zoo Safari
Anna Petrachi, 0832/340700 - 3203714175
(annapetrachi@libero.it)

Lucca - Ferbike

24 Aprile: Volterrana Tour
19 Giugno: Giro toscano-emiliano
10 Luglio: Giornata Chiantigiana
Pieri Mitya, 0583 379585
(ferbikesrl@yahoo.it)

Massa - Alo's Motorcycles

17 Aprile: TBC
22 Maggio: TBC

19 Giugno: TBC
Doro Ascanio, 0575 830087
(triumph.massa@numerotre.it)

Milano - Triumph Milano Srl

Luigi Boga, 02 87387460
(info@triumphmilano.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

24 Ottobre '04: Visita al parco Matese
16 Dicembre: Merry Christmas
14 Aprile: Gita in costiera
De Rosa Francesco, 081 5630099
(derosa.napoli@libero.it)

Novi - Novi Moto

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

Palermo - MEG Srl

4 Dicembre: Cannolo Raid
19/20 Marzo: Verso il "caldo" vulcano
4 Giugno: Siamo rimasti in "tre"
Michele Supino, 091 307202
(giovanni.dalia@libero.it)

Padova - H-Hermes Srl

24/25-apr-2005: Triumph Bibbiena
3 luglio 2005: Triumph Sutrio
4 settembre 2005: Triumph Zocca
Simone Cardin, 049 772799
(hhermes@tin.it)

Parma - Galli Moto

23/24 Aprile: TBA
18/19 Giugno: TBA
11 Settembre: TBA
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

6 Gennaio: Moto Befana
11 Giugno: Infiorata di Spinello
15 Luglio: Moto night jazz
Marco Daniele, 075 5173004
(mdmoto@libero.it)

Around the Packs

Pesaro - Cafè Racer Store

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

Potenza - AutoveloX

24 Aprile: Passeggiata delle Dolomiti Lucane
5 Giugno: Moto Incontro "autoveloX"
7 Luglio: 2° Edizione Festa di Estate
Dario Scavone, 0971 469919
(scavone.giulianoan@tiscali.it)

Roma - Speed Triple

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

ROMA RAT Pack

RADUNO DE "I 5 PASSI"

Giugno 2004 – riflettendo a voce bassa
A qualche giorno di distanza dalla fine del raduno "i 5 passi", asciugati i panni umidi e ritrovato un barlume di lucidità dopo la "stanchezza" accumulata (soprattutto conseguenza diretta dei bagordi della sera protrattisi fino a tarda notte), ho avuto voglia di voltarmi indietro, e di tornare per pochi istanti su quella esperienza, riflettendo ancora una volta su un concetto che un gruppo di colleghi e amici spesso mi ripetono: "ma chi ve lo fa fare... siete mica matti!!".

In realtà, l'aria bonaria e a volte quasi "rinnascentale" di questo tipo di raduni, cela a mio avviso un messaggio importante: rivela lo spirito e l'essenza di persone che senza nessun tornaconto particolare (ideale politico, guadagni indebiti etc. etc.) e con qualsiasi tempo e condizione climatica, decidono di stare insieme, appassionatamente, di andare, partire... Burloni alcuni, a volte anche un po' guasconi, ma con sentimenti sinceri ed uno spirito libero, "nobiliti" centauro che decidono di lasciar correre i propri sensi per poi, come direbbe Baglioni, lasciarsi andare ad una deriva di anime.

Ognuno di queste persone è, al contempo, inimitabile e sui generis....persone dall'apparenza comune che improvvisamente si riscoprono esser rare.....e questo credo rappresenti un significato, nella nostra esistenza!

Tutto questo e molto altro ancora è stato il raduno de "i 5 passi", splendida cornice di una fotografia in cui il profumo dei posti si è gradualmente sovrapposto ai colori dei paesaggi, al fascino dei tornanti e ai volti e alla personalità dei partecipanti.

Come spesso accade nelle belle avventure, ogni sfumatura ed ogni dettaglio ha contribuito a far impressionare questa fotografia nelle menti di ognuno, facilitando il buon esito del raduno: le folcloristiche "mutande pazze" del generale, l'eccentrica nonché generosa allegria

del grande Machi, la grazia e lo spirito delle ragazze-centaure, all'occorrenza anche abilissime ballerine, le lezioni dei balli sud-americani di Alessandro e Sergio, lo sfogo canoro di Stefano, i reportage fotografici di Karen, l'attrezzatura very-professional e sempre all'altezza della situazione del mitico

Tarasca (che ha dispensato "pezzi" a tutti), la saggezza ed il savoir-vivre del colonnello e, dulcis in fundo, lo stupendo "per-Corso" studiato dal sempre perfetto Fabrizio, la pazienza e la scientifica precisione della nostra insostituibile Stefania, nelle vesti di Rat Leader, e l'inconfondibile familiare "classe" del nostro carissimo ed ogni presente Direttore.

Un alternarsi di situazioni, sensazioni, colori e curve, una giostra di emozioni, appunto, in cui ciascuno ha giocato il suo ruolo.... dove ciascuno, insomma, come in ogni bella "avventura" che si rispetti, ha fatto il suo; ed io sono felice di essere riuscito a condividere tutto questo con voi, miei simili, miei amici.

Ciao a tutti.....alla prossima!
Cristiano Piacente

16/17 Aprile 2005: Sardegna
18/19 Giugno 2005: Molise
15/16 Luglio 2005: Alto Lazio
Stefania Di Porto, 06 36382160
(speed_triple@inwind.it)

Roma Centro - AB Moto Due

EVENTO RAT AB MOTO 2 "INTERMOT 15-19 SETTEMBRE"

Settembre è tempo di andare, racconta il poeta. Noi trovata la scusa partiamo per migrare in terra tedesca dove si svolge l'INTERMOT.

Finalmente possiamo salire in moto e, lasciati i problemi di tutti i giorni, pensiamo solo ai km di guida e godimento motociclistico. La sana pioggia che sempre accompagna le uscite del nostro RAT ci rende subito la cosa più eccitante e familiare. Ma, con che moto vado a fare questa lunga gita? Sono indeciso, chiudo gli occhi e.....ma sì, questa volta voglio esagerare!!

La ROCKET III fino ai 120 km/h mi invita alla lettura del giornale e a degustare un sano bicchiere di whisky. L'eventuale incontro con un poliziotto dotato di etilometro mi fa desistere però da questa intenzione!



Velocemente la giornata passa su autostrada e superstrade fino all'arrivo a Udine dove ci aspetta una meritata cena e una ricca dormita.

Il rumore della pioggia sui vetri della camera d'albergo ci anticipa la nostra "navigazione" fino a Monaco passando per l'Austria con gran rispetto dei limiti visto la gran quantità di laser nei paesi attraversati. La passione è grande e nonostante il tempo i nostri sogni piano piano si realizzano.....ed ecco che.....inforchiamo il nuovo SPEED TRIPLE 2005 per affrontare i passi alpini austriaci! Frizione un burro! Dentro la prima e via con il gas: come tira questo motore! Prima, seconda, terza che cambio! Piccolo buco in allungo e via che progressione! La nostra prima curva quarta, terza, seconda, ci attacchiamo ai freni radiali che frenano troppoooo. Mi passano tutti nella staccatona in fondo al rettilineo. Se non fosse per il bagaglio che rompe farei fuoco e fiamme con questo autentico oggetto da guerra.

Visitiamo l'INTERMOT dove ammiriamo tutto il mondo motociclistico mondiale. La visita allo stand TRIUMPH ci rapisce giusto in tempo per essere cacciati per occupazione di suolo inglese in terra tedesca.

La mattina seguente ripartiamo con una profonda indecisione di che moto usare.

Il percorso: fondovalle austriaco, passo Resia quello del campanile che esce dal lago, passo dello Stelvio quello dei 49 tornanti, Bormio e Santa Caterina Valfurva con cena e pernottamento. Ispirato dal depliant ufficiale TRIUMPH che recita "La vita è un compromesso, come lo sono molte motociclette" scelgo il compromesso per il viaggio di ritorno: la SPRINT ST 2005. Peccato che non sono ancora disponibili le borse laterali, ulteriore compromesso al compromesso!!

Basta salire per capire che la moto inforcata tra le gambe non è un compromesso!!

Partiti: coppia, maneggevolezza, potenza, cambio, frizione, telaio, forcella ma qui è cambiato tutto!! Che mezzo veramente speciale per un motociclista che vive la moto a 360 gradi.

Che figura quando, eccitati come bambini, arriviamo al passo dello Stelvio, tutti ci ammirano. Rispondiamo alle innumerevoli domande e tutti credono che siamo i collaudatori ufficiali della casa madre e giù opinioni e sensazioni. Quando lo racconto

al moto club.....

La mattina salendo ai passi Gavia e Crocedomini il mio cuore mi riporta sulla SPEED TRIPLE 2005. Scelta azzeccata visto le bande di smagnettoni che girano.

Arrivati al lago di Garda opto per l' ST che ci aiuterà nel rientro via autostrada fino a Roma. Le medie che consente la ST saranno costose per la polizia stradale visto i rullini che avranno sprecato per fotografare la nostra targa.

Però...non avendo targa, in quanto siamo in attesa di omologazione, l'unica cosa che vedremo fotografata nelle questure sarà il nostro magnifico posteriore con i tre scarichi che escono sotto la sella!! Che dire.... È talmente bello che ci faranno sicuro dei poster!! Questi tre scarichi sono veramente da sogni notturni e noi da galera.

Rientriamo alla cruda realtà lavorativa e ripensando al viaggio, appena terminato, un sorriso estasiato ed un po' folle illumina il nostro viso, siamo riusciti nel nostro scopo: sognare ad occhi aperti guidando le magnifiche moto del 2005!

Sono ormai vecchio ma far viaggiare la fantasia mi riesce sempre molto bene.

Sarà il caso di cambiare... "sostanze" o di farsi un harem di motociclette!

Antonello & Fabrizio
RAT AB MOTO 2

8 maggio 2005: Gita a sorpresa con caccia al tesoro

11/12 Giugno 2005: Weekend in Sardegna
2 ottobre 2005: Gita enomotociclistica
Buccellato Antonello, 06 36003897
(info@abmoto.it)

Roma - Solomoto Service

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

Salerno - Officine Inglesi

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

Savona - Varaldo

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

Terni - Bartollini Moto Srl

24 Aprile: TBC
29 Maggio: TBC
19 Giugno: TBC
Manolo Brunotti, 0744 300039
(bartollini@libero.it)

Tolentino - Hony Cars

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

Torino - Happy Moto

1 maggio 2005: Giro in Liguria
10 luglio 2005: Triumph in Francia
18 settembre 2005: 2° Giro in Liguria
Gerardo Tortora, 011 752448
(happymoto@virgilio.it -
tortora.gerardo@credit.tin.it)

Udine - Dreambike

Tutti i giovedì dalle 18.00: Bar ristorante Pietra del Sol - Udine
15 Maggio: Triumph al lago di Bled(slo)
19 Giugno: Sul Passo Ma uria
10 Luglio: Giro della Valle Austriaca
Roberto Ulian, 0432 852083
(dreambikeudine@tiscali.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

Vicenza - Motoboom Srl
20 Febbraio: Incontro sui Colli Berici
Va bene, lo ammettiamo! Organizzare una moto cena il 20 febbraio, per di più sui freddi colli berici, può scoraggiare anche i motociclisti più temprati (Triumphisti compresi). Se a tutto questo aggiungiamo un'impiacabile pioggia, non ci siamo sorpresi se di eroi a cena non ce n'erano e se le nostre belle e amate Triumph sono rimaste all'asciutto nel box.

Ma questo non ha comunque impedito di farci ritrovare presso la concessionaria Motoboom di Altavilla, ritrovo bagnato (ancora...) ma questa volta dai fiumi di spritz...

Il tempo di compattare il gruppo e ci dirigiamo verso la trattoria "Villa Bonin", percorrendo una delle strade più belle motociclisticamente parlando del vicentino che, tra curve e tornanti, ci porta da Vicenza alla vicina località di S. Gottardo.

Qui, accompagnati da un caminetto, svuotiamo avidamente piatti e bicchieri dell'ottimo menù, fino a sfidarci golardicamente tra bis e brindisi.

A fine serata, nonostante il moto non siano lì con noi, continuano a essere le protagoniste dei nostri discorsi e nonostante l'indemenza del tempo, siamo tutti convinti di una cosa: la nuova stagione a due ruote e tre cilindri è cominciata nel migliore dei modi!

Vicenza - Motoboom Srl

24 Aprile: La gastronomia vicentina
Il 24 Aprile in tarda mattinata, nonostante i

fumi della precedente notte brava non fossero facili da smaltire, ci siamo ritrovati presso la concessionaria Motoboom pronti a partire alla volta del giro programmato sui colli Berici alla scoperta della buona tavola.

Dopo una paio d'ore di belle curve sulle colline della dorsale berica che hanno ulteriormente corroborato l'appetito che mai manca ai nostri ragazzi, abbiamo fatto sosta presso un agriturismo che, sia per la posizione panoramica, sia per la bravura del cuoco, riscuote da sempre l'apprezzamento del mondo motociclistico vicentino e non.

Dopo la prolungata sosta, si riprende la strada! E forse complice il troppo cibo ingerito, tra i partecipanti assistiamo a un piccolo fuori programma (leggesi fuori "pista"), che fortunatamente si risolve senza alcuna conseguenza per il pilota e per la moto. Tutto ritorna velocemente alla normalità e così l'allegria comitiva può ripartire tra i tornanti misti stretti e qualche sosta improvvisa presso un paio di cantine di vino D.O.C.

A sera, allegri e divertiti, si fa ritorno alla base, con la voglia di ritrovarsi presto per un'altra scampagnata tutti insieme!

28 Luglio: Le ville venete

Il 28 luglio è ufficialmente la terza volta che i Triumphisti vicentini e non si incontrano (ma ufficiosamente e fortunatamente i ritrovi si sono rincorsi con maggiore frequenza) e, nonostante un leggero cambio di programma per motivi organizzativi, la partecipazione è stata numerosa.

Teatro di questo nuovo evento il music bar "S11" di Altavilla Vicentina che ha accolto al suo interno decine di motociclisti e qualche ammiratissima Triumph.

Buona musica, birra e monito a volontà (una delle specialità del locale) hanno dissetato i numerosi motociclisti e appassionati presenti.

E ore che le meritate vacanze sono alle porte vi auguriamo, anzi, visto che ora che leggette saranno un ricordo, ci auguriamo siano state belle e divertenti per voi e le vostre fidate moto!

21 Novembre: Gita di fine stagione
1 Aprile: Festa Triumph all's 11
5 Giugno: Tour Enogastronomico sui colli berici
Sandro Molena, 0444 341802
(info@motoboom.it)

Verona - Martini

4 Settembre : London Tour
Nicola Martini, 045 8201607
(numerotrevr@infinito.it)

Voghera - Bandirola Moto

17 Aprile: TBC
26 Giugno: TBC
25 Settembre: TBC
Luca Ramari, 0383 47857
(bandirolamoto@libero.it)

Concessionari autorizzati Triumph in Italia

TRIUMPH MILANO S.r.l.	Milano MI	0039 02 87387460 *
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.	Romano d'Ezzelino VI	0039 0424 510128 *
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.	Lucca LU	0039 0583 379585 *
HONY CARS di Vicomandi Onorio	Tolentino MC	0039 0733 973955 *
B.M. CENTRO MOTO S.n.c. di Giovanni Martinelli & C.	Bergamo BG	0039 035 312042 *
TECNOMOTO S.n.c.	Cagliari CA	0039 070 401314 *
H HERMES S.r.l.	Padova PD	0039 049 772799 *
ROAR S.r.l.	Cesena FO	0039 0547 21864 *
OFFICINA CANEPARI di Gherpelli & C. S.n.c.	Modena MO	0039 059 283580
BARTOLLINI MOTO S.r.l.	Terni TR	0039 0744 300039 *
MOTO BOOM S.r.l.	Altavilla Vicentina VI	0039 0444 341802 *
ONORIO MOTO S.n.c. dei Flli Davoli	Reggio Emilia RE	0039 0522 692723
OFFICINE INGLESI S.r.l.	Salerno SA	0039 089 2580502
NOVI MOTO S.r.l.	Novi Ligure AL	0039 0143 2037 *
FAIETA MOTO S.r.l.	Silvi Marina TE	0039 085 9359721
FAIETA MOTO S.r.l.	Pescara PE	0039 085 4715947 *
MD MOTO di Marco Daniele	Ellera di Corciano PG	0039 075 5173004 *
C.M. DE ROSA S.r.l.	S. Maria Capua Vetere CE	0039 0823 847561 *
MOTO BODEMA S.r.l.	Latina LT	0039 0773 474346 *
AD'A MOTOR SERVICE di Andrea	D'Audino Soverato CZ	0039 0967 522175 *
MOTO AFRICA ADVENTURES S.a.s. di Gargiulo Fernando & C.	Induno Olona VA	0039 0332 203615 *
DREAM BIKE di Clemente Andrea	Monfalcone GO	0039 0481 791300
CHIMOTO S.r.l.	Limbrate MI	0039 02 99055533 *
PADDOCK S.r.l.	Arezzo AR	0039 0575 300761
AUTOVELOX di Giuliano Scavone	Pignola PZ 0039	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 *
LUCA'S 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
MVM Holding S.r.l.	Bologna BO	0039 051 532696
DREAM CYCLES di Corrente Vito	Martina Franca TA	0039 080 4306309
ROR Srl	Valmadonna AL	0039 0131 226264 *

I concessionari evidenziati con * hanno un Rat Pack



La Hyde Bonneville TX, sportiva, carica di storia e una potente macchina del tempo del motociclismo.



Come Eravamo

La Norman Hyde Bonneville TX è un vivissimo ricordo dei tempi che furono, sostiene Alan Cathcart. Il che non è affatto un male, a suo parere...

La nuova Thruxton 900 di Triumph sta riscuotendo un grande successo. La versione power-up Café Racer del bicilindrico parallelo montata sulla Bonneville T100 è un vivissimo ricordo dei tempi passati per gli appartenenti alla banda del leggendario Brylcreemed Ace Café di Londra. Tuttavia, per portare a compimento l'esperienza delle geometrie astratte e spigolose dello stile hard-edge anni '60, occorre compiere un passo ulteriore e Norman Hyde, lo specialista della elaborazioni su base Triumph lo ha fatto: ha trasformato la tradizionale Triumph Bonneville nella Bonneville Hyde TX.

La tuta in pelle bianca e i baffi in voga ai tempi in cui era uno dei re della velocità del Regno Unito hanno lasciato il posto a un elegante abito a tre pezzi e a una barba ben curata, ma Norman Hyde è una figura ben nota ai più fedeli appassionati di Triumph sparsi in tutto il mondo grazie al decennio di lavoro che negli anni '70 lo ha visto operare come ingegnere di sviluppo del reparto di sperimentazione a Meriden e, negli ultimi tempi, al fianco del compianto Dough Hele, autentico guru della tecnica della casa motociclistica.

Norman ha tuttavia condotto una carriera parallela partecipando a gare clandestine in sella ad una spaventosa serie di missili Triumph a motore sovralimentato e/o bicilindrico dalle prestazioni incredibili, tutti creati da lui stesso mettendo a frutto le conoscenze accumulate in anni di rapporto con la fabbrica. Tutto ciò, inevitabilmente, gli tornò molto utile quando lo stabilimento di Meriden fu demolito dopo il fallimento della cooperativa degli operai e gli consentì inoltre di diventare un pilastro del movimento motociclistico britannico prima della comparsa sulla scena dello stabilimento di Hinckley.

L'apertura di una sua "officina della velocità", un quarto di secolo fa presso un moderno immobile ad uso industriale nei pressi di Warwick, con tanto di vecchi cancelli Triumph incastonati nell'edificio nonché nella porta d'ingresso, l'insegna al neon e una serie di altri cimeli recuperati da Hyde stesso dalle rovine della

IMMAGINI: Kyoichi Nakamura

TESTO: Alan Cathcart





Il motore bicilindrico ha guadagnato cattiveria grazie al kit "big-bore" e agli alberi a camme della Thruxton

LA HYDE TX È IL RITORNO, IN CHIAVE ASSOLUTAMENTE AUTENTICA E MODERNA, DELLA VERA, CLASSICA ERA DELLE CAFÉ RACER



fabbrica, fu lo sfondo ideale di un passato su cui innestare l'evoluzione futura.

"John Bloor è stato bravissimo nel rivitalizzare il nome Triumph", afferma Hyde, "soprattutto con la nuova Bonneville che, quando uscì, mi sembrava davvero avere un legame concreto con l'eredità di Triumph. Quando ci fu l'annuncio che si stava costruendo una Bonneville Thruxton, decidemmo di dare la nostra impronta come solo un'attività piccola e flessibile, avrebbe saputo dare. Abbiamo sviluppato la Bonneville TX concepandola non come l'esatta copia in chiave moderna di una Thruxton d'epoca, bensì come una reinterpretazione di "come eravamo".

Hyde è riuscito, in maniera quasi incredibile, a ricreare l'aspetto autentico della Thruxton originale partendo dalla moderna piattaforma prodotta a Hinckley ed equipaggiandola con serbatoio allungato in lega realizzato a mano, sella singola in fibra di vetro, semi-carenature, parafranghi ben curati e, soprattutto, con le marmitte cromate create da un'altra società di Hyde, la Toga Exhausts. "Dopo che hai visto come si costruisce l'originale e ci hai messo lo zampino fin dall'inizio, sai bene a cosa fa attenzione la gente per dire "E' una Thruxton!" afferma Norman Hyde.

Tuttavia, non siamo di fronte ad una semplice messa in mostra di un trattamento cosmetico ben riuscito che bada più alla forma che alla sostanza. Hyde TX è il ritorno, in chiave assolutamente autentica, di una vera, classica Café Racer, a partire dalla sella piatta e ribassata da 790mm, dalla pedane rilazate e dal caratteristico manubrio "Ace" per arrivare al notevole incremento di potenza del 40% grazie ai 70 CV prodotti alla ruota posteriore a un regime di 7250 giri. Questo grazie al kit motore revisionato che Hyde si è inventato introducendo l'alesaggio del bicilindrico parallelo DOHC, sempre con manovellismo a 360 gradi e doppio albero di bilanciamento, ma dotato di pistoni Wiseco da 8mm e una cilindrata di 902cc.

La carburazione è stata ottimizzata grazie all'impiego del kit di messa a punto Dynojet per i due carburatori Keihin CV da 36mm che sfruttano al meglio le camme Thruxton con alzata maggiorata. Il rapporto di compressione è di 10.5:1. Ne risulta un notevole miglioramento dell'accelerazione, persino con il pignone più grande da 19 denti (rispetto a quella standard da 17) che consente di evitare regimi troppo alti molto facilmente. Ma la Hyde TX non ha solo le "gambe più lunghe", ha anche un motore dal tiro molto più forte ottenuto grazie al sostanziale incremento della coppia, che ora è pari a 76,16 Nm (54.62 ft/lb) a 5750 giri.

La guida della Hyde TX è entusiasmante in tutto il range di erogazione e la velocità massima di quasi 210 km/h (130 mph) è facilmente raggiungibile. Inoltre, è possibile mantenere una velocità di crociera intorno ai 140 km/h (85 mph) in tutta scioltezza, grazie non solo ai rapporti di cambio più lunghi e alla protezione aggiuntiva della semi-carena, ma anche alla posizione di guida notevolmente migliorata con il manubrio in stile Ace. La moto di Hyde offre una postura di guida quasi ideale che vanta in special modo grazie alle



Alan contempla la Norman Hyde Bonine TX. E gli piace quello che sta guardando.

pedane rialzate (prese dal catalogo Hyde). Dallo stesso catalogo proviene anche il contagiri Hemmings che conferisce un look più sportivo alla strumentazione della TX.

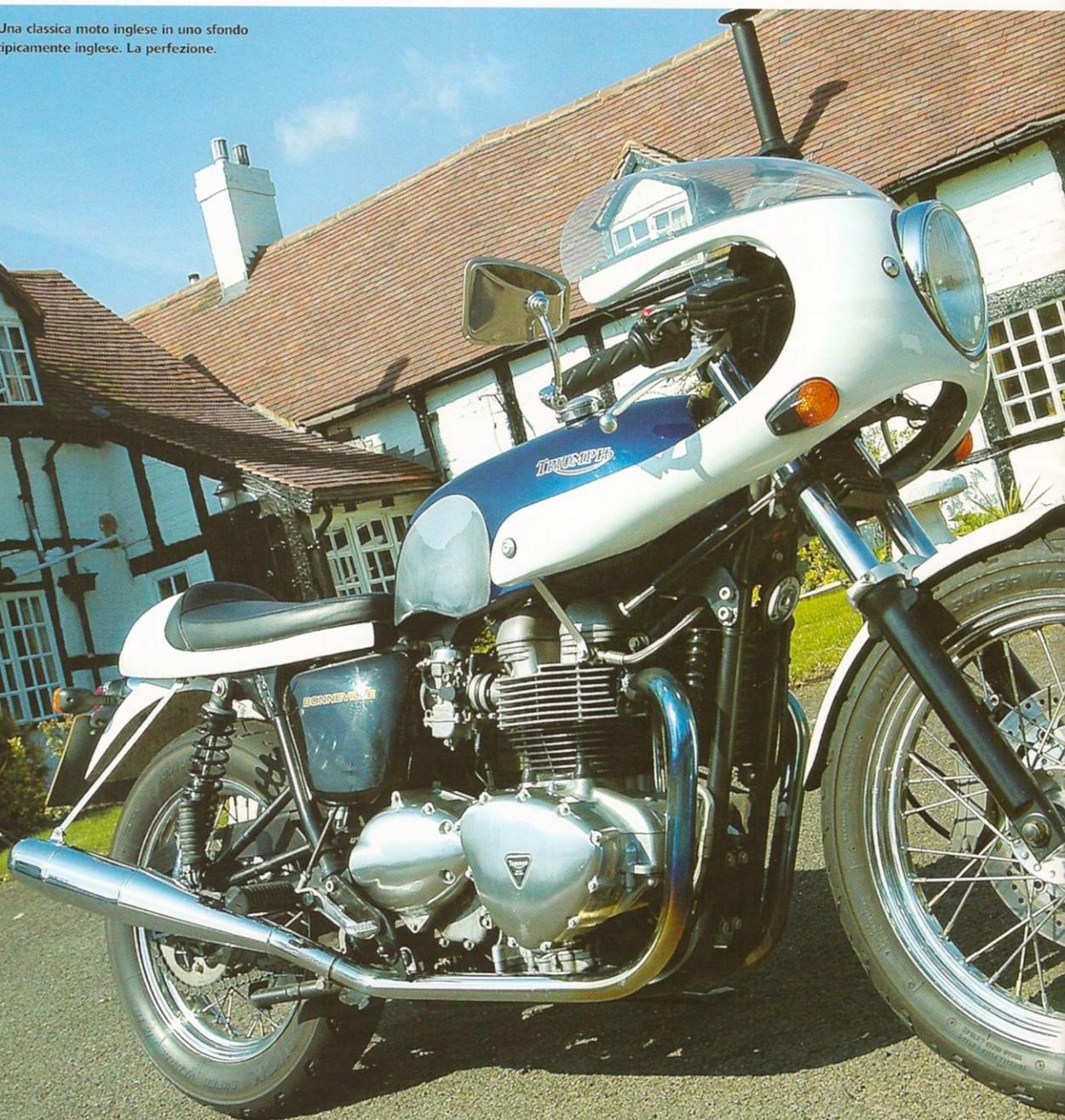
La Hyde TX esprime il suo meglio soprattutto sulla media distanza, dove ci si può sbizzarrire sfruttando la sua maggiore potenza garantita dalle modifiche ricevute dal bicilindrico e dall'accelerazione più muscolosa – la coppia mantiene la stessa curva ultrapiatta della moto standard, ma in dosi molto maggiori.

La soddisfazione principale che si prova in sella a questa moto nel rivivere i tempi che furono (almeno per alcuni di noi) sta nel cavalcare come in un safari la

sua curva di coppia e nel divertirsi danzare tra le curve per poi precipitarsi a tutta velocità lungo i rettilinei.

E' proprio in questi momenti che la tenuta più decisa della TX sale alla ribalta, basata da Hyde sullo stesso telaio a doppia culla in acciaio tubolare della moto di serie, che grazie alle nuove molle Ikon di tipo progressivo montate sulle classiche forcelle Kayaba da 41mm e sul relativo stabilizzatore. Queste ultime sono poi accoppiate ad un paio di ammortizzatori posteriori Ikon più sostenuti e identici nell'aspetto, ai gloriosi componenti Koni a richiesta degli anni '60 che, analogamente a quelli montati sulla Thruxton 900, sono di 20 mm più lunghi di quelli della Bonnie convenzionale allo scopo di rendere più veloce la

Una classica moto inglese in uno sfondo tipicamente inglese. La perfezione.



Letters

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

Bonneville da sogno

BUON giorno amici! Ho letto e sfogliato con piacere la sezione Readers' Rides del numero autunnale di Torque... e ho pensato che sarebbe stato bello offrirvi il mio contributo. Il numero di serie della mia moto, una Bonneville del 2001, finisce con 01/01. Oltre ad indicare gennaio 2001, per me quei numeri significano una di una... o meglio, unica nel suo genere. Sto lavorando al "ritorno al futuro" della mia bellezza in rosso e argento utilizzando come base per i lavori di restauro due modelli. Uno è il modello Bonneville di Franklin Mint e l'altro la versione Ace Café di una Trophy del 1967.

Ho acquistato gli accessori originali Triumph e vari componenti aftermarket come la pelle originale presa dalla sella di una Bonneville del '69, il manubrio modello "M" e



Roadster, il copri-motore, il pignone da 18 denti e un kit contachilometri da Jack Lilley, GB, mentre i componenti di performance per potenziare la carburazione vengono da Belle Corse negli USA. Ormai sono molto vicino al risultato finale e ho già ricevuto l'invito a partecipare alle classiche fiere di motociclismo europee insieme agli amici che ho conosciuto durante le scorrazzate della domenica sulle Canadian Rockies.

Le foto allegate riprendono lateralmente la guida della moto con manubrio M e roadster. Non sono sicuro di quale monterò definitivamente perché ogni assetto ha il suo tocco magico sulla strada. Quanto alla

Sprint Star

SONO un socio relativamente nuovo della famiglia RAT e ho preso la mia prima Triumph lo scorso Maggio. E' una Sprint ST 2004. Ho la patente della moto dal 1986, e da allora ho fatto circa 50,000 miglia. Non posso raccontarvi abbastanza quanto sono innamorato di questa moto, prima della Sprint ST ho posseduto una Harley Davidson FXD del 2000 e prima di questa una Honda Interceptor.

La Sprint è di gran lunga la più divertente motocicletta che ho mai posseduto e ha messo il sorriso sul mio viso per quanto riguarda l'andare in moto.

I cinque anni nei quali ho posseduto l'Harley sono stati divertenti ma non ho mai avuto quel sorriso da orecchio a orecchio con l'Hog come lo ho con la mia Sprint.

Le foto che vi sto mandando sono del Parco Nazionale Crater Lake nell'Oregon e del Parco



Nazionale Yellowstone nel Wyoming, entrambi luoghi dove ho guidato la mia ST quest'estate.

In quel periodo vivevo a Portland, nell'Oregon e ho fatto il giro del Crater Lake da solo. Insieme a tre amici ho poi guidato da Portland a Sturgis SD e ritorno per l'annuale Bike rally e ho fatto il viaggio di una vita, passando per lo Yellowstone sulla via del ritorno da Portland.

Ovunque siamo andati, la Sprint faceva giare le teste e spiccava a testa alta tra le quasi 500,000 Harley. Penso di aver convinto un po' di persone a entrare nella famiglia Triumph.

Ho girato in Florida due mesi fa (giusto in tempo per incrociare tre dei quattro uragani che l'hanno colpita) ma non riuscivo a resistere per percorrere qualche miglio sulla ST in giro per il sud-est degli USA.

Adoro il giornale e spero di venire pubblicato il prossimo trimestre. Lo leggo dalla prima all'ultima pagina in un giorno o quasi dal momento che arriva nella mia casella di posta. Mantenetelo sempre così!

Bob Knapik, Titusville, Florida

STAR LETTER



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



performance, il motore finora ha ottenuto una potenza massima della Bonneville di 61.9 cavalli con una coppia massima a di 63,92 Nm, e una velocità massima di 180K/mph, diretto a ovest contro vento e con me a bordo ad assaporare il brivido della corsa! Adoro la mia moto e tanti mi fermano per farmi i complimenti e per raccontarmi i loro vecchi aneddoti e sogni. Sono fiero di averla al mio fianco e grazie a Hinckley sto ri-vivendo un sogno divenuto realtà.

Paul Ritchie, Calgary, Canada

Grazie, Triumph

STO scrivendo per complimentarmi con Triumph non solo perché ha riportato in vita un glorioso marchio del passato, ma anche per le moto eccellenti che produce. Ho 51 anni e Triumph mi ha fatto sentire 16 anni una seconda volta!

Sono tornato nel mondo delle due ruote circa 15 anni fa e ho avuto diverse moto giapponesi, che erano delle buone moto senza dubbio. Poi ho acquistato la mia Triumph Thunderbird ed è stato amore.

Così nel 2003 ho comprato una Sprint ST che in Maggio ho cambiato con una Bonneville Thrupton. Oh! Che cosa incredibile!

Pensavo di trovare una moto meno emozionante rispetto alla Sprint ma invece si è rivelata divertentissima la Thrupton.

Si guida benissimo e attrae un gran numero di sguardi. Ho anche visitato la fabbrica Triumph.

Continuate il vostro ottimo lavoro, tenete alta la bandiera e conquistate il mondo!

K Kirk, Oldham, UK



Speed Triple Fai-da-te

HO pensato di spedirvi alcune foto di quella che era la Trophy 1200 di un mio amico. Circa 6 anni fa comprò una Triumph per tener testa alla mia GPZ1100 quando uscivamo insieme in moto. Ci feci un giro anch'io e mi piacque molto la coppia del motore e la sensazione di assoluta comodità sulla lunga distanza.

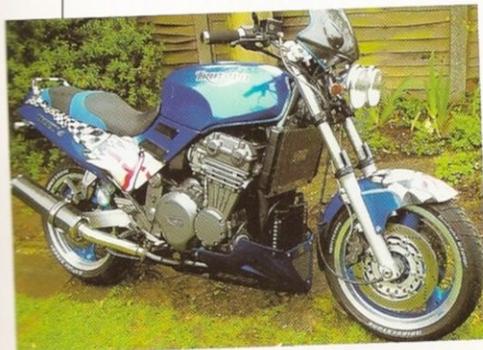
Passarono un paio di anni e la vecchia Trophy cadde più volte, subì diversi urti e fu abbandonata a se stessa. Ma anche dopo tutti quegli strapazzi, continuava ad andar bene e non sembrava certo deperire a vista d'occhio come invece succedeva alla mia moto.

Comunque, il mio amico decise di tentare miglior fortuna in Australia. Mise in vendita la Triumph e io decisi di vendere la mia moto e di comprare la sua Trophy 1200 dall'aspetto ormai rattristato e di lavorarci su. Dovete sapere che ho sempre adorato la Speed Triple ma non ho mai potuto permettermene una, così ho smontato la Trophy, rimesso a nuovo le ruote, ridipinto la carrozzeria e ho fabbricato un copri-catena in acciaio e un gruppo a doppi fari. Ho comprato la carena sottopancia da un rottamaio e poi l'ho modificata, i tubi di scarico sono un



articolo speciale di ART e hanno conferito una possente spinta. Infine ho tolto la carena e l'ho trasformata in modo da poter alloggiare il manubrio largo. Ho fatto molti viaggi a bordo di questa monella e, quest'anno, l'ho portata sull'Isola di Man per un giro complessivo di 800 miglia senza mai perdere la catena una volta. La adoro e spero di tenerla per molti anni ancora.

Vic Shield, Kent, UK



Antico e nuovo

Vi ho mandato alcune foto della mia Thunderbird insieme alla mia Triumph NT2 del 1932 (una monocilindrica di 500cc OHV) che in mio possesso da 25 anni. Ha avuto due precedenti proprietari ed è in condizioni originali (mai restaurata e regolarmente funzionante!) Chissà se la Thunderbird sarà ancora in giro fra 70 anni?

Mike Cochrane, Banbury, UK



Baratto inglese

HO pensato di mandarvi una foto che ritrae me e mia moglie Jane durante il nostro recente tour in Asia. E' stata scattata a Bangkok dove ho avuto l'occasione, anche se per poco tempo, di mettermi alla guida di un Tuk Tuk dopo aver "corrotto" l'autista con una copia della rivista Torque che mi ero portato dietro! Mi ha detto che adorava le moto Triumph e che se gli avessi lasciato la rivista, l'avrebbe usata per migliorare il suo inglese. In realtà voleva che gli lasciassi anche la mia T-shirt, ma gli ho risposto che quella non avrebbe migliorato le sue conoscenze linguistiche e che, in compenso, avrebbe lasciato me mezzo nudo nel centro di Bangkok!

Dopo la mia brevissima esperienza ai comandi, l'autista ha dato prova della sua abilità durante il giro per le strade di Patpong. Si è divertito a sfidare il traffico e a impennare ad altra velocità mentre noi, sul sedile posteriore, ci aggrappavamo stretti temendo per le nostre vite. Ci siamo divertiti moltissimo e ho pensato che vi avrebbe fatto piacere vedere che sventolavamo la bandiera di Triumph in Asia. Continuate così, la rivista è bellissima.

Stuart Delaney, Doncaster, UK

Superati i 100.000 km!

SIGNORE e signori, oggi è un giorno di festa per me!

Questa mattina ho guidato attraverso il traguardo dei 100.000 km la mia Triumph Trident 900 del 1992

So che ci sono alcune motociclette che possono fare meglio di questa distanza. Ma oggi la moto è fresca come il giorno che è stata fatta, a dispetto di quanto la abbia usata. Lo verniciatura e la qualità sono unici.

La mia Trident all'inizio ha avuto qualche piccolo difetto di gioventù, che sono stati tutti velocemente eliminati e negli ultimi 50.000 km non ho assolutamente avuto il minimo problema. Voglio pertanto ringraziare qui tutti voi che avete realizzato la mia Trident e salutarvi ai prossimi 100.000 chilometri!

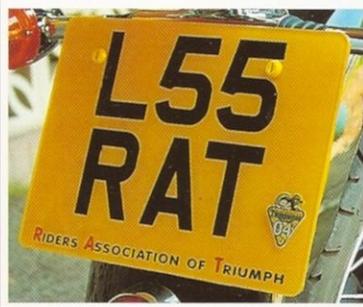
Ralf Zimmermann, Dresden, Germany



RAT 1!

SPERO vi piacciono le foto della targa della mia Bonnie, l'ho fatta fare io!

Derek Thurman, UK





Fuori dalla F2. Il vetro esterno della reception nasconde un segreto. Una Bonneville su una trave d'acciaio sospesa in aria.

Dentro la F2

L'imponente fabbrica Triumph "F2" di Hinckley, produce le motociclette che portiamo così vicino al nostro cuore. Date un occhio da "dietro le quinte" insieme a Torque.

Impercettibilmente diverso, il logo è poco vistoso, elegante e classico. Suona familiare?

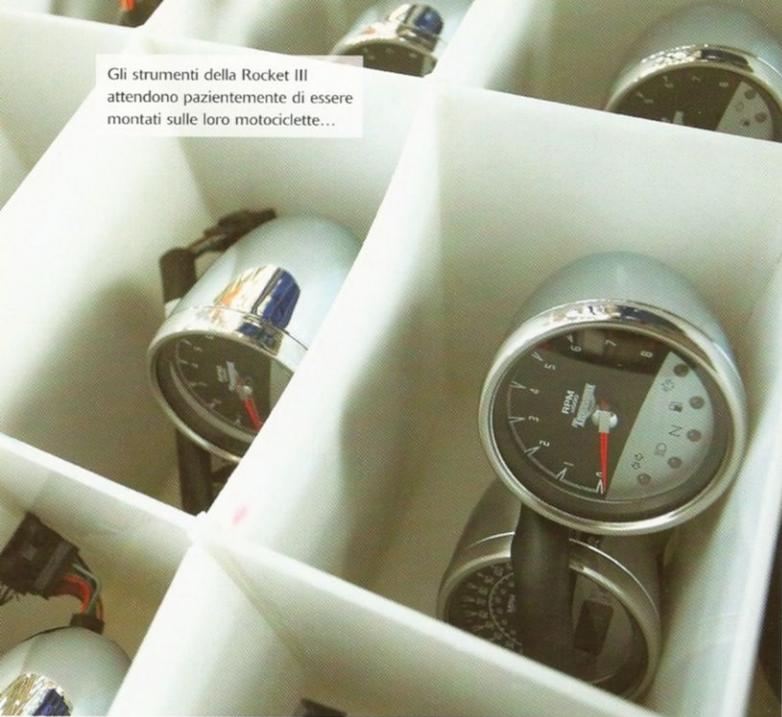


E2ST230

20

La linea di montaggio del motore della C20 (che è la Rocket III) è completamente indipendente e separata, perché i componenti sono così grandi che non possono essere assemblati sulla linea normale. I corretti livelli delle coppie di assemblaggio sono applicati dalle macchine.

Gli strumenti della Rocket III
attendono pazientemente di essere
montati sulle loro motociclette...



...mentre sopra nel reparto motori, poco
meno di 50 metri più in là, un mare di
basamenti di Rocket III attendono silenziosi,
pronti per ricevere le loro parti interne.



Ovunque si guardi nella F2, si possono trovare
piccoli segnali di cosa sia tutto questo.





La fine della catena di montaggio. Una Rocket III è quasi pronta.



Apposite vasche su dei rulli di acciaio aiutano i pesanti motori a scivolare, come fossero sul ghiaccio, da un processo all'altro.



Il prototipo del negozio Triumph, posizionato al livello 2 della F2, offre un semplice e precisa dimostrazione della vendita e da un'idea di come saranno le cose che verranno fatte in futuro.



La grandezza della F2 è notevole. Ma è qualcos' altro ad impressionare; è la pulizia scrupolosa, l'organizzazione impeccabile e l'attività frenetica dell'industria. Cosa altro potreste aspettarvi?



Il negozio prototipo ha fatto il suo debutto in Triumph per la prima volta durante la riunione mondiale dei concessionari, che è stata fatta in settembre. Durante la quale sono arrivati 1000 concessionari, che lo hanno visto e ne sono rimasti adeguatamente impressionati. Se volete vedere con i vostri occhi la fabbrica Triumph F2 siete i benvenuti. Mandate una email a Peter Clarke all'indirizzo peter.darke@triumph.co.uk o telefonate al numero 01455-453194.



Se volete avere maggiori notizie riguardo alle attività del RAT in UK e nel mondo potete mandare una email a Simon all'indirizzo simon.carter@triumph.co.uk

A Day in the Life

Simon Carter, 24 anni, è il responsabile dell'attività RAT in UK ed è anche il co-ordinatore internazionale dell'organizzazione. E' un uomo molto impegnato...

QUALE È IL TUO PASSATO MOTOCICLISTICO?

Ho conseguito la patente nel 1999, e ho preso una TT600, che ho acquistato perché rientrava nel mio budget e perché era inglese. E' stata la mia prima motocicletta sportiva, effettivamente! Ho sempre voluto lavorare nel settore delle motociclette, ma la mia ispirazione non era quella di fare il meccanico o la guida. Trovai l'annuncio del mio futuro lavoro su MCN, ci andai e fu mio! Correvi l'anno 2001.

CI RACCONTI LA TUA GIORNATA TIPO?

Arrivo alle 7.00am, e inizio a smistare le email. Da quel momento iniziano una serie di lavori. Preparare gli eventi RAT, parlare con i concessionari e i pack Leader, scrivere per la rivista Torque e poi mantenere i rapporti con i miei colleghi RAT di tutto il mondo. Finisco di lavorare alla fabbrica alle 5.00pm, ma il lavoro continua. In media due sere a settimana vado all'evento di qualche RAT Pack nel paese, e questo significa che non arrivo a casa prima della mezzanotte. In stagione (da Marzo a Ottobre) la maggior parte dei weekend è occupata da qualcosa. Penso di essere stato in almeno 16 Paesi quest'anno con il RAT. Mia moglie è una persona molto comprensiva!

COME HAI VISTO CAMBIARE IL RAT DURANTE IL 2004?

Ci siamo sicuramente ingranditi e siamo diventati più professionali. Il RAT ha anche acquisito una grande importanza ed è diventato parte integrante del business mondiale di Triumph. E' stato grande essere parte di tutto questo e vedere l'organizzazione crescere.

QUALE È LA PARTE MIGLIORE DEL TUO LAVORO?

Guidare le moto ovviamente! Incontrare persone, viaggiare e avere soddisfazione dal vedere i motociclisti usare le loro Triumph in circostanze diverse da quelle in cui la usano nella quotidianità.

CHE TRIUMPH GUIDI?

Ho una Sprint ST al momento, ma ho appena usato la Rocket III. Che moto! E' la prima cruiser che ho mai guidata e ne voglio una ora! Ma per l'inverno continuerò a usare la ST, le manopole riscaldabili e la carena aiutano non poco, ma per l'estate tornerò su una Tiger. Penso sia la mia preferita, sebbene la nuova Sprint ST sia molto seducente. Faccio circa 30.000 miglia all'anno, ed è giusto girare per i RAT Pack sui nuovi modelli.

E LE TUE AMBIZIONI PER IL RAT L'ANNO PROSSIMO?

Far crescere il RAT. Con più RAT Pack. Vogliamo che ogni concessionario Triumph in UK abbia un Pack. Non ci siamo distanti, con l'85% di copertura al momento. Questo vuol dire 45 Pack attivi. Ma al di fuori dei nostri confini, in posti come la Spagna e il Portogallo abbiamo bisogno di espanderci. Il Giappone sta accogliendo questa cultura con grande entusiasmo e l'Australia sta crescendo molto bene. E poiché questi due Paesi non hanno dei RAT manager a tempo pieno al momento, l'anno prossimo spenderò un bel po' di tempo con loro per svilupparci. Ma ci sono anche molte cose da fare in UK ancora; portare il RAT allo step successivo è fondamentale. Espandere i privilegi per i soci è un lavoro importante per me. Il programma di assicurazione, che da un 15% di sconto per i soci RAT nella Triumph Rider Insurance, ha riscosso un grande successo, come gli sconti sui traghetti. Ma siamo comunque alla ricerca di nuovi modi per dare dei miglioramenti istantanei, per esempio nella prenotazione dei traghetti, ai soci RAT. E in più siamo sempre alla ricerca di nuove cose per espandere le avventure da dedicare ai soci e alla loro moto, che poi sono la parte centrale del RAT.

QUALE È STATO IL TUO RADUNO RAT PREFERITO?

Quello dal quale sono appena tornato. Abbiamo preso un gruppo di nove moto e lo abbiamo portato fino in Italia e ritorno. E' stata un'esperienza incredibile; abbiamo guidato attraverso la Germania, la Francia e la Svizzera e poi in Italia. Un viaggio stupendo con alcune persone fantastiche, e senza il minimo problema dopo che i contattometri segnavano 2500 miglia in sei giorni. Fantastico!

"La domenica mattina non è stata più la stessa da allora"



La domenica mattina non è stata più la stessa da allora.

L'intenso ruggito che viene da fuori è diventato la sveglia che mi ricorda che cosa mi stò perdendo.

Adesso sono le 11,00 e lui non è ancora tornato a casa. Sono a letto da sola ed i croissant ed il caffè sono freddi, come me.

Da quando è arrivata la sua nuova motocicletta non abbiamo più avuto una domenica mattina per noi.

Certo, quando ho visto la Rocket III sono rimasta impressionata. Era bellissima. Ho cominciato a capire di che cosa stesse parlando in tutto questo tempo. Sapevo che era la moto più grossa in circolazione ma era difficile da ignorare la sua grezza e pura bellezza.

Ma ora... le cose mi stanno sfuggendo di mano. Mi ha rimpiazzato nelle sue domeniche mattina.

Lui mi dice che la sua andatura esuberante lo ha sopraffatto, un'esperienza unica e una potenza irresistibile. Lo so che stò diventando gelosa.

Voglio indietro le mie domeniche.

TRIUMPH



GO YOUR OWN WAY

Triumph motorcycles

Tel. 029345451 Fax 0293583062 www.triumph.it