

TORQUE

N. 35 - Primavera 2005

Leggende del West

Il West, selvaggio, rimane pur sempre un luogo che trasuda mito e leggenda.

La Thruxton torna in gara

Ancora una volta il nome Thruxton sta tornando sui circuiti di gara.



STRAORDINARIA...
La nuova Speed Triple

TRIMMERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

Noi siamo qui per aiutarti

Per informazioni riguardo alle attività del R.A.T., 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: 01455 891515 fax: 01455 453196
email: neil.webster@triumph.co.uk



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



• **Australia:**
Phil Hudson
tel: 0061 3 9381 9766 fax: 0061 3 9381 9798
email: phil@triumphmotorcycles.com.au



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



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



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



Matt Weinert, Co-ordinatore
tel: 678-854-2010 fax: 678-854-2025
email: matt.weinert@triumphmotorcycles.com



Matt Weinert, Co-ordinatore
tel: 678-854-2010 fax: 678-854-2025
email: matt.weinert@triumphmotorcycles.com



Tia Jones, Operations Assistant
tel: 678-854-2010 fax: 678-854-2025
email: tia.jones@triumphmotorcycles.com



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



• **UK:**
Ben Gray
tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 453196
email: ben.gray@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

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.

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

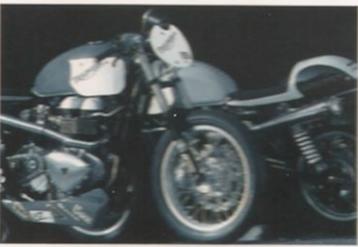
Contenuti

4 Triumph News



L'incredibile stunt-man Kevin Carmichael ha ritirato una nuova motocicletta per la stagione 2005. Ovviamente non poteva che essere la nuova eccitante Speed Triple.

8 La Thruxton torna in gara



Ancora una volta il nome Thruxton sta tornando sui circuiti di gara. Due trofei, in Italia e in America, ti daranno azioni gomito a gomito, tanta immagine ed un incredibile "sound".

12 Leggende del West



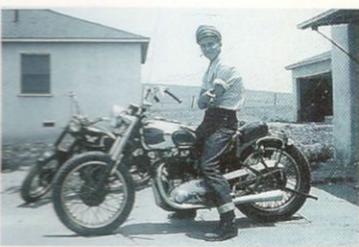
Può darsi che il selvaggio West non sia più tanto selvaggio, ma rimane pur sempre un luogo che trasuda mito e leggenda. E a quanto pare, una delle mete più amate da raggiungere in sella a un paio di Triumph.

20 Nuovo look per le concessionarie Triumph



Benvenuti a Milano: la città della moda è diventata anche il primo negozio "Triumph World". Vorrete sicuramente visitarlo dopo aver letto questo.

26 Lettere



Una vacanza estiva in motocicletta con una sola differenza, una Sprint del 95 con 48000 miglia, un eccitante giro in Grecia ed un lettore che con 50 anni di Triumph alle spalle, considera ancora il marchio inglese il migliore.

28 Triplo Salto



La nuova Speed Triple ha sbalordito il mondo con la sua brutale semplicità. Abbiamo "rubato" per voi alcuni segreti dello sviluppo della motocicletta con l'aiuto della persona coinvolta nel progetto sin dal principio, così come alcuni interessanti bozzetti.

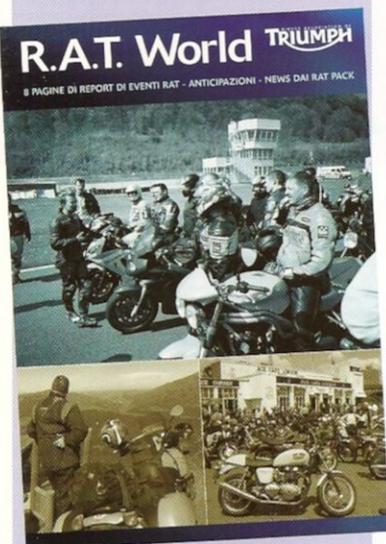
34 Un giorno nella vita



Steve Boume, l'uomo responsabile di qualsiasi singolo oggetto che entra in Fabbrica. Come potete immaginare, è un uomo più che indaffarato e che spesso, non ha orari. In Triumph da 10 anni, ci racconta una sua giornata tipo.

Sessione centrale

R.A.T. World RW1-RW8



Moto e persone speciali, meritano una speciale organizzazione. Il RAT (Riders Association of Triumph) è proprio questo. E' l'associazione di marca che unisce motociclisti con gli stessi interessi, la stessa voglia di andare in moto e di incontrare nuovi amici. Dall'adrenalina che può regalare un giro in pista, alle emozioni di una "scampagnata". Questo è il mondo RAT: viaggiare, divertirsi e condividere la passione per Triumph.

22 Racconti con la Tiger

La Tiger universalmente elogiata per le sue caratteristiche da all-round, lo dimostra ancora una volta in questo tour di 2000 miglia attraverso autostrade, provinciali, sterrati e quant'altro si possa trovare nel Sud della Francia.



Un nuovo look, la stessa passione!

Gli osservatori più attenti avranno senza dubbio notato il nuovo look che caratterizza questo numero di Torque. Il nostro team di progettisti ha lavorato sodo nel corso delle ultime settimane affinché la rivista potesse rispecchiare il look rinnovato di Triumph. Ci auguriamo che i cambiamenti apportati siano di vostro gradimento.

Uno dei cambiamenti di maggior rilievo, apportato su una delle scorse edizioni, riguarda la predisposizione di una sezione centrale appositamente dedicata a "RAT World". In questo numero facciamo un ulteriore passo avanti proponendovi una "rivista nella rivista". In tal modo, possiamo disporre di maggiore flessibilità per la pubblicazione di articoli e fotografie riguardanti le attività promosse dal RAT nelle varie aree di pertinenza e per mostrare la passione che tutti condividiamo per Triumph. Pertanto, vi invitiamo a proseguire con l'invio dei vostri contributi editoriali e fotografici.

Per quanto riguarda la parte restante della rivista, continueremo a pubblicare le storie e le foto migliori che testimoniano le attività promosse da Triumph in tutto il mondo. Se siete elettrizzati dalla prospettiva di esplorare località lontane a cavallo della vostra moto, di fare la conoscenza di altri appassionati o, semplicemente, di collaudare la potenza e la maneggevolezza di una motocicletta Triumph, speriamo che questa rivista possa fornirvi degli spunti interessanti che vi spingano all'azione.

Gradiremmo molto conoscere le vostre opinioni ed idee. Quindi, perché non ci scrivete un paio di righe nella sezione dedicata alla corrispondenza in modo da farci sapere cosa ne pensate?



Neil Webster,
International Manager,
Riders Association of Triumph.



Le Triumph di una star dello stunting!

Per il terzo anno consecutivo, Triumph ha ingaggiato l'incredibile Kevin Carmichael, uno dei migliori stunt rider al mondo.

Come potete vedere nella fotografia, Kevin non ha perso tempo ed è venuto subito alle prese con la nuova Speed Triple nel parcheggio dello stabilimento di Hinckley. Sembra proprio che la strabiliante Speed Triple sia una motocicletta fatta su misura per un pilota come Kevin.

"Adoro la potenza e la coppia supplementare erogate dal motore che, oltretutto, è anche più agile e silenzioso", ha affermato Kevin dopo aver fatto conoscenza con la motocicletta.

"Il fatto che sia più corta e bassa rende il mio giochetto preferito - l'impennata su una ruota - ancor più eccitante. I nuovi freni sono molto solidi e garantiscono un'ottima tenuta, la frenata è infinitamente più semplice. Durante le mie esibizioni utilizzo due Speed Triple e, ad onore del vero, non ho dovuto intervenire molto su di esse. Ho semplicemente modificato la scalata delle marce ed il manubrio e su una delle due motociclette ho rimosso i fari ed ho aggiunto un ICS (Idle Control System)."

Oltre alle due Speed Triple, Kevin si destreggia anche con una Daytona 955i, una Bonneville ed una Speed 4 che utilizza nelle sue esibizioni.

Mentre la maggior parte dei motociclisti mette le proprie motociclette al "calduccio" durante i mesi invernali, Kevin ha trascorso l'inverno allenandosi ed inventando nuove acrobazie che presenterà molto presto in occasione delle manifestazioni e delle Triumph night organizzate in tutta Europa. Per maggiori informazioni su Kevin, le sue motociclette e le sue apparizioni visitate il sito Web www.triumph.co.uk.



Finale vittorioso per ValMoto

Il team Triumph ValMoto si è aggiudicato un finale vittorioso durante l'ultima gara grazie a Callum Ramsey che ha portato la Daytona 600 ValMoto ad una vittoria senza esclusione di colpi nella classe Supersport 600 durante il Grand Prix di Macau tenutosi lo scorso novembre.

Svoltasi sulle strade della ex colonia portoghese al largo della costa cinese, la gara di Macau è sempre stata spettacolare e quest'anno ha confermato nuovamente la propria attrattività.

Dopo essersi qualificato per la pole position, con il compagno di squadra Chris Palmer in seconda posizione, Ramsey ha accumulato un vantaggio di 16 secondi che si è poi ridotto a soli 2 secondi a seguito dell'attacco risoluto dell'australiano Cameron Donald.

Ramsey ha tenuto duro per aggiudicarsi la vittoria, mentre Palmer si è piazzato al terzo posto, regalando al team Triumph ValMoto l'epilogo ideale della partnership con Triumph.

Kit Tribale per la Speed Triple



Le aggressive ed affascinanti linee della Speed Triple saranno rimarcate con l'introduzione del Kit Tribale.

Disponibile in Jet Black, Neon Blue, o Scorched Yellow questo kit riporta i disegni tribali sulla carrozzeria. Potrà essere acquistata la carrozzeria completa o le singole parti separatamente, e sicuramente farà della Speed, una moto ancora più fuori dal comune.

Disponibile presso la rete Triumph da Aprile.



Harry sceglie una motocicletta vincente

Harry Kennerk è un uomo felice.

Pochi mesi dopo essere diventato il fiero proprietario di una fiammante Triumph Bonneville, Harry di Indianapolis (USA), ha appena parcheggiato nel suo garage una nuova Rocket III, totalmente gratuita!

Harry è uno dei più di 12.000 proprietari che hanno finora restituito il Questionario Triumph sulla Soddisfazione del Cliente ed è stato il fortunato vincitore del primo premio annuale che dà a tutti gli intervistati la possibilità di vincere una motocicletta Triumph a propria scelta.

Inaugurati nell'aprile del 2004, i questionari sono stati inviati a tutti i clienti entro sei settimane dalla data di acquisto di una nuova motocicletta Triumph e dopo 12 mesi di possesso. Questi questionari sono stati ideati per valutare tutti gli aspetti che caratterizzano il possesso di una motocicletta Triumph, come parte dell'impegno assunto da Triumph e dalla rete dei concessionari per lo sviluppo del servizio e della qualità dei prodotti offerti alla clientela.

A gennaio Harry ha ritirato la sua Rocket III presso il concessionario di fiducia - LK Motorworks - e ora ha soltanto l'imbarazzo della scelta nel decidere quale motocicletta Triumph utilizzare!

Triumph e "Raw Talent"

Nel corso del 2005, Triumph ospiterà una serie di manifestazioni musicali uniche ed entusiasmanti nel centro di Londra.

Triumph sponsorizza "Raw Talent" ("Talentò Naturale"), un programma di musica dal vivo finalizzato al lancio di gruppi rock emergenti sul panorama musicale inglese. Le serate musicali si terranno a Camden Town presso The BarFly uno dei locali londinesi più rinomati per la scoperta di nuove band musicali.

Il palco del locale ospiterà i gruppi musicali più energetici, appassionati ed innovativi del momento, dando vita allo spirito unico di Triumph e restituendo autenticità al mondo del rock-and-roll ed al suo eterno legame con i motori.

La Londra di oggi avrebbe qualche problema ad accogliere file di motociclette fuori dal locale, pertanto Triumph pagherà per le piazzole di sosta fuori da The BarFly in occasione delle serate "Raw Talent".

Oltre alle serate organizzate presso The BarFly, durante l'estate verrà proposta una serie di gite e manifestazioni il cui tema centrale sarà il "talento naturale" sul panorama musicale del rock inglese.

"Raw Talent" inaugura la sua prima edizione sabato 2 aprile e le serate a venire sono previste per sabato 7 maggio, sabato 17 settembre e sabato 22 ottobre. Aspettatevi il meglio della musica rock emergente che prenderà il volo nel 2005.

I DJ locali forniranno assistenza nel corso della serata. Il locale è aperto dalle 19.30 alle 02.00.

Specchietti in tinta per la Sprint ST



Il range di accessori disponibili per la Sprint ST si arricchisce di parti estetiche. Il look della moto potrà essere migliorato con il montaggio di specchietti in tinta con la motocicletta. Gli specchietti saranno venduti in coppia e saranno comprensivi delle frecce.

Disponibili da Marzo presso la rete Triumph con i seguenti codici prodotto:
A9708048-JD Caspian Blue
A9708048-MH Aluminium Silver

Modellino della Rocket III

Che tu sia o non sia attualmente un proprietario di una Rocket III hai da oggi la possibilità di acquistare una perfetta riproduzione di una delle nostre moto simbolo.

Questa riproduzione della Cruiser è in scala 1:12 ed è disponibile in tre opzioni di colore: Jet Black, Cardinal Red od il nuovo Graphite Grey. Ogni

singolo dettaglio è stato riprodotto, dal serbatoio al motore cromato. Questo modello farà sognare molti motociclisti ed è già disponibile presso la rete di concessionarie Triumph.



Un accessorio da non dimenticare in qualsiasi giro con al propria Triumph è il nuovo telo copri moto. Ti aiuterà a proteggere il tuo gioiello da tutti gli elementi atmosferici.

E' impermeabile al 100% ed è totalmente in nylon.

Sia che tu abbia una Rocket III, una Sprint ST od una Bonneville, il telo si adatterà grazie ai suoi inserti espandibili.

Quando non lo utilizzerai, potrà essere riposto nella sua comoda borsa.

Il telo è disponibile in blue con il logo Triumph. Disponibile presso tutta la rete Triumph da Aprile.

Il codice prodotto è A9930066



Telo copri moto per tutte le stagioni

Arrivano Speed ed ST!

Abbiamo passato tanto tempo guardando le foto della Speed, chiedendoci se l'eccitazione che stavamo provando fosse data dalla bellezza della moto in se o dal fatto che era una Triumph!

Poi, i continui ordini di motociclette che arrivavano dalle concessionarie ci facevano sempre più capire che la moto piaceva e piaceva tanto!!

Oggi sono più di 300 le persone, che senza neppure vederla dal vero, hanno già deciso di comprarla. Primo tra tutti Jacopo Taccagna, che il 4 Settembre ha versato l'acconto.

E che dire della ST? Anche lei ha "accumulato" le sue 70 prenotazioni e se pensate che questa è una moto da "provare", tutto fa bene sperare!



L'attesa è terminata!



La scuola di Superbike sceglie Triumph

La Scuola Australiana di Superbike, che organizzerà quest'anno più di 90 giornate in pista e corsi di guida a Phillip Island e Eastern Creek, ha acquistato una flotta di Daytona 600 per meglio svolgere la sua attività.

Questo è il quarto anno che la marca inglese e la scuola, diretta da Steve Brouggy collaborano, ed il primo, nel quale la scuola offre una flotta di moto a noleggio. Sette istruttori ed una dozzina di moto scuola.

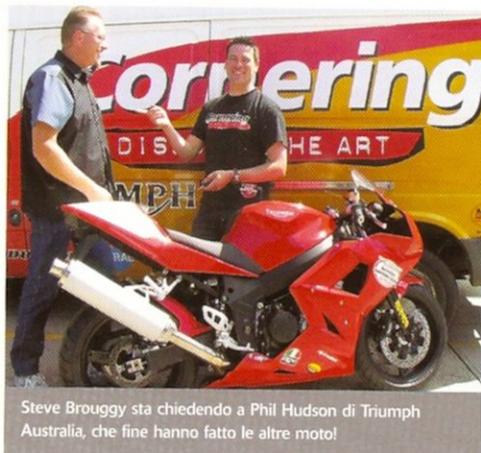
"E' fantastico quello che stiamo facendo con Triumph" ci racconta Steve Brouggy, "Abbiamo deciso di scegliere Triumph come nostro principale fornitore per più di una ragione: la Daytona è la più maneggevole nella sua

categoria ed è sicuramente la più confortevole caratteristica quando devi stare in moto tutto un giorno; in più ha un ottimo motore ed un'eccellente qualità costruttiva.

Questo sarà il primo anno nel quale si potrà partecipare ad un corso, arrivando solo con la propria carta di credito!

Phil Hudson della Triumph vede questo come un'ottima opportunità per provare la motocicletta in tutta sicurezza. La scuola di Superbike è la miglior possibilità che ci può essere per imparare a gestire una moto in qualsiasi situazione con un grande divertimento!

● www.superbikeschool.com.au



Steve Brouggy sta chiedendo a Phil Hudson di Triumph Australia, che fine hanno fatto le altre moto!

Thruxton torna in gara!

In Europa e America la Thruxton 900 ha davvero lasciato il segno con la semplicità del suo spirito sportivo e il suo stile café racer. E su entrambe le sponde dell'Atlantico fervono i preparativi per portare di nuovo il nome Thruxton nelle competizioni in Italia e negli USA.

THRUXTON CUP ITALIA

Perché, dunque, una Triumph Thruxton Cup in Italia? Lo abbiamo chiesto a Mario Lupano, di Triumph Italia. "La risposta è facile, perché la Thruxton 900 è nata per far rinascere il ricordo di un nome e di una moto che in passato hanno fatto sognare tanti. Oggi, Triumph Italia vorrebbe far rivivere quei sogni alle nuove generazioni puntando su un concetto di gara che non sia incentrato sulla massima prestazione e sulle macchine elaborate ma piuttosto sullo stile, sull'emozione, sul marchio e sull'essenza vera di una motocicletta. In un mondo dove, talvolta, le piste sembrano essere proprietà di un'élite, noi abbiamo deciso di dare un'opportunità di gareggiare a tutti coloro che non avrebbero mai il coraggio di cimentarsi con un circuito.

Un anno fa Tue Mantoni (Direttore

commerciale di Triumph Motorcycles Ltd) ha domandato se sarebbe stato possibile creare in Italia una Thruxton 'Special' da collocare al fianco del modello di serie durante la presentazione alla stampa che si sarebbe tenuta all'Ace Café di Londra. Chiaramente, abbiamo risposto che era possibile e ci siamo messi al lavoro. Per accentuare il carattere sportivo imposto dalle esigenze di produzione e commerciali, abbiamo dovuto, per forza di cose, mascherarci un po'. Il risultato è stato strepitoso e Nicola Martini di Triumph Verona, proprietario di uno dei più vecchi concessionari Triumph in Italia, è riuscito superbamente a realizzare in metallo quello che i nostri cuori desideravano con la sua moto "Flash Back".

Ed è stato proprio guardando quella due ruote parcheggiata di fronte all'Ace Café che è nata l'idea del Trofeo Thruxton 900 Cup e, contemporaneamente, anche quella di istituire



Un suono eccitante preannuncia l'ingresso di un pilota in pit-lane, pronti per l'azione.



Photos by Alberto Cervetti Café Racer Magazine



La bicilindrica Thruxton trasportata in un'elegante ed eccitante moto da gara.



La prima idea di una Thruxton da gara, ecco la Flash Back di Nicola Martini parcheggiata all'esterno dell'Ace Café di Londra.

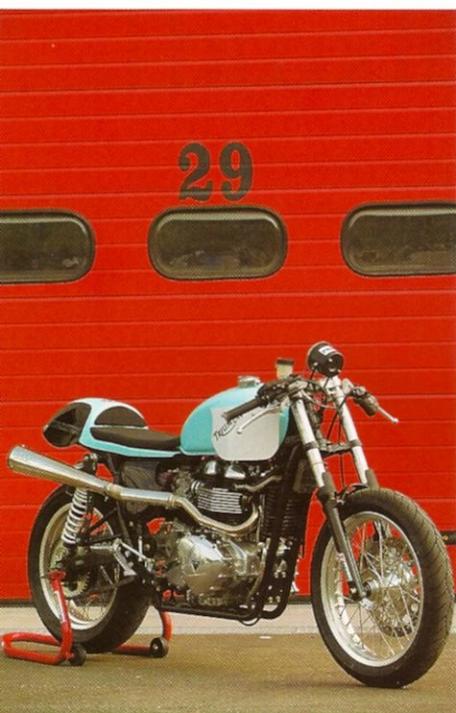
una classe per "Gentleman" in cui potessero gareggiare anche gli over 35 (che da 15 anni non hanno la licenza). Appena siamo tornati da Londra abbiamo cominciato a pensare a come concretizzare il progetto...

Naturalmente il modello Thruxton da gara è un esemplare magnifico. La moto sarà dotata di un kit da gara che comprende l'impianto frenante 'Braking', le sospensioni WP Andreani, carenatura e marmitte Shark. Per quanto riguarda il motore si possono modificare solo i getti e il carburatore, nulla di più.

Il prezzo della moto corredata di kit da gara è 10.200 Euro a condizione che la moto partecipi ad un minimo di tre competizioni. In pratica funziona così: il prezzo della Thruxton (acquistata solo da un concessionario autorizzato) è di 9.100 Euro, quello del kit da gara 4.100. Se la moto partecipa ad un minimo di tre gare, è previsto un rimborso di 3.000 Euro.

Il kit da competizione, che da solo costa





Come sempre, la nuova Thrupton da gara ispirerà repliche stradali.

4.100 Euro, comprende l'iscrizione a tutte le gare, un paio di gomme (Metzeler), olio e lubrificanti (Castrol), pedane posteriori, marmitte Shark, corone e catena (Chiaravalli), tubi freno, un nuovo impianto frenante composto di dischi, cilindro, pastiglie e pinze (Braking), filtro dell'aria (BMC), carena posteriore da gara, sottopancia che funge da vasca pesca-olio, targhe (Plastic Bike), forcelle frontali, sospensioni posteriori (WP-Andreani), cavalletto posteriore (FG) e abbigliamento.

Nel prezzo sono inoltre comprese due giornate intere di test sulla pista di Magione/Varano, la prenotazione di giri su pista durante la Triumph Day del 3-5 giugno 2005. Per iscriversi è necessario pagare 1.000 euro di deposito e il saldo deve essere pagato prima di ricevere le varie parti.

Sono previste due categorie, Absolute e Gentleman (per chi ha più di 35 anni e non è in possesso della licenza di gara da 15 anni). Le schede d'iscrizione, le regole e il calendario saranno disponibili presso tutti i concessionari Triumph autorizzati in Italia, a partire da

Febbraio, oppure da Rossocorsa. Per iscriversi è necessario essere in possesso della licenza F.M.I. "junior" o "elite". Non ci sono limiti d'età e potranno partecipare piloti di tutte le nazioni!

Vorremmo ringraziare tutti coloro che ci hanno aiutato e sostenuto: Castrol, Finconsumo, Premier, Plastic Bike, WP-Andreani, Shark, Braking, Metzeler, Chiaravalli, FG, senza dimenticare i titolari dei concessionari che prenderanno parte a tutte le gare. Il Trofeo Thrupton è stato fortemente voluto da Triumph Italia (e dall'organizzazione e direzione del Team Rossocorsa di Giuseppe Amato) ma speriamo che quest'idea si possa diffondere anche altrove nelle prossime stagioni. Perché non coltivare il sogno di una finalissima a Donington Park?



CALENDARIO

15 maggio	Vallelunga
19 giugno	Varano
17 luglio	Magione
25 settembre	Misano (da confermare)

Per iscriversi e ricevere informazioni sul Trofeo Thrupton Cup, si prega di contattare:

ROSSO CORSA by G.S.A.
Organization S.r.l.
tel. 0039.051-6511712
fax: 0039.051-791924
cell. +39.335.6343240
info@rossocorsaonline.com
www.rossocorsaonline.com

Ecco finalmente la moto definitiva.

LA VISIONE DI CIRCA 40 THRUXTON DEI GIORNI NOSTRI, ATTEZZATE PER DARSÌ BATTAGLIA RUOTA A RUOTA, FARA' VIBRARE DI EMOZIONI IL PUBBLICO DI OGNI ETA'

THRUXTON CUP CHALLENGE, USA

Triumph Motorcycles (America) Ltd organizzerà gare americane della serie Thruxton 900 in partnership con l'associazione AHRMA (American Historic Racing Motorcycles Association). A partire dal 2005 e, in particolare con la gara inaugurale che si terrà al Carolina Motorsports Park, Kershaw, S.C. il 3 marzo, la Thruxton Cup Challenge diventerà un appuntamento immancabile di tutte gli eventi series per gara su strada di AHRMA. E la vista di una griglia affollata di due cilindri roboanti, pronte a gareggiare gomito a gomito, è destinata a far vibrare d'emozione tanto i motociclisti in gara quanto gli spettatori.

E per i motociclisti alla ricerca di nuove sfide nel 2005, le buone notizie non sono finite. Triumph Motorcycles lancerà una speciale campagna di sconti per chi gareggia nelle series. La partecipazione alle competizioni non

è a buon mercato, tuttavia, ai titolari di licenza di gara rilasciata da AHRMA che acquisteranno una nuova Thruxton per le series, Triumph garantirà uno sconto di 800 dollari. Per rendere le cose più semplici possibile, non sono poi tante le modifiche che si possono fare alle moto di serie. Se non rientrano negli articoli modificabili, rimangono così!

In sostanza devono rimanere il serbatoio di serie, i fianchetti, il faro, il coprisella, le ruote e i parafranghi. Non si possono utilizzare parti di carenatura o carrozzeria aggiuntive. Sono tassativamente vietate le modifiche al telaio, ad eccezione del frenasterzo, e, nel motore, si possono sostituire solo le candele di accensione, le piastre e molle della frizione e i filtri dell'olio. Sono necessarie gomme da gara scolpite – non sono ammesse le slick o le slick scolpite, sono invece ammessi i pneumatici da pioggia. In sostanza, si tratta di moto di serie in allestimento da gara. Queste regole garantiranno una competizione serrata ed equa per tutta la durata del Pack grazie a moto che avranno l'aspetto e il suono delle

vere moto da gara.

La Thruxton Challenge Cup ha le carte in regola per diventare una serie strepitosa negli USA e contribuirà ad infoltire ulteriormente le schiere di fans dell'ormai ben consolidato circuito AHRMA. Per Triumph, il nome Thruxton ha un pedigree di tutto rispetto nelle competizioni: negli anni '60 le Thruxton erano moto da corsa limitate come produzione e si guadagnarono la fama internazionale dopo il successo nella 500 miglia endurance che si tenne sul velocissimo circuito Thruxton nell'Hampshire, in Inghilterra. Vedete una era già una rarità ed erano molti i motociclisti di quell'epoca che rimaneggiavano le loro moto da strada sul modello della Thruxton, imitandone il suo look essenziale che diede inizio all'era delle café racer. Questo spiega anche il perché la visione di circa 40 Thruxton dei giorni nostri, attrezzate per darsi battaglia ruota a ruota, farà vibrare d'emozioni il pubblico d'ogni età.

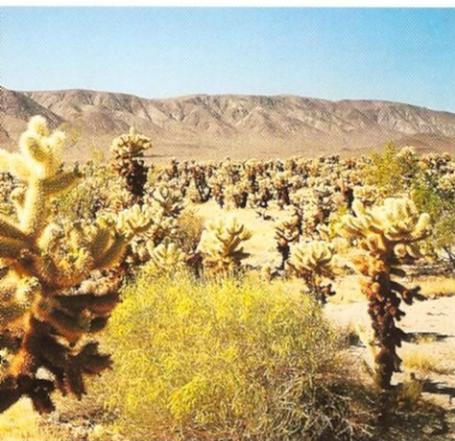
Sia che vogliate gareggiare con una Thruxton e partecipare all'azione, sia che vi vada soltanto di ammirare lo spettacolo (magari durante una vacanza?) di una gara di prima classe, visitate il sito www.triumph-motorcycles.com dove troverete esaurienti informazioni. E se vi siete già persi le Thruxton in gara una volta, non fatevi sfuggire anche quest'occasione...



Freni e sospensioni sono stati sostituiti per l'uso in pista ma il motore rimane assolutamente di serie.

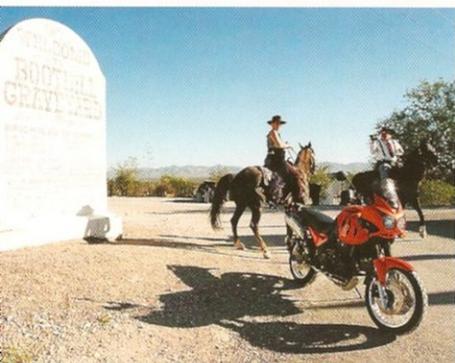


Molto agile e veloce in tutte le curve. Più di quanto chiunque possa immaginare.



Leggende del West

Può darsi che il selvaggio West non sia più tanto selvaggio, ma rimane pur sempre un luogo che trasuda mito e leggenda. E a quanto pare, una delle mete più amate da raggiungere in sella a un paio di Triumph....



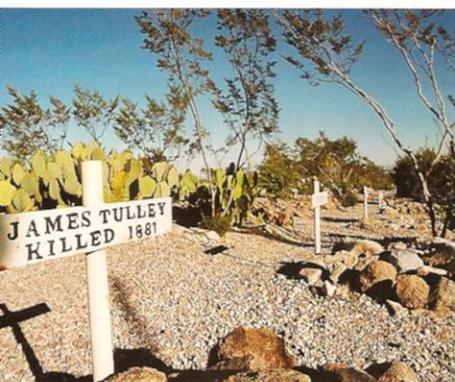
Il mitico West americano è qualcosa che ancora oggi accende l'immaginazione e la sete di avventura. Arizona e New Mexico sono i luoghi fondamentali del mito e, fino a poco tempo fa, erano fra le zone più selvagge nella storia dell'Unione. E' così che, con un "fucile" per motocicletta, ovvero una Sprint ST, Richard Smith ed un compagno di viaggio con la sua Tiger, sono partiti alla riscoperta del mito del cowboy.

Gli angloamericani si estesero in tutto il territorio dell'Arizona dopo la fine della guerra messicana del 1846-48 e diedero origine a città che portavano il nome di Truth o Consequences, Silverton, Leadville e Tombstone. La regione divenne un vero e

proprio stato nel 1912 e annovera il più alto numero di riserve di nativi americani di tutto il paese.

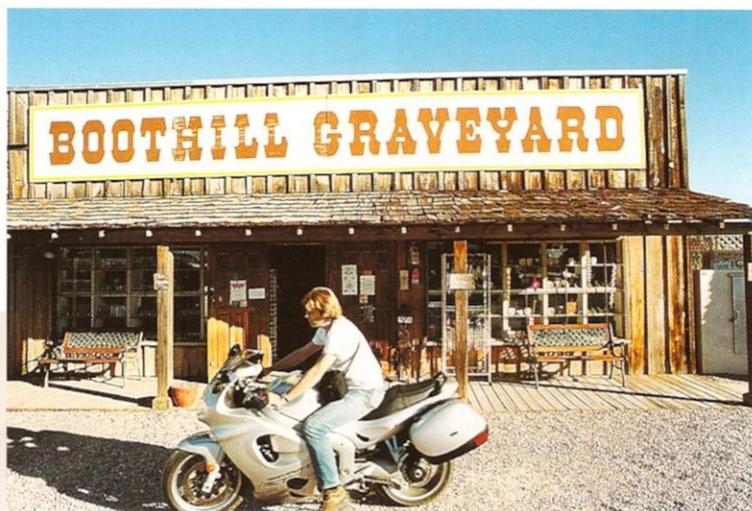
La strada che porta a Tombstone, nel sud est dell'Arizona, passa attraverso le montagne di Santa Rita. Il paesaggio è bellissimo, soprattutto in autunno, con i suoi lunghi rettilinei che portano poi alle curve con cui si sale e si scende ai piedi delle montagne accompagnati da una brezza profumata di erba fresca. E' difficile immaginare che questo sia stato, un tempo, un pericoloso luogo di frontiera, vicino al confine con il Messico e alla terra natia delle tribù degli Apache.

Tombstone è situata su un mesa (altopiano roccioso, ndr) che si erge impervio dalle



Non sbagliamoci, il West selvaggio era per uomini veri. Si viveva e si moriva su quell'arido suolo ogni giorno.

Un "fucile" più amichevole che nel passato, grazie....

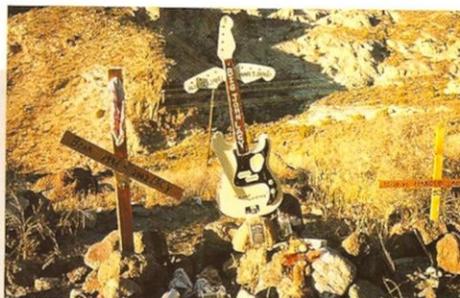
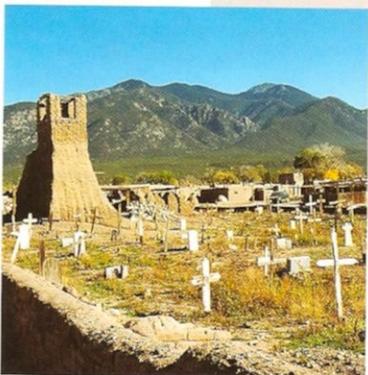


pianure ricoperte di una folta ed estesa vegetazione verde e per nulla desertiche come avevo immaginato. Arrivando da ovest, ci accoglie il sinistro Boot Hill, ovvero il leggendario cimitero situato all'ingresso in città a mo' di avvertimento.

Tombstone, autodefinitasi "troppo tosta per morire", è una fiorente trappola per turisti che vive sugli avvenimenti del 26 ottobre 1881 quando i Clanton e gli Earp non esitarono a ricorrere a qualche oncia di piombo per risolvere le loro divergenze d'opinione all'OK Corral, (il recinto dei cavalli di Tombstone, ndr). Le tombe dei tre che non sopravvissero a quel giorno hanno l'onore di essere ospitate, insieme ad altre 300, nel cimitero di Boot Hill, dal quale si può godere di una magnifica vista sulla pianura circostante. Il cimitero dà un'immagine molto chiara dei rischi che correvano gli abitanti di Tombstone nel 1880.

Quando arrivammo in Allen Street, la strada principale di Tombstone, erano in pieno svolgimento le Helldorado Days, una manifestazione che ha luogo il terzo finesettimana di ottobre in cui si organizzano ricostruzioni storiche in costume degli avvenimenti del passato. Sulla strada si affacciano edifici d'epoca quali il Bird Cage Theatre dove gli uomini giocavano d'azzardo strizzando gli occhi alle donnine messe in bella mostra nelle gabbie per gli uccelli, l'hotel Silver Nugget e il saloon di Big Nose Kate.

Indugiamo un poco all'angolo della strada, in attesa che lo scontro a fuoco cominci, mentre i cowboy si dispongono lungo le passatoie in legno, abbigliati di tutto punto con giacconi in lana grossa, ganasce di pelle e armati di rivoltelle, carabine, fucili e coltelli fissati alla cintura. Ci sono più di 30 gradi



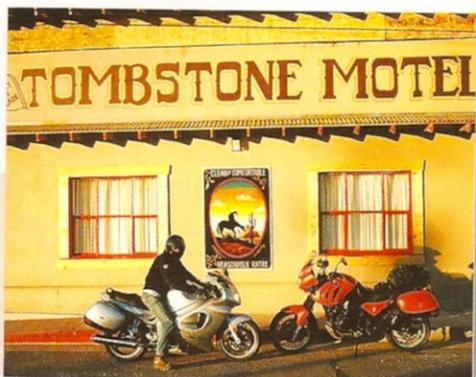
INDUGIANO UN POCO ALL'ANGOLO DELLA STRADA, IN ATTESA CHE LO SCONTRO A FUOCO COMINCI, MENTRE I COWBOY SI DISPONGONO LUNGO LE PASSATOIE IN LEGNO

all'ombra e per questa gente è solo un giorno come tanti.

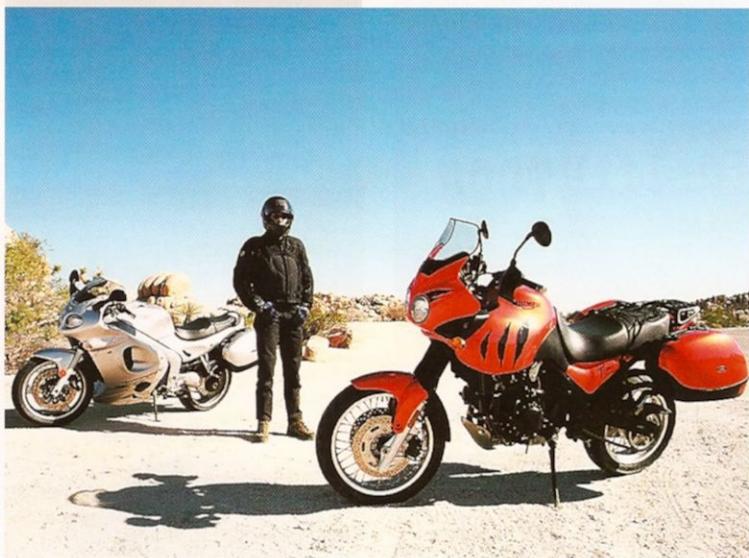
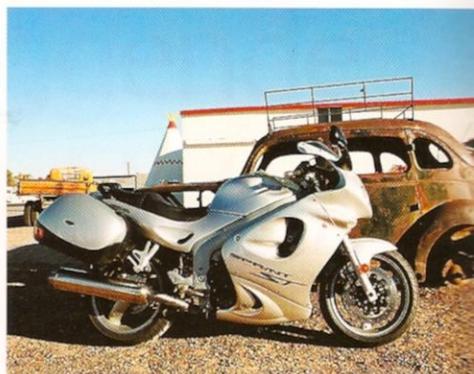
Un luogotenente con baffi, denti cariati e pistola vistosamente posticci si avvicina furtivo e dice: "Sapete che la legge proibisce di andare in giro completamente sbarbati?". Richard e io ci guardiamo. "Ci stiamo provando", rispondo, forte della mia barba non

fatta da qualche giorno, "Lo so, ma non basta," dice l'ufficiale che ci costringe a pagare la "contravvenzione" al Lion's Club di Tombstone.

Ripartiamo verso Bisbee, città un tempo famosa per le miniere di rame, per poi costeggiare il confine messicano più a sud, verso Douglas e ridirigerci a nord verso il New Mexico attraverso vaste praterie e macchie di



New Messico, un territorio di estremi e contrari, congelato nella storia. Fantastiche strade da percorrere!



vegetazione che ci accompagnano miglio dopo miglio, rifinite dal gentile profilo delle montagne sotto il cielo turchese. Fu in questa remota regione che si chiuse uno dei capitoli più tristi della storia del nostro paese. Vicino al villaggio Apache, l'insegna di sito di interesse storico indica il luogo dove il capo degli Apache, Geronimo, si arrese all'esercito dell'Unione nel settembre del 1886 mettendo così fine al genocidio delle guerre indiane che privarono le popolazioni indigene della loro terra.

Il New Mexico è il luogo in cui ebbe luogo la detonazione della prima bomba atomica e, a giudicare dalla desolazione del paesaggio, dubito che qualcuno si sia mai accorto del suo scoppio. Le strade secondarie che si inerpicano tortuose sulle colline, per poi proseguire con lunghi rettilinei ai piedi delle montagne per miglia e miglia, sono pressoché deserte poiché tutti viaggiano sulle Interstate (grandi autostrade, nd). Avevo una gran smania di provare la grinta della Sprint ST e così ho dato una rullata all'acceleratore e, chinandomi sul serbatoio, sono sfrecciato accanto a Richard in tranquillità cambiando le marce. Ma non per molto. I corridori, ovvero degli uccelli color azzurro lunghi circa 30 cm, resi celebri da numerosi cartoni animati, tendono ad attraversare improvvisamente la strada se vengono disturbati e, su una strada così stretta come quella, la mia velocità era forse esagerata.

La cavalcata attraverso il New Mexico è disseminata di una moltitudine di nomi familiari che si succedono man mano che attraversiamo più volte il Rio Grande e passiamo per Truth o Consequences, Albuquerque, per poi proseguire verso Santa Fe. William H. Boney, alias Billy the Kid, ha trascorso quasi tutta la sua avventurosa vita in questo stato e ogni città celebra anche il più piccolo legame che ha con lui. Ciò mi dà l'impressione che Billy the Kid abbia trascorso una notte in prigione più o meno in tutte queste località mentre si lasciava alle spalle una collezione di 12 omicidi. Fort Sumner, al centro dello stato, è la località dove si dice che lo

IL DESERTO SABBIOSO E MARRONE LASCIA SPAZIO A MONTAGNE RICOPERTE DA PINI VERDI CHE RAGGIUNGONO UN'ALTITUDINE DI 7.000 PIEDI

sceriffo Pat Garret gli abbia sparato nel 1881 mettendo così fine alla sua esistenza da fuorilegge e dove giace tuttora. Tuttavia, questo evento è avvolto dalle polemiche e c'è chi prospetta la riesumazione e l'esecuzione del test del DNA per determinare se il corpo nella tomba sia veramente quello di Billy the Kid.

Anche Robert Leroy Parker, meglio noto come Butch Cassidy, ha fatto la sua parte di scorribande e sparatorie nel New Mexico, comprese quelle all'Hotel St James di Cimarron, ad est di Taos.

Durante l'epoca del colonialismo spagnolo, il turchese veniva esportato in Messico, spedito a sud attraverso il Turquoise Trail (Sentiero turchese) che collega Santa Fe ad Albuquerque. Oggi, questo sentiero è il modo più bello per trascorre un'ora in moto. Il deserto sabbioso e marrone lascia spazio a montagne ricoperte da pini verdi che raggiungono un'altitudine di 7000 piedi, passando attraverso una manciata di piccoli villaggi lungo la strada che costeggia la catena montuosa di San Pedro. Purtroppo oggi il sentiero somiglia più ad una scia rosso sangue che turchese a causa delle macchie color

ruggine che imbrattano le strade dopo l'impatto con i coyote che in alcuni punti lasciano tracce simili a fuochi artificiali.

I fiumi di questa regione sono fiancheggiati da gruppi di pioppi canadesi dal fogliame color giallastro tipicamente autunnale e vivaci spruzzi di giallo Vangoghiano che pennellano in modo iridescente i toni terrei delle montagne e i marroni screziati di altre specie di alberi. Il New Mexico è soprannominato lo "stato incantato" e sto cominciando a capire perché.

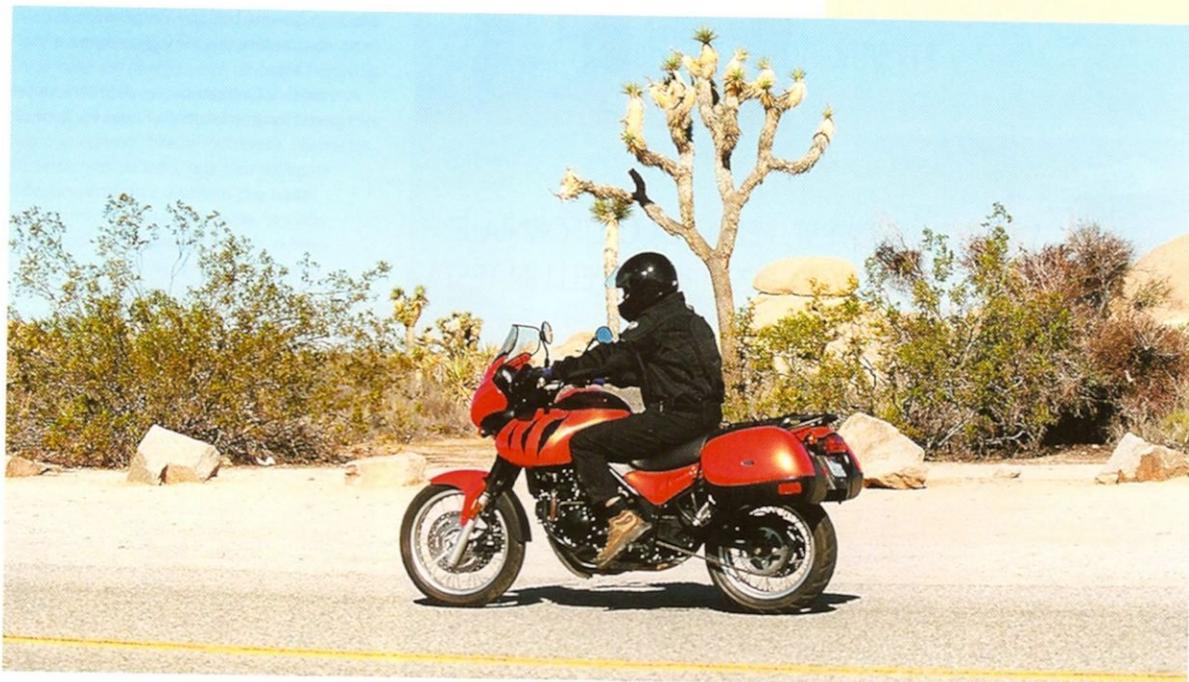
Nella zona settentrionale del New Mexico ci sono molti villaggi degli indiani d'America. Molti, come ad esempio Taos Pueblo, 5 miglia a nord di Taos, sono ancora abitati ed è possibile visitarli. Il pueblo è situato ai piedi delle montagne Sangre de Christo ed è costruito con mattoni essiccati rivestiti di fango e paglia che danno origine a costruzioni di stampo "cubista" con camere e case costruite al bisogno. La chiesa originale è in rovina dopo essere stata distrutta nel 1847 dall'esercito dell'Unione che voleva vendicare l'assassinio del Governatore locale. L'edificio religioso fungeva da riparo per le 150 donne e bambini che vi si nascondevano per difendersi

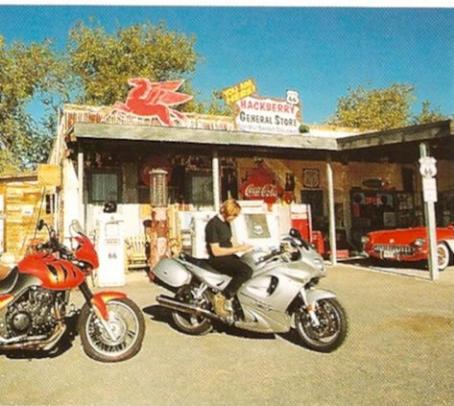
dal dio dell'uomo bianco. Quando i soldati dell'esercito vi puntarono contro i loro obici riducendola ad una montagna di ciottoli, uccisero quasi tutti coloro che erano al suo interno.

Alla conquista del West!

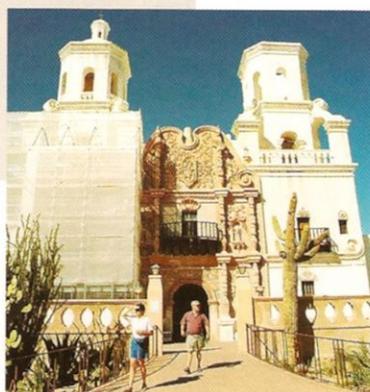
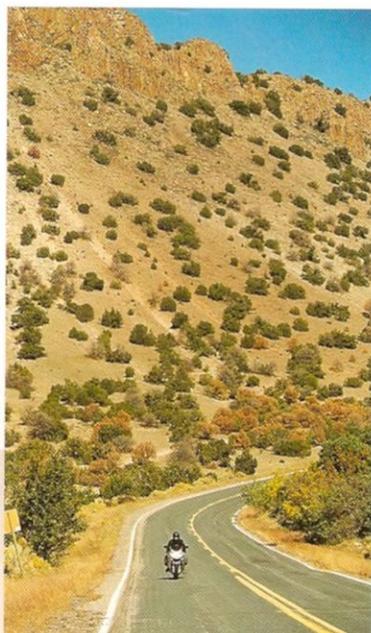
"Go west!" era lo slogan che attirò molti immigranti provenienti dall'Europa nel 19° secolo. Durante la corsa all'oro del 1849, migliaia di persone si sono riversate ad ovest inseguendo il sogno di trovare fortuna. Dirigersi a ovest, verso la California, è qualcosa che fa rizzare i capelli in testa. Si tratta di qualcosa di inspiegabilmente elettrizzante, in particolar modo se state guidando delle fantastiche moto come le nostre.

Come sempre, la Tiger supera qualsiasi ostacolo possa incontrare sulla strada senza togliere gioia e divertimento.





Territori incredibili da attraversare e fantastici ricordi del passato da visitare.



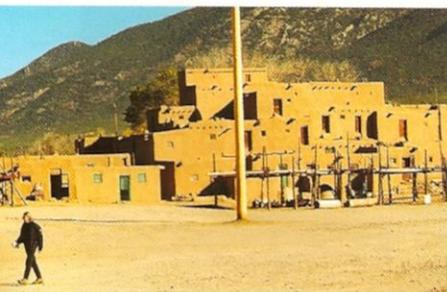
Ad ovest di Albuquerque visitiamo il villaggio di Acoma, detto anche Sky City, una città di indiani d'America situata in cima ad una mesa alta circa 100 metri nonché il luogo abitato più antico degli Stati Uniti, fin dal 1150 A.C.. La deviazione di 25 miglia ci porta nel deserto con le sue magnifiche rocce color sabbia. Verso la fine della strada si prosegue verso un promontorio che dà su una valle mozzafiato, a centinaia di piedi sotto di noi. Ci fermiamo al punto panoramico da cui si può ammirare il paesaggio esteso miglia e miglia di fronte a noi. La valle è attraversata da curiose pile di rocce a cui l'erosione del vento che soffia verso Sky City ha dato la forma di uovo.

Il nord-ovest dell'Arizona è dominato dalle riserve dei Navajo, degli Hopi, e degli Apache White Mountains in mezzo a cui passa l'Interstate. "Sleep in a wigwam" (Dormite in una tenda indiana), dice l'insegna di Holbrook, Arizona e, con una prenotazione tutta particolare, ci siamo riusciti. Il motel Holbrook Wigwam dispone di 15 tende in cemento con due letti ciascuna, una doccia bollente per cui si è disposti a morire dopo aver percorso oltre 300 miglia lungo strade bruciate dal sole in un solo giorno.

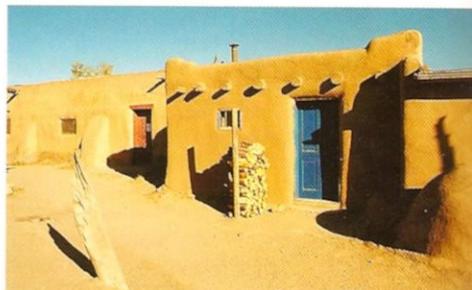
Nell'arco di poco tempo avevamo già assaporato molti degli aspetti tipici del West e avevamo già una bellissima esperienza in moto da ricordare, ma il meglio doveva ancora arrivare: Oatman.

Arriviamo a Oatman sul far della sera, dopo aver percorso un tratto della Route 66 ricco di

DIRIGERSI A OVEST, VERSO LA CALIFORNIA, E' QUALCOSA CHE FA RIZZARE I CAPELLI IN TESTA



Diversi aspetti della vita nel selvaggio West si possono vedere in piccoli frammenti di vita quotidiana.





fantastici tornanti a curve strette. Un'ora per fare 20 miglia. Ma che ora! Il punto più basso della forma piena del sole allunga l'ombra delle nostre moto e ha un effetto accecante mentre saliamo ingranando la prima e poi la seconda facendo non poca fatica a passare dalle zone di luce a quelle d'ombra scure. Sembra che la vita sia stata bruciata via, tutto è marrone, giallo e polveroso. Ci fermiamo su un passo e, in lontananza, vediamo la California, le montagne di Sacramento, una fila di cime che emergono dalla foschia.

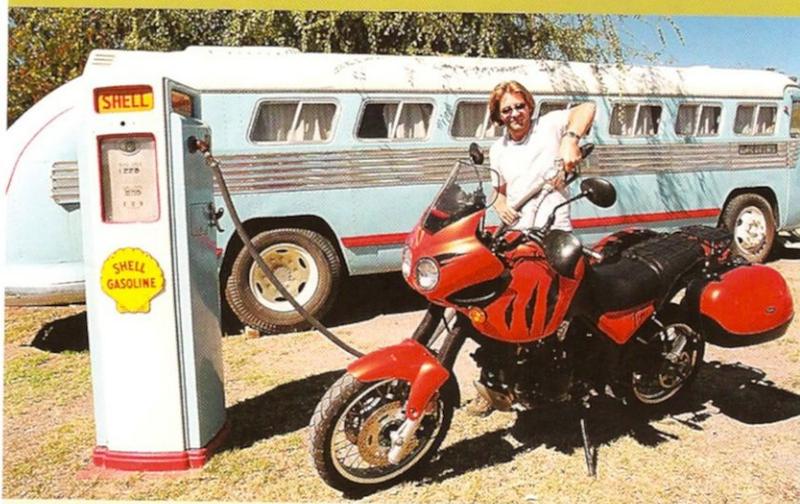
Oatman è una ex città di minatori, piena di asini. Purtroppo si tratta del tipo a quattro zampe, ovvero della specie discendente dei burros che furono liberati quando le attività di estrazione mineraria furono smantellate per decreto presidenziale nel 1942. Il loro letame fa il paio con gli edifici fatiscenti che costeggiano la breve Main Street creando così un'atmosfera autenticamente realistica che manca ai posti come Tombstone, ormai troppo tirati a lucido per esigenze di turismo di massa.

La città ha preso il nome da una famiglia sterminata dagli Apache e, un tempo, arrivava a contare fino a 5000 abitanti. Tale cifra si è poi ridotta a 50 persone nel 1968, quando ormai l'abitato stava andando in sfacelo. L'unica possibilità di alloggio è l'Hotel Oatman, un edificio in mattoni essiccati che risale al 1902 e che ha ospitato Carol Lombard e Clark Gable nella loro prima notte di nozze nel lontano 1939. Poco è cambiato da allora. Niente TV. Niente aria condizionata. Niente bagno in camera. Niente caffettiera. Niente di niente se non un letto, una luce collegata male, un ventilatore a soffitto che batte languidamente l'aria soffocante, polvere negli angoli, un soffitto in lamiera di ferro ondulata e pavimento in linoleum rosso splendente e lucidato da decenni di calpestio e un minuscolo box doccia in plastica collocato vicino alla toilette che serve tutte le camere.

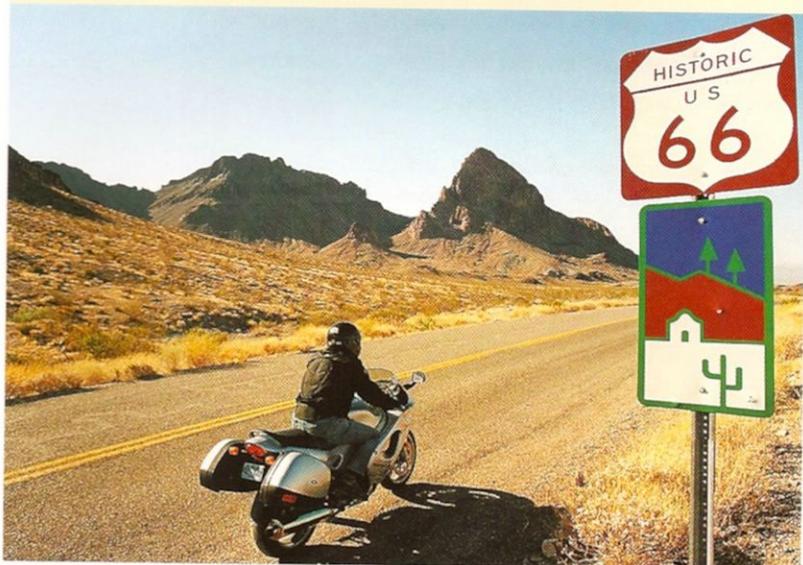
Non c'è da sorprendersi che la tariffa da \$35 sia in realtà una donazione per i lavori di restauro. Per testare le molle del letto che fu di Clark e Carole ci vogliono altri 20 dollari. A parte il fatto che fa troppo caldo per dormire, il posto è fantastico.

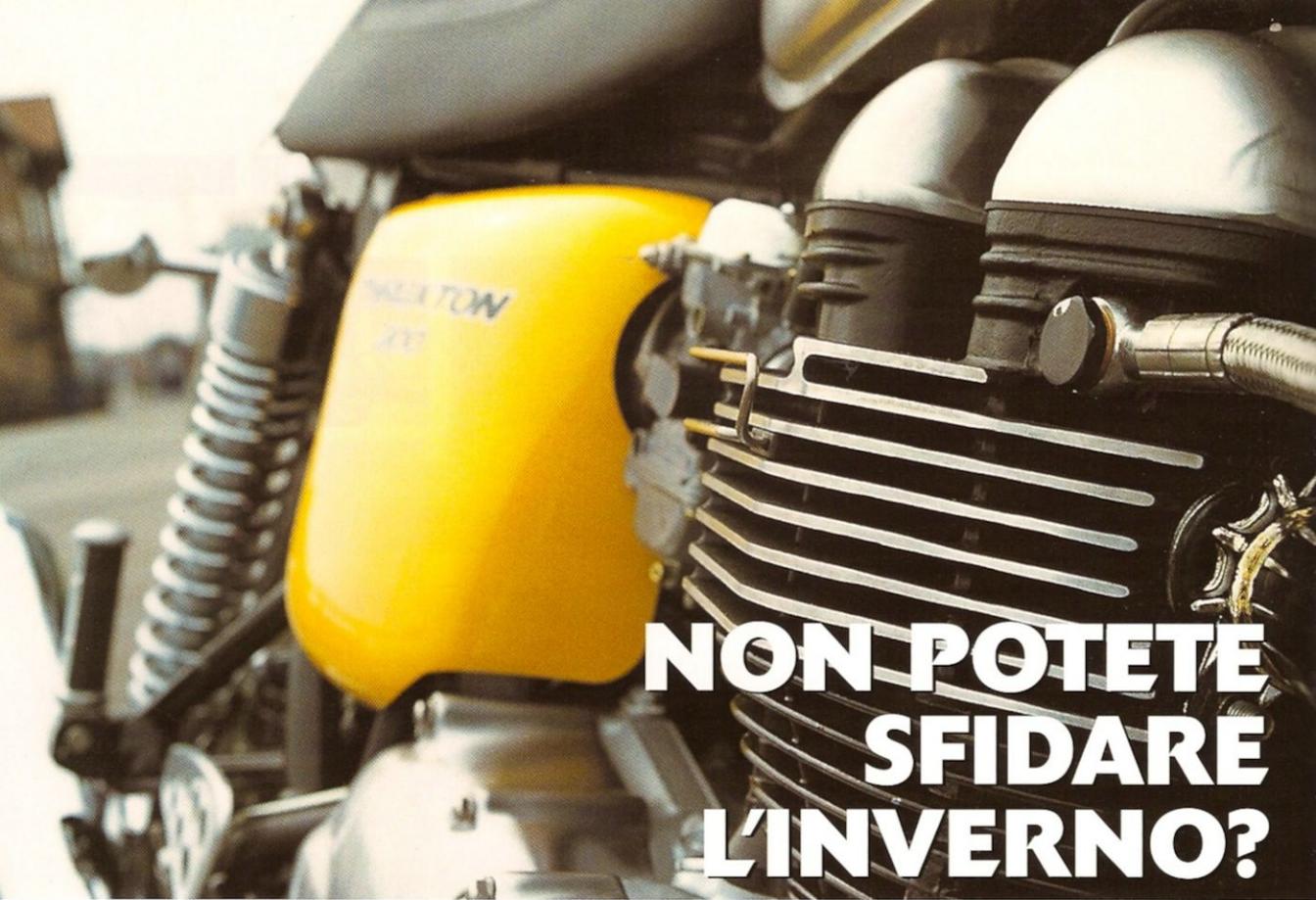
Ripensandoci però, l'assenza di comfort e servizi mi accomuna, anche fisicamente, a tutti coloro che utilizzarono la forza motrice dei cavalli per andare a ovest in passato, credo di essermelo meritato... del resto, è così che era il vecchio West.

Da piccole cose tu potrai trovare quella che era la vita di tutti i giorni nell'America del passato.



ARRIVIAMO A OATMAN SUL FAR DELLA SERA, DOPO AVER PERCORSO UN TRATTO DELLA ROUTE 66 RICCO DI FANTASTICI TORNANTI A CURVE STRETTE





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 indicati sul libretto di manutenzione della motocicletta
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.

TRIUMPH
GENUINE PARTS

Solo 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.

**Genuine Service
Genuine Assurance
Genuine Competitive Prices
The Genuine Product**

www.triumphgenuineparts.com

R.A.T. World

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

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



CARIAMICI

con Alessandra Gasperini

Eccoci nel 2005: un nuovo anno, nuove sorprese, nuovi eventi. Sicuramente il più importante sarà l'ottava edizione del Triumph Day che si svolgerà il 3-4 e 5 Giugno 2005 nell'ormai consueto autodromo di Varano de Melegari (PR).

Quest'anno per la prima volta sarà un Triumph Day Internazionale e la giornata del 3 sarà interamente dedicata agli iscritti al RAT con corsi di guida e di impennata gestiti dal mitico Kevin Carmichael.

Non vi dimenticate però della Thrupton Cup, il trofeo che si svolgerà in 4 gare a partire dal 15 Maggio a Vallelunga. Vi aspettiamo numerosi!!

Ed infine un caloroso abbraccio ed un grazie particolare a Riccardo Savastano che, per motivi personali, ha deciso di lasciare la carica di

PACK LEADER di Firenze.
In bocca al lupo Rikka!!

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@triumph.co.uk



Around the Packs

Alessandria - Ror

08 Maggio 2005: Presentazione gamma e motogiro Monferrato

09/10 Luglio 2005: Motoraduno Internazionale Madonnina dei Centauri

18 Settembre 2005: Trofeo Minimoto
Davide Olivari, 0131 226264
(info@fuorigirimoto.com)

Arezzo - Paddock

28/29 Maggio 2005: Passo dello Spino - Laverna

25/26 Giugno 2005: Montalcino - Scansano

16/17 Luglio 2005: Passi San Sepolcro e Viamaggio

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

Bari - Amos

24/25 Aprile 2005: Weekend sul Gargano

08 Maggio 2005: Valle d'Itria

21 Maggio 2005: Il Salento

26 Giugno 2005: Bike & Fly

Ciro Lepore, 340 342261

(triumph_t.sport04@libero.it)

Bassano - Berti Moto

14 Maggio 2005: Dolomiti Forever

16 Luglio 2005: Piegando s'impara

10 Settembre 2005: The Lochness Road

Giuliano Bordin, 0424 510128

(giuliano.bordin@bertimoto.com)

Bergamo - BM Centro Moto

15 Maggio 2005: 2° Edizione Valli

Bergamasche

09 Luglio 2005: Cena da Olga

11 Novembre 2005: Livigno e dintorni.

Antonella Vecchi, 035 312042
(giovanni.martinelli@inwind.it)

Brescia - Daytona

10 Aprile 2005: Tour dei Laghi

19 Giugno 2005: Campione Grill Run

18 Settembre 2005: Colline e Vigneti Tour

Francesco Savoldi, 030 3367230

(triumph.brescia@numerotre.it)

Bologna - MVM Holding

Stefano Caiumi, 051 6014961
(mvmotto@libero.it)

Bolzano - Motosport

17 aprile 2005: Passo Mendola & lago di Molveno

10 luglio 2005: Stelvio, Gavia e Tonale (Run dei pizzoccheri)

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

Marco Noll, 328 7396951

(marcospeed@tin.it)

Cagliari - Tecnomoto

Giuseppe Vacca, 070 401314

(triumph@tecnomotocagliari.it)

Catania - Motorwagen

24/25 Aprile 2005: Raduno del Belice

29 Maggio 2005: Rocche del Castro

30 Ottobre 2005: Raduno della Tonnara

Alessandra Zappalà, 095 221708

(zappalex@libero.it)

Caserta - CM DE Rosa

23 Febbraio 2005: Triumph Night

20 Marzo 2005: Passeggiata in Primavera

(Itri)

03 Aprile 2005: Passeggiata (alto Casertano)
Conca della Campania

Domenico Murgera, 338 3064516

(dmurgera@hotmail.com)

Catanzaro - Ad'A Motor Service

29 maggio 2005: Mare Nostrum

11 luglio 2005: Con le pinne, fucile ed occhiali

12 settembre 2005: Due funghi e una capanna

Paolo Garreffa, 338 2259679

(paolo.garreffa@tiscali.it)

Cesena - Roar

1 maggio 2005: I marroni di Marradi

22 maggio 2005: Muraglione - Passo Calla

11/12 Giugno 2005: Toscana Tour

02/03 Luglio 2005: Colazione al Colosseo

10/11 Settembre 2005: Monti Sibillini

Matassini Domenico, 0547 21864

(motorixcesena@libero.it)

Chiavari - Motomania

10 Aprile 2005: Ricominciamo da 5 Terre

24/25/26 Giugno 2005: Girovagando in

Trentino

3/4 Settembre 2005: Avventure nel Verdon

Guglielmo Cernò, 348 3509024

(cernoguglie@libero.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)

Como - Bikers Como

Quintavalle Rovertò, 031 5001012

(info@chimoto.it)

Dogliani - Sanino Moto

24/25 Aprile 2005: Gole del Verdons
 19 Giugno 2005: Riviera Ligure Mare e Pesci
 11 Settembre 2005: Dogliani e dintorni, sapori autunnali
 Marco Frascalino, 0173 721051 - 3351097019 (m.frascolino@tiscali.it)

Firenze - Olivi e Motori

Tutti i mercoledì sera: Meeting at "James Joyce Pub"
 22 Dicembre 2004: Cenone di natale RAT pack Firenze
 23 Marzo 2005: Cenone di Pasqua RAT Pack Firenze
 25 Aprile 2005: Tirolo Run
 11 Settembre 2005: Der Nurburgring Raid
 Vittorio Olivi, 320 3362190 (triumph.firenze@numerotre.it)

Foggia - Moto Service

27 Marzo 2005: 2° Anniversario Moto Day Service
 19 Giugn 2005: Gargano Tour
 9 Ottobre 2005: Mo' v' dim
 Giuseppe Bonfitto, 0882 224929 (moto.service@katamail.com)

Genova - William Franceschini

October 24, 2004 "Gran Finale"
 Ci eravamo lasciati dopo il Toscana Run di Settembre con la promessa di non aspettare troppo per ritrovarci ed eccoci quindi pronti, il 24 ottobre, per il primo evento della stagione 2005 in netto anticipo con il calendario.

Partiamo quindi da Genova e, dopo un rapido consulto, decidiamo di sfidare il brutto tempo e, rimanendo fedeli al road book originale, saliamo verso il Passo del Turchino. Per nostra fortuna non piove ma la strada presenta il campionario completo dello sdruciolevole: asfalto bagnato, foglie secche,



castagne e relativi ricci, sabbia ecc.
 Arrivati in cima al Turchino, imbocchiamo la strada che porta al Faiallo e qui la situazione cambia sensibilmente: probabilmente per evitarci lo stress di vedere le pessime condizioni della strada cala una nebbia fittissima che riduce la visibilità a poco più di zero!
 Proseguiamo impavidi e finalmente la nebbia si dirada: siamo immersi nel più classico dei paesaggi autunnali e ricominciamo a goderci le strade che ci portano a Sassello. Pausa colazione e si riparte: Pontinvrea, Altare, Bormida ecc. circondati dalla bellezza dei boschi d'autunno e dal piacere di essere qui, insieme, con le nostre Triumph. Quando già sogniamo l'arrivo per il pranzo, ci ripiomba addosso la nebbia! Ormai però siamo diventati esperti e riusciamo ad arrivare al Melogno senza troppe preoccupazioni. Da qui la discesa verso Finale Ligure (da qui il nome del Run...) e finalmente si raggiunge L'Osteria del tempo perso che, oltre ad essere un posto dove si mangia benissimo, è di proprietà del fratello di un felice possessore di Rocket 3! Il pranzo, fra allegria ed alcolici vari, va avanti ben più del previsto e il rientro per strade statali costiere viene abbandonato a favore di quello (orrore!) autostradale.

Alla prossima !!!

24 Ottobre 2004: Gran Finale
 16/17 Aprile 2005: A casa di Willy
 21/22 Maggio 2005: Rat & Raft
 William Franceschini, 010 8370757 (badwilly@franceschini.it)

Jesi - Luca's Motorcycles

8 Maggio 2005: M. Terminillo Run
 09 Ottobre 2005: Montefeltro Tour
 4 Dicembre 2005: RAT Inverno
 Giuliano Belardinelli, 333 7666393 (lucasmotor@tiscali.it/gibela@tin.it)

Latina - Moto Bodema

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

Lecce - Ferrari Expoautomoto

17 Aprile 2005: Motoincontro Ferrari Motor Palace
 Luglio 2005: Le Murge
 Settembre 2005: Lo zoo Safari
 Loredana Mortella, 0832 340700, (annapetrachi@libero.it)

Lucca - Ferbike

24 Aprile 2005: Volterranea Tour
 19 Giugno 2005: Giro toscano-emiliano
 10 Luglio 2005: Giornata Chiantigiana
 18 Settembre 2005: Giornata Chiantigiana
 Pieri Mitya, 0583 379585 (ferbikesrl@yahoo.it)

Massa - Alo's Motorcycles

17 Aprile 2005: TBA
 22 Maggio 2005: TBA
 19 Giugno 2005: TBA
 Marco Bondielli, 0575 830087 (triumph.massa@numerotre.it/marco.bondielli@siriosrl.net)

Milano - Triumph Milano

06 Marzo 2005: Carburata tour
 08 Maggio 2005: Day tuna
 09 Luglio 2005: Thunder beer
 12 Agosto 2005: Stars & stri...umph
 11 Settembre 2005: Moonlight drive
 Marco Lugli, 328 3574865 (ratpackmilano@yahoo.it)

Milano - Ruote a Raggi

Francesco Cucchi, 02 57403809 (info@ruoteaaggi.it)

Napoli - Supertrè

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

Napoli - De Rosa

October 24, 2004 "Visita al Parco Matese"

Alle 9 in punto tutti partecipanti erano pronti per la partenza, ci siamo incamminati lungo i tornanti per arrivare alle 11 circa sul bellissimo lago del Matese. Abbiamo iniziato alle ore 13 il luculliano pranzo al bellissimo agriturismo "Le Falode", dove tutto era stato perfettamente organizzato!

Dopo pranzo abbiamo girovagato per



l'enorme ed incantevole parco, prima di risalire sulle nostre compagne di viaggio (le nostre splendide motociclette) e prendere, con rammarico, la via del ritorno.

Grazie a tutti e alla prossima.

December 16, 2004 "Merry Christmas"

E' il 16 Dicembre e sono circa le ore 21:00 quando con tutti i numerosissimi Triumphisti abbiamo dato il via, alla ormai consueta cena di Natale.



La serata e' stata allietata dalle canzoni suonate e cantate da un artista molto noto, anche se dopo qualche bicchiere di ottimo vino le voci che cantavano erano molte di più dell'unico vero cantante.

Il culmine e' stato quando e' iniziata l'estrazione della tombolata napoletana (i cui doni non potevano che essere gadgets Triumph) che qualche partecipante molto allegro ha cercato di figurare.

Il tutto si è concluso con scambi di baci, abbracci e tanti tanti auguri per uno splendido Natale ma ancora di più un meraviglioso 2005!!

17 Aprile 2005: Gita in costiera
De Rosa Francesco, 081 5630099
(derosa.napoli@libero.it)

Novi - Novi Moto

24 Aprile 2005: I Castelli del Novese
03 Luglio 2005: Motoraduno d'epoca
11 Settembre 2005: Motogiro Triumph
Autumn 2005
Roberto Motta, 0143 2037 - 347 4691040
(info@novimoto.it)

Palermo - MEG

4 Dicembre 2004: Cannolo Raid
19/20 Marzo 2005: Verso il "caldo" vulcano

4 Giugno 2005: Siamo rimasti in "tre"
Michele Supino, 091 307202
(giovanni.dalia@libero.it)

Padova - H-Hermes

24/25 Aprile 2005: Triumph Bibbiena
3 Luglio 2005: Triumph Sutrio
4 Settembre 2005: Triumph Zocca
Hermes Capriolo, 049 772799
(hhermes@tin.it)

Parma - Galli Moto

23/24 Aprile 2005: TBA
18/19 Giugno 2005: TBA
11 Settembre 2005: TBA
Francesco Moretti, 059 775060
(info@fotomagia.it/francescomoretti@sharks.it)

Pescara - Faieta Moto

19 Giugno 2005: Kill Sheep Volume 2
16/17 Luglio 2005: Fiaschi Roventi
18 Settembre 2005: Summer Tribute
Giuseppe Brunetti, 085 4715867
(faietamoto@faietamoto.com/brune@inwind.it)

Perugia - MD Moto

January 06, 2005 "Motobefana 2005"

Un occhiata al tempo che oggi sembra più demente del solito e, infilata tuta e sottotuta, vado in concessionaria per gli ultimi preparativi.

Porto fuori il Tiger di Sean che, non potendo esserci, mi ha chiesto di provare la moto.

Il Tiger è quella che maggiormente preferisco. Comoda e veloce come una stradale diverte sul misto e ti fa venir voglia di macinare chilometri.

Con Alvaro e Piero l'appuntamento è alla 8.30. Puntualissimi arrivano in sella alle loro moto carichi di buon umore e di euforia per il primo giro dell'anno.



Il primo è un mito ed un gran compagno, ha una Speed che adora, mentre Piero ha una Sprint del 98 che sembra uscita da Hinckley ieri. Solo che sul suo gilet non c'è più spazio nemmeno per una patch!!

Via si parte. Prima tappa alla stazione per unirci al resto del gruppo da dove, con i soliti affezionati che già ci aspettano e con piacere anche con qualcuno alla sua prima uscita in gruppo con noi, andiamo al punto di ritrovo del raduno che vede schierate più di trecentocinquanta moto.

Il clima è allegro e tra saluti e foto di gruppo per quest'anno decidiamo di fare uno strappo alla regola. Ci stacchiamo dal serpente seguendo un itinerario tutto nostro per soddisfare quella insaziabile voglia di fare un po' di curve che ogni motociclista ha.

Prendiamo la strada delle sette valli che partendo dal cuore della città regala dopo pochi chilometri panorami suggestivi e tipici della campagna umbra.

Faccio strada e procedendo in fila con i fari accessi, appena smorzati da una leggerissima nebbiolina, apprezzo il suggestivo colpo d'occhio che riflette lo specchietto del Tiger.

La strada è un po' umida ma l'asfalto è ottimo ed il Tiger scorre via veloce e sicuro. Fatta l'ultima valle iniziamo a salire verso il monte Peglia con una serie di fantastiche curve e contro curve in leggera salita che ci portano fino a mezza costa dove la sosta diviene d'obbligo per un cado caffè.

Insomma, stesso copione di sempre ma sempre nuovi sorrisi ed una passione che si rinnova ogni volta.

Grazie a Piero, Alvaro, Emiliano, Francesco, Nicola, Stefano B, Stefano A, Filippo, Fabio, Luca e Leonardo.

6 Gennaio 2005: Moto Befana
11 Giugno 2005: Infiorata di Spello
15 Luglio 2005: Moto night jazz
Marco Daniele, 075 5173004
(mdmoto@libero.it)

Pesaro - Cafè Racer Store

03 Aprile 2005: Diga di Ridracoli
22 Maggio 2005: Civita di Bagnoregio
19 Giugno 2005: Monti Sibillini
Valentini Massimo, 0721 288769
(caferacerstore@virgilio.it)

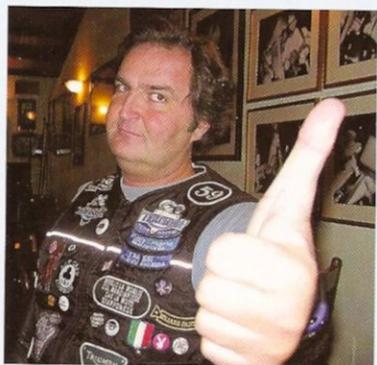
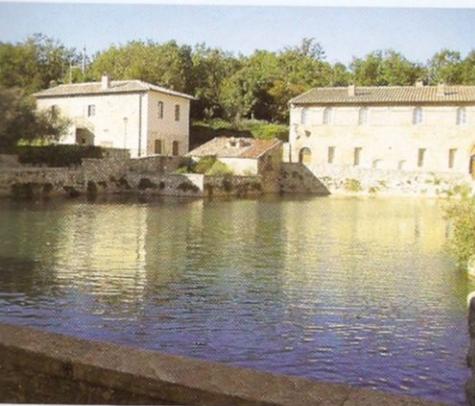
Potenza - AutoveloX

24 Aprile 2005: Passeggiata delle Dolomiti
Lucane
5 Giugno 2005: Moto Incontro "autoveloX"
7 Luglio 2005: 2° Edizione Festa di Estate
Dario Scavone, 0971 469919
(scavone.giulianoan@tiscali.it)

Roma - Speed Triple

January 01, 2005 "Bagno Vignoni"

Ciao ragazzi, al pronti e via di nuovo insieme, in 40 presenti all'appello....cifra quasi record



per un raduno praticamente invernale cha ha saputo riservarci emozioni e situazioni sicuramente al di sopra della media, ma non delle aspettative; perché si sa, ogni centauro che si rispetti ha un trucco, ed il nostro è quello di aver capito cha alla Numero tre di via della Farnesina (Roma) hanno imparato anche a controllare a piacimento le condizioni meteo....grandi!!!!

Questa volta la destinazione è stata Bagno Vignoni, posto incantevole che prima di abbracciarci tutti nel calore delle sue rinomate e rilassatissime terme e nei suoi tradizionali sapori culinari, ci ha regalato curve interminabili e paesaggi mozzafiato (almeno per coloro che li hanno saputi apprezzare).

Il percorso e l'organizzazione, frutto di un'esperienza ormai consolidata, sono stati impeccabili come sempre, ma la vera costante dei nostri raduni è ormai rappresentata dalla



solidarietà e dallo spirito di un gruppo di amici che, tra "un'aperta" e una risata, tra una curva e una bella chiacchierata in compagnia (complimenti a Flavio per la lezione di storia), riesce a farsi "sempre più strada". Un plauso a tutto il gruppo, quindi (a Stefania e al "Corso" in primis, ma anche a tutti i tecnici che dietro le quinte ascoltano i nostri capricci e preparano le "belle" per le grandi occasioni), e un ringraziamento speciale al Direttore e al Generale che nonostante qualche "acciachetto" di non poco conto, hanno deciso di non disertare il tour e di non privarci della loro insostituibile compagnia, della serie... "gli amici sono gli amici, le triumph sono belle e mai dome creature, ma le curve...sono le curve, in tutti i sensi, e a buon intenditore poche parole (vero Generale!!!).

Ciononostante, le defezioni di lusso non sono mancate neanche questa volta, purtroppo, ma, dal momento che le motivazioni erano più che serie, in via del tutto eccezionale c'è stato un pensiero speciale anche in favore degli assenti (un ciao ad Andrea, Angelica, Bird, Luca etc...).

PS: Mi raccomando quest'anno al Triumph day...e chi non viene è un buffalmacco (e magari c'ha pure la moto giapponese!!!) Alla prossima, come sempre!

Cristiano P.

P.P.S:

Circa 10 anni fa a bagno Vignoni Carlo Talamo organizzò il primo raduno nazionale Triumph, eravamo circa 27 da tutta Italia, ora solo da Roma siamo in 40.

Fate un po' voi

Il Direttore

16/17 Aprile 2005: Sardegna
21/22 Maggio 2005: Molise
15/16 Luglio 2005: Alto Lazio
Stefania Di Porto, 06 36382160
(speed_triple@inwind.it)

Roma Centro - AB Moto Due

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/a.buccellato@cmbconsulting.it)

Roma - Solomoto Service

03 Aprile 2005: Gaeta
08 Maggio 2005: Norcia
29 Maggio 2005: Todi
Andrea Biagioni, 06 77250361
(solomototriornfale@virgilio.it)

Salerno - Officine Inglesi

17 aprile 2005: The RAT coast to coast

(Costiera Amalfitana)
15 maggio 2005: The RATs come back to old Greece (Cilento)
19 giugno 2005: The RATs conquer the mountain (Valico Chiunzi)
Paolo Di Martino, 089 2580502
(officineinglesi@jumpy.it)

Savona - Varaldo

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

Terni - Bartollini Moto

03 aprile 2005: Primavera Triumph
05 giugno 2005: Estate Triumph
10 luglio 2005: Birra e Motori
Manolo Brunotti, 349 2215900
(mb.triumph@libero.it)

Tolentino - Hony Cars

07 Maggio 2005: Triumph & Co
10 Settembre 2005: Mavattellapijampianino
TBA: Civitanova-Civitavecchia
Luca Tintinelli, 0733 973955-329/3231477
(info@honycars.it - l.tintinelli@eclipsead.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 2005: Triumph al Lago di Bled
19 Giugno 2005: Sul Passo Mauria
10 Luglio 2005: Giro della Valle Austriaca
Roberto Ulian, 0432 852083
(dreambikeudine@tistali.it)

Varese - Moto Africa Adventures

22 Maggio 2005: Lago d'Ello
12 Giugno 2005: Pino lago Maggiore
10 Luglio 2005: Castello di Morcote
Fernando Gargiulo, 0332 203615
(africadventure@libero.it)

Viterbo - Re Carlo

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

Vicenza - Motoboom

21 Novembre 2004: Gita di fine stagione
1 Aprile 2005: Festa Triumph all'11
5 Giugno 2005: Tour Enogastronomico sui colli berici
Sandro Molena, 0444 341802
(info@motoboom.it)

Verona - Martini

January 8/9, 2005 "Dal tramonto all'alba"

Domanda: cosa succede se il concessionario Triumph più pazzo del mondo organizza il raduno più folle che sia mai stato ideato? Viene fuori pura libidine!!!!

Questo è il racconto di un evento che ha del rocambolesco. Un evento a cui ho avuto l'onore e la fortuna di partecipare. Quasi quaranta Triumph che, in un freddo sabato sera di gennaio, partono da Verona alla volta del lago di Garda, percorrendo circa 250 km, salvo poi farvi ritorno alla mattina.

Il mio personale viaggio inizia a Roma, su un treno che mi porta a Verona, dove arrivo alle 17.40.

Lì, alla NumeroTre, c'è Nicola che mi attende indaffarato nelle sue mille cose. Mancano due ore alla partenza, ma sono più eccitato che mai. Ne aprofitto per visitare, con mistica devozione, ogni anfratto della concessionaria. Nel frattempo iniziano ad arrivare i primi partecipanti. Alle 20 (orario di partenza), il piazzale antistante la NumeroTre è pieno di moto e di persone desiderose di partire.

Il clima è molto gioviale. Rincontro vecchi amici e faccio la conoscenza di nuovi. Finalmente si parte. La prima tappa è l'aperitivo in Piazza delle Erbe, al centro di Verona. Al nostro arrivo suscitiamo la curiosità dei cittadini che si trovano a transitare per le vie del centro

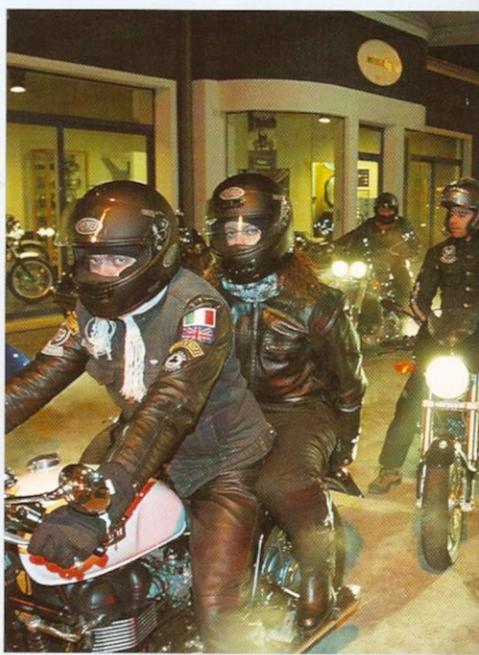
storico. Dopo circa quaranta minuti si risale in sella alla volta di Lazise e Torri del Benaco.

Nei primi trenta chilometri siamo avvolti da una fitta nebbia che rende magica la nottata appena iniziata. Nicola, con la Rocket, guida la compagnia. L'andatura è tranquilla e permette a tutti di non perdersi. Di tanto in tanto ci sono delle brevissime fermate per compattare ancor di più il gruppo. Verso le 22.30 si fa sosta per la cena in una locanda a Pai di Sopra. Abbiamo fatto circa ottanta chilometri. Ne aprofitto per legare ancor di più con gli amici veronesi. A proposito: chi lo dice che al nord sono freddi? Non conoscevo molte persone, ma in poco tempo sono riuscito a crearmi molte simpatie. Tra una portata e l'altra si fa mezza notte e mezzo: è l'ora di ripartire. La prossima tappa è Riva del Garda. Il panorama cambia. L'andatura è molto tranquilla e ci permette di ammirare lo splendido paesaggio. Arrivati a Riva del Garda molti ne approfittano per rinfantarsi dentro a bere della birra. Qualcun altro, come il sottoscritto, se ne sta fuori ad ammirare il lago reso incantevole dai raggi della luna che si riflettono sullo specchio d'acqua. Intorno alle 3 del mattino si risale in moto: destinazione Lazise e poi rotta verso Verona. Facciamo altre due soste: per bere il "vin brulé" e fare rifornimento.

Lasciandoci il lago alle spalle, notiamo che la temperatura si fa più rigida. Alle 5 del mattino siamo tutti infreddoliti, scorgiamo un bar e vi entriamo per ripararci. La pausa non dura molto. Dopo circa mezz'ora siamo alla volta di Verona, dove arriviamo intorno alle 6.10. Ci ritroviamo tutti davanti all'Arena per fare le foto. Il freddo e l'umidità ormai mi sono entrati dentro le ossa, ma sprizzo felicità da tutti i pori. Facciamo tante foto e ci scambiamo numerose pacche sulle spalle, soddisfatti della bella avventura appena trascorsa. Alle 7.00 l'epilogo: colazione insieme, saluti e chiusura del raduno. Io torno alla concessionaria con Nicola, dove mi cambio per andare immediatamente alla stazione e prendere il treno per Roma. Bellissimo!!!!

Ascanio "Asky 1:43"
Gardini -
Roma.....pardon
.....Verona!!!!

Grazie a:
Nicola Martini, per aver inventato un raduno così bello



Mauro, per l'organizzazione
Claudio Concina, per le foto e le tante
dichieste tecniche
Marco e Marco (Cassolari), per la perizia nel
preparare le moto
Tutti gli amici veronesi, per la bella
compagnia.
GRAZIE A TUTTI!!!!

8/9 Gennaio 2005: Dal Tramonto all'alba
8 Maggio 2005: Medievale times
3 Luglio 2005: Tractor Tour
Mauro Lippi, 045 8201607
(numerotrever@infinito.it/mauro.63@vodafone.it)

Voghera - Bandirola Moto

24 Aprile 2005: Raid 4 Valli
26 Giugno 2005: Salita del Monte Penice
25 Settembre 2005: TBA
Luca Ramari, 0383 47857
(bandirolamoto@libero.it)





GO YOUR OWN WAY

TRIUMPH

Abbigliamento

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 *
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 F.lli 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.	Pescara PE	0039 085 4715947 *
MD MOTO di Marco Daniele	Ellera di Corciano PG	0039 075 5173004 *
C.M. DE ROSA S.r.l.	S. Maria Capua Vetere CE	0039 0823 847561 *
MOTO BODEMA S.r.l.	Latina LT	0039 0773 474346 *
AD'A MOTOR SERVICE di Andrea D'Audino	Soverato CZ	0039 0967 522175 *
MOTO AFRICA ADVENTURES S.a.s. di Gargiulo Fernando & C.	Induno Olona VA	0039 0332 203615 *
DREAM BIKE di Clemente Andrea	Monfalcone GO	0039 0481 791300
CHIMOTO S.r.l.	Limbiate MI	0039 02 99055533 * (COMO)
PADDOCK S.r.l.	Arezzo AR	0039 0575 300761 *
AUTOVELOX di Giuliano Scavone	Pignola PZ	0039 0971 469919 *
RUOTE A RAGGI di Roberto Frosini	Milano MI	0039 02 57403809 *
MOTORICAMBI di Dal Bello Franco	Pordenone PN	0039 0434 570138
MOTORICAMBI di Dal Bello Fulvio	Conegliano Veneto TV	0039 0438 61510 *
DREAMBIKE S.r.l.	Tricesimo UD	0039 0432 852083 *
DE ROSA S.r.l.	Napoli NA	0039 081 5630099 *
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 78469630 *
VIEMME S.r.l.	Paruzzaro NO	0039 0322 541999
MVM Holding 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	0131 226264 *

"Triumph World" apre i battenti!



Gli osservatori più attenti avranno certamente notato i sottili cambiamenti che hanno interessato l'immagine pubblica di Triumph nel corso dell'ultimo anno. Tra le novità figurano il logo leggermente rivisitato, presentato sulla scorsa edizione di Torque, il nuovo look delle brochure e della pubblicità ed il rinnovato sito Web. A ciò si aggiunge una gamma di motociclette dal grande impatto visivo e dalle elevate prestazioni come la Rocket III, la nuova Speed Triple, la ST e la Thruxton 900.

Tutti questi elementi concorrono a creare ed esprimere le emozioni e l'individualità che caratterizzano le motociclette Triumph.

L'ultimo tassello che completa il mosaico è il

nuovo look dei concessionari Triumph su scala mondiale. Appositamente denominato "Triumph World", il design si ripropone di creare un ambiente unico dove motociclisti e rivenditori possano incontrarsi e comunicare utilizzando la lingua franca di Triumph. Presentato a più di 1000 rivenditori Triumph di tutto il mondo, in occasione della Global Triumph Dealer Conference, tenutasi a Londra lo scorso settembre, il design è stato dapprima testato nel nuovo store milanese e, da allora, quattro progetti hanno preso l'avvio in Inghilterra: Metropolis Triumph a Londra, North City Triumph a Chigwell, Pure Triumph a Wellingborough e Solihull Triumph a Birmingham.

La richiesta da parte dei concessionari di



diventare degli store "Triumph World" è stata incredibile e nei prossimi mesi dozzine di rivenditori Triumph in tutto il mondo adotteranno il look "Triumph World".

Il design ha già dato prova del suo successo tra clienti e rivenditori. Peter Smith della concessionaria North City Triumph di Chigwell, a nord di Londra, ha accolto 180 persone alla propria inaugurazione tenutasi domenica 23 gennaio e Ian Waldock, della concessionaria Metropolis Central London, da quando è passato al nuovo design dopo Natale ha registrato un aumento nel numero di visitatori della sezione "Triumph World" del suo "doppio" franchising.

Oltre a presentare le motociclette ed i prodotti Triumph in un'atmosfera elegante ed agevole, il sistema "Triumph World" cerca di creare un clima accogliente. In aggiunta alle aree espositive chiaramente definite che guidano il cliente all'interno del punto vendita, laddove lo spazio lo consente, vi è una caffetteria dove i clienti possono rilassarsi, parlare, consultare materiale illustrativo e valutare gli acquisti o semplicemente attendere comodamente seduti mentre il compagno dà un'occhiata in giro o prova l'ennesima giacca!

Cercate il "Triumph World" più vicino a voi!





Racconti sulla Tiger

La Tiger di Triumph è una campionessa di versatilità nel senso più autentico del termine. Parola di Daryll Young, tester della rivista TWO, che lo ha personalmente verificato in un recente viaggio in moto e campeggio nel sud della Francia.



Words: Daryll Young Pics: Oli Tennent, courtesy TWO Magazine

Come spesso succede in questi casi, tutto è iniziato al pub. In quattro eravamo seduti al tavolo del pub vicino a casa a sorvegliare

Guinness e a sperare in una di quelle lunghe estati indiane che durano fino a ottobre inoltrato e che rendono più piacevole il nostro lavoro di tester su strada. Eravamo solo a metà settembre e sulle strade inglesi il freddo cominciava già a farsi sentire. Era il momento giusto per concedersi un giro verso lidi più caldi. Dopo una serie di false partenze e di idee balzane, trovammo quella giusta: campeggio nel sud della Francia. Ma come andarci?

Dapprima ci siamo immaginati in sella alle grandi moto sportive, subito accompagnate dal ricordo di arti doloranti, fondoschiena atrofizzati e visioni sfocate dall'alta velocità – il divertimento sarebbe stato assicurato ma non era esattamente quello che volevamo. Pensa e ripensa, qualcuno ha suggerito le moto da turismo che, tuttavia, sono state presto scartate in quanto troppo "monolitiche" – vanno bene per i viaggi lunghi ma sono carenti sotto l'aspetto della versatilità. Poi qualcun altro ha suggerito le grandi fuoristrada, ... e così è stato. Ecco il piano: arrivare nel sud della Francia marciando a ritmo ragionevolmente sostenuto, poi montare la tenda per un paio di notti sulle colline, a un'ora a ovest di Montpellier e goderci in tranquillità i percorsi fuoristrada assaporando ingenti quantità di vino rosso locale prima di ritornare a casa. Ci sono volute solo sei pinte per decidere tutto! Perfetto.

Dato che casa mia è la più vicina allo stabilimento Triumph di Hinckley, spettava a me andare a ritirare la Tiger. Mi hanno consegnato le chiavi e mentre mi apprestavo a sollevare la gamba per montare in sella, mi sono ricordato di un articolo che avevo scritto per una rivista e in cui invitavo i lettori a non farsi scoraggiare dalle moto alte se non si ha la statura di un vichingo. La Tiger è un po' lunga di gambe per quelli come me che torreggiano dall'alto del loro metro e sessanta o poco più – ma è molto ben bilanciata. E' solo questione di prendere confidenza. Bisogna essere autoritari, far capire subito chi comanda e stare attenti quando ci si ferma al semaforo... dopo poche miglia mi ero già abituato alle sue dimensioni. E' vero, è alta, ma se sono riuscito a portarla io, chiunque può farlo!

Dopo aver riempito fino all'orlo le borse portabagagli e dopo aver legato il resto dell'attrezzatura da campeggio al sedile posteriore, ho attraversato la città per raggiungere i miei compagni di viaggio. Da sempre sono un ammiratore del tre cilindri Triumph, è un motore molto reattivo, con coppia elevata ai bassi regimi e un'erogazione di potenza estremamente fluida. Inoltre ha un carattere dolce con cui si stabilisce un legame

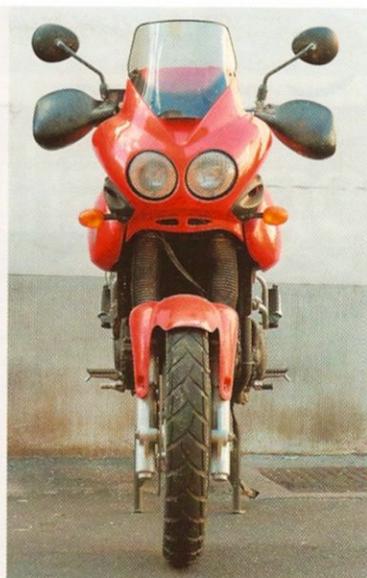
nel momento stesso in cui si preme la leva del gas. Eccezionale. La natura spavalda e briosa della moto è davvero ben assortita con la sua anima a tre cilindri.

Il piano originale prevedeva di traghettare da Portsmouth a Le Havre. L'avevo già fatto in altre occasioni e mi piaceva il fatto che, traghettando di notte e quindi salpando alle dieci di sera da Portsmouth, si sarebbe arrivati a Le Havre la mattina verso le sei, freschi e pronti per percorrere le 600 miglia fino alla costa meridionale. Tuttavia, questo itinerario non si confaceva alle nostre esigenze, così abbiamo optato per l'Eurotunnel. Lo avevo attraversato molte volte con l'auto o il furgoncino, ma mai in moto. Non ci avevo mai pensato, ma se si vuole arrivare in Francia in



LA NATURA SPAVALDA E BRIOSA DELLA
MOTO E' DAVVERO BEN ASSORTITA CON
LA SUA ANIMA A TRE CILINDRI





tempi rapidi e a costi contenuti, è la soluzione migliore. La moto resta con voi e non c'è bisogno di scaricare i bagagli, nè di portare con sé gli oggetti personali...

Abbiamo approfittato dei 35 minuti a bordo del treno per sistemare meglio i bagagli e per bere un po' di caffè forte prima del viaggio. Sfortunatamente siamo stati trattenuti all'ufficio e questo ha comportato un ritardo di qualche ora sulla tabella di marcia. Quando siamo arrivati alla stazione di pedaggio erano già le dieci e mezza di sera e faceva sempre più freddo. Beh, tutti avevano freddo tranne me... le manopole riscaldate hanno davvero fatto la differenza; inoltre con il dispositivo di regolazione fornito in dotazione dalla casa madre potevo aumentare e abbassare indifferentemente il livello di calore secondo la velocità di crociera.

Gli altri accessori di prim'ordine forniti di serie sulla Tiger sono i paramani in plastica che, oltre ad accentuare il look "da dura", evitano che il vento a 70 miglia orarie vi geli le nocche delle dita. Dopo poco più di un'ora

abbiamo deciso di fermarci per dormire e di affrontare le restanti 600 miglia il giorno dopo. L'orario di partenza fissato era per le otto e dopo pochi minuti stavamo già macinando chilometri alla volta di Clermont Ferrand.

La strada per Clermont non è il massimo del divertimento: piatta, diritta e decisamente poco panoramica. La cosa importante era prendere subito il ritmo e coordinare bene le soste di rifornimento per proseguire tutti in modo costante. Purtroppo ci è voluto più tempo del previsto per "entrare a regime", soprattutto per via delle grandi differenze fra le capacità dei vari serbatoi. Il peggiore arrivava al massimo a 100 miglia, mentre la Tiger percorre in tranquillità fino a 160 miglia prima che la spia di rifornimento si accenda e, a riserva spinta, arriva addirittura a 190 miglia. Non male se si considera che viaggiavo ad una velocità costante di 80 miglia l'ora e che la moto era carica di tutto, inclusa tenda, sacco a pelo, fommelto, barbecue, vivande per quattro e una borsa capiente piena di vestiti e toilerteria.

Smontate le sue borse rigide (sopra a sinistra) la linea della Tiger si addolcisce immediatamente ed invoglia a tornare in strada pensando di avere una moto molto più sportiva. Le foto sopra e sotto illustrano come proprio questo sia stato nelle intenzioni del progettatore.



DOPO POCHE MIGLIA MI ERO GIA' ABITUATO ALLE SUE DIMENSIONI. E' VERO, E' ALTA, MA SE SONO RIUSCITO A PORTARLA IO, CHIUNQUE PUO' FARLO!

La Tiger va davvero alla grande a queste velocità. E' una combinazione vincente di eccezionale scarico di potenza, delicate sospensioni e una posizione di seduta perfettamente equilibrata che non costringe a concentrare tutto il peso in fondo alla colonna vertebrale. In effetti è talmente comoda che aspettare finché il serbatoio si svuota è cosa facile. Sfortunatamente non tutti portavano una Tiger e questo ci ha costretto a fare soste ogni 100 miglia determinando un po' di ritardo rispetto ai piani.

Poco dopo la metà dei Pirenei la strada prosegue attraverso la regione del Millau per scendere poi verso Lodève. Se non avete mai visitato la Francia seguendo questo itinerario, vi siete davvero persi una delle più spettacolari rotte da motociclismo che siano mai state costruite. Solo i francesi potevano farla così. E' favolosa. I chilometri si inseguono uno dopo l'altro lungo ampie curve costruite sul lato della montagna e con una superficie al limite della perfezione. Considerate che è un'autostrada a due corsie! Il paradiso dei motociclisti.

Nonostante le dimensioni e il carico abbondante, la Tiger ha tenuto testa a tutte le curve e alle tortuosità grazie all'ampio e solido manubrio che offre un buon sistema di leve per controllare la moto lungo i pendii montuosi. A questo punto eravamo entrati nel vivo del viaggio e, una volta tanto, le chiacchiere da bar si rivelavano efficaci. Mentre la Gran Bretagna era avvolta in un triste e piovoso grigiore, noi scorrazzavamo liberi in moto sotto un bel cielo azzurro e ad una temperatura di 20 gradi. Una volta superato il centro della Francia, il paesaggio diventa più interessante e anche l'aria si fa sempre più mite man mano che si prosegue verso sud. E qui viene il bello: dopo una splendida giornata in moto in cui ci siamo lasciati alle spalle un po' di tutto, dalla monotona autostrada ai passi tortuosi di montagna, abbiamo raggiunto la regione della Languedoc, nei pressi di Beziers, dove, armati della sola carta geografica locale, ci siamo addentrati su per le colline.

So bene che la Tiger non è stata ideata propriamente per i tratti fuoristrada, dopotutto ha cupolino, bauletto e borse laterali. Inoltre, monta pneumatici da strada, ma anche delle morbide sospensioni a corsa lunga ed è persino dotata di un carter a protezione del motore; questo significa che può cavarsela anche su leggeri tratti fuoristrada. Eccome! L'ho sperimentato di persona usando dolcemente la manopola del gas e preparando bene ogni manovra: nessun problema. Devo ammettere che stavamo percorrendo strade ricoperte da ghiaietta, ma sono rimasto comunque colpito dal modo in cui la Tiger ha mantenuto imperturbabile il suo piglio sicuro. Gli unici brividi me li hanno procurati le mie gambe corte di fronte ad una strana e imprevista inversione a U che ha destato non poca



**L'HO SPERIMENTATO DI
PERSONA USANDO
DOLCEMENTE LA
MANOPOLA DEL GAS
E PREPARANDO BENE
OGNI MANOVRA:
NESSUN PROBLEMA**

preoccupazione. Ma non sono caduto neanche una volta, e questo la dice lunga...

Dopo aver girovagato un po' per vari sentieri fuoristrada, abbiamo trovato un grazioso e piccolo campeggio vicino ad un lago dove abbiamo montato le tende. A me spettava il compito di pensare al cibo e le abbondanti scorte conservate nei portabagagli sono subito tornate utili. Mentre i miei compagni montavano le tende, io ho sistemato il fornello, acceso il fuoco e ho cominciato a cucinare. Meno di mezz'ora dopo ci stavamo riempiendo lo stomaco con salsicce, purea

all'aglio e sugo di carne e cipolla accompagnati da un buon vino rosso del posto. Giunta l'ora di coricarci, ci siamo ritrovati con la pancia piena, esausti ma felici. Non solo eravamo scappati dal brutto tempo inglese, ma ci eravamo fatti anche un bellissimo giro, completo di fuoristrada e non, e l'esperienza si stava rivelando del tutto diversa dal solito.

Tre giorni dopo sono rientrato a casa a bordo della Tiger che ho poi restituito a Triumph. Complessivamente ho percorso circa 2500 miglia e me le sono godute tutte, anche quelle più noiose. Per lavoro mi capita spesso di guidare delle belle moto, ma la Tiger mi è davvero piaciuta. Non sono tante le moto che si possono utilizzare ogni giorno per divertimento e pendolarismo e che allo stesso tempo sono in grado di macinare 800 miglia in un solo giorno, portandosi dietro l'attrezzatura da campeggio e tutto il necessario per una vacanza. E riuscire a raggiungere un angolino sperduto e tranquillo in fondo ad un sentiero impolverato nella rurale Francia del sud è stata la classica ciliegina sulla torta. Non sono molte le moto che possono fare tutte queste cose. Una di loro è la Tiger.

Letters

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



Nasir voleva guidare in un modo completamente diverso durante le sue vacanze e per questo ha cambiato la sua TRW del 1954 per una Rocket III...

Vacanze estive, con una differenza!

Nasir Latif Khan

Pakistan

ARRIVAI all'aeroporto londinese di Heathrow il 18 giugno 2004. Mi recai direttamente a Brighton dove presi possesso della mia motocicletta, una TRW del 1954. L'avevo modificata in modo tale che potesse sorreggere la bandiera del Pakistan. Trascorsi l'intero pomeriggio a ripulirla e quindi decisi di passare la notte a Brighton.

Il mattino seguente mi alzai alle 04:45 per raggiungere Portsmouth ed imbarcarmi sul traghetto per St. Malo. Non ero mai stato a Portsmouth prima di allora e persi il traghetto per St. Malo e mi imbarcai sul traghetto per Caen delle 08:45 e riuscii a trovare un posto a sedere.

Raggiunsi Caen alle 15:30 e dopo 10 minuti trascorsi sulla strada principale, non riuscii a capire quale direzione dovessi prendere per raggiungere Angers. Incontrai dei nomadi che mi mostrarono la direzione per Angers. Alle 19:00 raggiunsi Flers e cercai un alloggio senza successo. Alle 22:15 circa arrivai a Domfront dove era in corso una manifestazione musicale. Un complesso stava suonando per strada e pensai, dunque, di fermarmi per trascorrere la serata. Dopo aver passato la notte su una panchina nel parco sotto il cielo aperto, alle 6:30 mi rimisi in viaggio...

Attraversai Alençon e Le Mans e finalmente giunsi ad Angers. Cercai di trovare l'abitazione

dei miei amici dal momento che mi ero dimenticato il loro numero telefonico. A complicare la situazione vi era la mia totale mancanza di conoscenza della lingua francese. Grazie al proprietario di un caffè riuscii a recuperare il numero dei miei amici dall'elenco telefonico.

Trascorsi tre giorni felici in compagnia dei miei amici, visitando luoghi di interesse turistico a cavallo della mia moto. Di ritorno a Londra, decisi di trascorrere una serata all'Ace Café. Il secondo mercoledì del mese è dedicato alla Triumph night. Il proprietario, Mark Wilsmore, mi presentò Ben Gray di Triumph Motorcycles che si trovava sul posto per presentare la nuova Rocket III e che mi invitò a visitare gli stabilimenti Triumph durante il prossimo viaggio, cosa che farò sicuramente!!



Con un telaio Wideline del '59 ed un motore 3 cilindri della Tiger, ecco fatto: questa special Café Racer.

Qualcosa di veramente speciale!

Dave Mead

Welshpool

SPERO che la mia moto vi piaccia. Il telaio è un Wideline del '59 (pesantemente modificato con parti delle Triumph moderne) mentre il motore, il forcellone e la ruota posteriore sono della Tiger. La sella è una Manx (come il serbatoio da 22 litri), le finiture anteriori sono della T140 ed il tubo di scarico della Norton è un vero gioiello. Per completare l'opera mi ci sono voluti 18 mesi...



Sprint Star

Paul Lovick

UK

SONO appena tornato da una visita al NEC Motorcycle Show e dopo aver visto la fantastica Speed Triple, la Sprint ed aver parlato con Simon Carter del RAT, ho trovato la giusta ispirazione per questa lettera.

Questa è la storia della mia Sprint del 1995, acquistata di seconda mano con 23.000 miglia all'attivo. Il colore è una delle ragioni che mi hanno fatto innamorare di questa motocicletta, alla quale si aggiungono la sua possente coppia, la velocità di guida ed il comfort durante la navigazione. L'unico svantaggio è il peso, ma solo a velocità molto ridotte, perché altrimenti rappresenta un vantaggio in quanto contribuisce al comfort ed alla maneggevolezza della motocicletta.

Oggi conta 48.000 miglia e mi ha portato per cinque volte in Francia e nel nord della

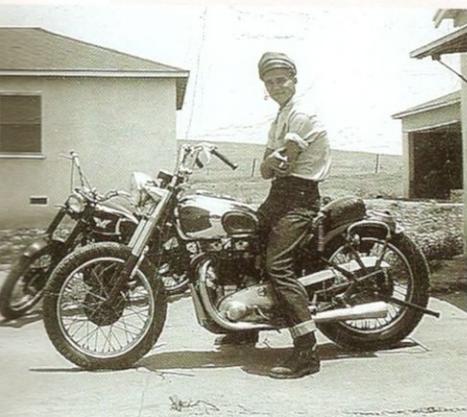
Spagna per vedere il Moto GP di Barcellona. Naturalmente mi ha accompagnato nei miei viaggi in Inghilterra e in svariate visite agli stabilimenti Triumph. Più invecchia, più migliora e può ancora regalarmi almeno altre 50.000 miglia, se non di più.

L'unico problema l'ho avuto con un sensore dell'albero motore. Una volta, infatti, il motore si è fermato vicino a Clermont Ferrand. Il servizio RAC Eurocover mi ha prelevato con la massima tempestività e mi ha portato al punto Triumph più vicino, Sarl Motos a Aulnat. Alle 17.30 il responsabile dell'officina mi stava aspettando con il pezzo di ricambio in mano. In un battibaleno ha posizionato la moto sul ponte ed ha sistemato il guasto. Nel giro di un'ora stavo collaudando la moto sulla tangenziale. Una volta accertatisi della mia soddisfazione circa le condizioni della moto, hanno chiuso l'officina e sono andati a casa. Grazie per avermi aspettato ragazzi, l'ho apprezzato!

Ora ho anche una Sprint RS acquistata nuova due anni fa, ma per lo più continuo ad utilizzare la Sprint. Potrei collaudare la nuova



ST, dato che alla mia veneranda età sono comunque pronto a visitare ciò che non ho ancora visto in Europa. Per quanto riguarda la mia Sprint del '95, spero che rimanga in famiglia visto che mio figlio ha appena passato l'esame e vuole diventare il mio compagno di viaggio. Non è ancora detta l'ultima ora per questa ragazzaccia! Grazie infinite per i chilometri macinati e per il divertimento che mi hai regalato.



50 anni tra due Triumph: Triumph era la migliore allora e lo è tutt'oggi, nulla è cambiato!

Tuttora la migliore!

RW 'Doc' Bagby

USA

AL TERMINE della seconda guerra mondiale, la gamma delle motociclette presenti sul mercato americano si limitava alle Harley Davidson ed alle Indian, il cui design era molto simile a quello dei modelli disponibili prima del conflitto. Le motociclette inglesi allora disponibili erano molto costose, ma Wiston Churchill decise di svalutare la sterlina e tutto ad un tratto questi meravigliosi esemplari raggiunsero prezzi accettabili. Mio fratello maggiore acquistò una Matchless, l'altro mio fratello una Ariel ed il mio migliore amico una BSA twin. Io acquistai una Speed Twin del 1947 e, a mio avviso, feci la scelta migliore.



La tenni per quattro anni. Per una serie di motivi, abbandonai il motociclismo, ma nel 2000 decisi di ritornare sulle "due ruote" con una nuova Thunderbird. Dopo quattro anni trascorsi sulla mia T-Bird, la mia opinione è la stessa di cinquant'anni fa: Triumph era la migliore allora e lo è tutt'oggi, nulla è cambiato!

Fantastica Grecia!

Glynis e Owen Poat

Nuova Zelanda

IL MESE scorso abbiamo avuto la fortuna di partecipare al tour della Grecia sponsorizzato da RAT con Deb e Michael Staganakis. Deb aveva organizzato il tour in modo eccellente e abbiamo visitato molti dei luoghi più importanti della Grecia percorrendo principalmente strade di campagna poco trafficate che ci hanno regalato panorami fantastici. Michael, nelle vesti di Pack Leader, si è sempre accertato che tutti fossimo a nostro agio cercando, allo stesso tempo, di rispettare il

programma di marcia.

Gli altri partecipanti RAT si sono rivelati tutti nuovi amici con i quali abbiamo legato ed abbiamo trascorso dei momenti fantastici. Abbiamo persino parlato di una riunione NZ! Il gruppo era veramente internazionale: due canadesi, due portoghesi, un americano e due irlandesi. Fare la loro conoscenza è stato uno dei momenti più belli del nostro tour.

Le giornate sono trascorse così velocemente che avremmo potuto proseguire ancora per molto tempo, godendoci lo stile di vita greco e la nostra amicizia. Le motociclette hanno svolto il loro dovere egregiamente e sono state in grado di gestire qualunque condizione senza problemi. L'alloggio è stato eccellente e sempre circondato da dintorni pregevoli.

Vorrei ringraziare Triumph per aver



supportato questo fantastico tour che raccomandando a tutti coloro che desiderano vedere ciò che di meglio la Grecia ha da offrire utilizzando un mezzo di trasporto che è assolutamente preferibile ad autobus o automobili e che permette di assaporare i sapori ed il calore Greco.



Triplo Salto

La storia della Speed Triple, icona Triumph – dal concetto originale, all'ultima versione.

Testo: Jon Urry Foto: Oli Tennent

Gli inizi degli anni '90 furono un periodo di cambiamenti. Essendo le motociclette sportive il mercato in espansione, era in quest'area che i costruttori concentravano i loro sforzi di design, sacrificando altri stili di motociclette.

Se uno non voleva realmente una motocicletta sportiva, ma era attratto da una naked dal grande utilizzo le sole scelte possibili e reali erano la Ducati Monster 900 o una macchina flessibile come la Honda CB1000.

Ma poi, nel 1994 Triumph lanciò uno nuovo stile di motocicletta. Individuando un trend in crescita per le cosiddette "streetfighters", i ragazzi di Hinckley spogliarono la carenata Daytona 900,

dipingendola completamente di nero in modo da creare una café racer che richiamasse i bei tempi passati, ma con la guida e le sospensioni da superbike di una moto degli anni '90. La Speed Triple era nata.

Sebbene nessuno sembrò dedicarle molte attenzioni.

Nel primo anno le vendite non furono particolarmente buone, e imbattersi in un'altra Triple era causa di minore esaltazione tra i proprietari. Senza dissuadersi, Triumph decise di mettere in pratica l'idea di un campionato monomarca per promuovere il brand. Con un colpo di genio fu lanciato il Triumph Speed Triple Challenge e divenne un successo istantaneo grazie a due fattori. Il primo era che la visone di 30 moto tutte uguali che correvano in un circuito guidate da folli piloti significava un divertimento che solo nella gara Pro-Am si era visto. Il secondo era che i premi gara erano molto buoni (più di 3000 euro per chi vinceva la gara) e incoraggiava quindi i piloti a fare sul serio. Questo garantiva piloti di grande livello e gare combattute.

Non erano certo le migliori moto da circuito ma da vedere garantivano un divertimento assoluto.

Il nome Speed Triple era così entrato nella mente dei piloti. Ma c'era un problema. La prima Triple era una buona moto, ma solo se usata nel suo modo originario, e qualche volta poteva intimidire.

Ross Clifford, il nuovo Project Development Manager di Triumph e due volte proprietario delle prime Triple, spiega: "Il complesso della motocicletta era eccitante da guidare, ma era parecchio brutale, veramente dura. L'albero aveva un peso di 50lb e quando uno chiudeva il gas sembrava che volesse continuare a spingere per le successive due miglia."

Un Triple più rifinita era necessaria, una moto con una guida più facile e allo stesso tempo redditizia.

Ancora una volta furono le motociclette streetfighter a catturare l'occhio di Triumph. La prima Triple aveva preso ispirazione stilistica dalle café racer, ma il trend per la naked negli

La nuova Speed Triple è tornata ad essere una moto unica; comunque ispirata allo stile Europeo.



anni '90 era il look streetfighter. A quel tempo questo tipo di moto erano costruite intorno ad alcuni semplici criteri. Ottenere un motore potente, sistemarlo in un bel telaio di alluminio, dargli delle buone sospensioni e freni decenti, ma soprattutto rendere il tutto bello da vedere. E i doppi fari erano preferibili. Triumph copiò questa formula usando il più potente motore T509 e inserendolo in una ciclistica di alluminio con sospensioni sportive completamente regolabili e cosa più importante dotandola dei doppi fari. E Triumph non dimenticò la regola d'oro del "farla bella da vedere", e aggiunse un bel forcellone monobraccio. La forma della Speed Triple era nata, sebbene fossero necessari ancora alcuni piccoli cambiamenti. Nel suo primo anno di produzione, la Speed Triple del 1996 arrivò con i semimanubri in UK e in America, ma con un manubrio altro nel resto di Europa. Questo

Uno stupendo posteriore, senza alcun dubbio.... Ed è la vista alla quale devono abituarsi gli altri motociclisti.

ABBIAMO VOLUTO RIPRENDERE LA MASCOLINITA' DELLA PRIMA VERSIONE CON UN LOOK CORTO ED AGGRESSIVO



E SI PUO' ANCHE NOTARE COME IL PORTATARGA SIA MOLTO FACILE DA ELIMINARE PER PULIRE LA PARTE POSTERIORE, OVVIAMENTE PER L'USO IN CIRCUITO....

durò solo un anno e presto tutte le Speed Triple sarebbero arrivate con il manubrio alto. Questa moto definì il look della Speed Triple, un look che ora è sinonimo di Triumph. La Speed Triple avrà per sempre un forcellone monobraccio, due fanali e il manubrio alto.

Ha funzionato? Certo! Così come il "taglio" di 30kg sulla Speed Triple del 1996 la rese molto più performante e stabilì il trend per i futuri modelli. Per i successivi otto anni la Triple ha continuato a evolversi rimanendo di base la stessa del modello originale del 1996. Nel 1999 ha ricevuto un motore più potente da 955cc derivato dalla Daytona 966i, mentre è stata ancora migliorata nel 2002 con l'ultima versione del motore 955i e nuove carene.

Modello che ci porta ai nostri giorni e alla completamente nuova Speed Triple 2005, la moto che ha rubato la scena dovunque è apparsa. Che cosa ha ispirato il nuovo radicale look dopo tanto tempo?

Come ci conferma Ross Clifford la nuova moto è ritornata sui suoi passi, al forte modello del 1994.

"La moto 2005 è disegnata per essere fuori dal coro" ci ha spiegato. "Abbiamo voluto riprendere la mascolinità della prima versione con un look corto ed aggressivo. Una moto può essere perfetta, ma se non piace nessuno la comprerà mai. Noi abbiamo preso le qualità tradizionali della Speed Triple, doppi fanali, telaio in alluminio, sospensioni sportive e forcellone monobraccio, ma gli abbiamo dato un look più

forte. I proprietari e i concessionari ci hanno detto che la moto 2002 è uscita un po' troppo gentile, così abbiamo ripreso le vecchie attitudini."

Che sicuramente sembra abbiate fatto il lavoro visivamente, ma cosa dice di questi due silenziatori rialzati?

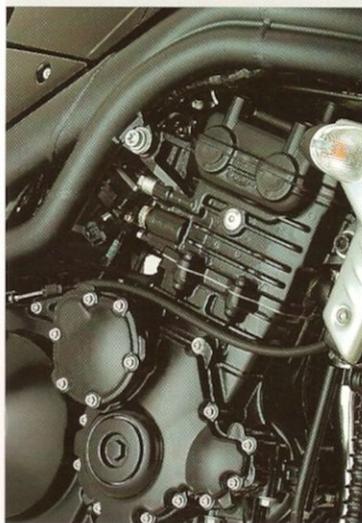
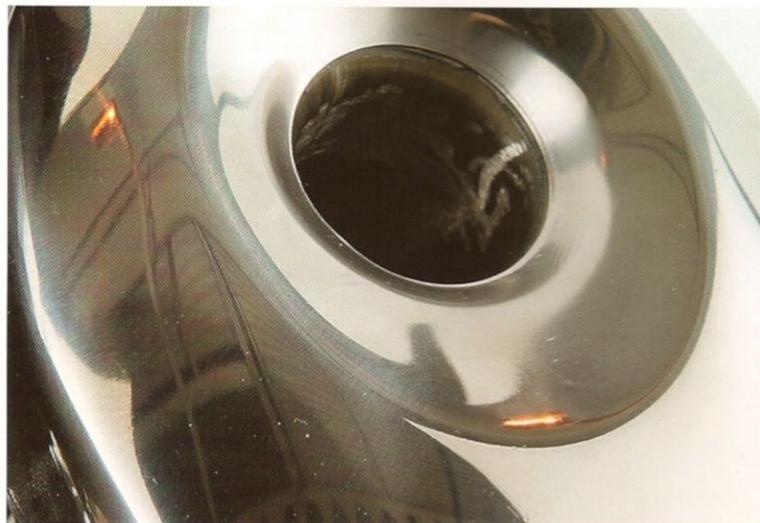
"Siamo partiti con un silenziatore singolo alto ma riducendo la grandezza della parte posteriore il silenziatore sporgeva troppo e non stava bene. Per garantire certi standard di emissioni e silenziosità dobbiamo avere una certa quantità di silenziatore e la soluzione più facile era proprio quella di usare due piccoli silenziatori al posto di uno grande" ha detto Clifford. "Ma il design riprende appunto la moto del 1994, che aveva una coppia di scarichi. Si può anche notare come il portatarga sia molto facile da eliminare per pulire la parte posteriore, ovviamente per l'uso in circuito..."

Le selle danno l'impressione di essere troncate e decisamente piccole, ma come ci conferma lo stesso Clifford la dimensione della sella del passeggero è la stessa della moto 2002. Tutto quello che manca, in apparenza, è in realtà la carena che la circondava. Ma il passeggero è probabilmente sistemato meglio sulla nuova Triple, l'unica cosa che peggiora sono le performance di guida.

"Abbiamo svolto alcuni test con il passeggero e la moto si impenna di terza con il passeggero a bordo" racconta Clifford. "Il

nuovo motore se comparato con il vecchio è come passare dalla notte al giorno." Mentre quest'aspetto non è molto rassicurante, in sintonia con le abitudini Triumph il nuovo motore è un'opera d'arte.

In virtù di questo il 1050cc sembra semplicemente il motore 955cc aumentato di cubature, ma in realtà è molto difficile scambiare qualsiasi componente con il modello attuale. Così come il cambio è nuovo e garantisce cambiate più dolci, ma non più



Il nuovo motore 1050cc ha maggior potenza e coppia.

Il portatarga posteriore si rimuove facilmente (per l'uso in circuito...) regalando un'estetica incredibile.



IL NUOVO MOTORE EROGA BEN 20 CV IN PIU' DEL PRECEDENTE E VALORI DI COPPIA ECCEZIONALI

lente, diversi sono anche il basamento, i pistoni, i cilindri e praticamente anche tutti gli altri componenti sono stati ridisegnati o rivisti. Il risultato finale è un motore che eroga la coppia di 74ft.lb del precedente a soli 3200 giri/min, prime di crescere ai 79ft.lb del nuovo picco massimo che i tester hanno descritto come una curva piatta ma dotata di coppia ovunque. Ma questo non è tutto. A 8500 giri/min il nuovo motore eroga ben 20 CV in più del precedente e valori di coppia eccezionali.

Così come si è dato alla Triple 2005 più potenza, il nuovo motore mostra anche una svolta nel pensiero Triumph. Questo motore è stato disegnato specificatamente per la nuova Speed Triple, senza passare attraverso quelli dei modelli Daytona come nei precedenti modelli. Il perché di questo? Semplice.

Come ci conferma Triumph, negli ultimi quattro anni le vendite della Speed Triple hanno eclissato quelle della sportiva Daytona, la moto da cui deriva il motore

955 della Triple.

"Negli ultimi 5 anni le vendite delle naked sono aumentate del 115%" afferma Clifford "Allo stadio attuale dell'evoluzione delle moto naked è naturale che la Speed Triple continui il proprio sviluppo.

Per questo la Triple è la prima Triumph a seguire quella tendenza che colpisce trasversalmente tutti i tipi di moto, le pinze radiali. La tendenza attuale va in quella direzione, per questo le abbiamo adottate sulla Speed Triple, anche se all'inizio non eravamo molto soddisfatti dai risultati." Riconosce Clifford "Abbiamo inizialmente testato qualche Nissin che però non erano all'altezza delle loro realizzazioni più recenti. Abbiamo lavorato sulle mescole delle pastiglie e su diversi tipi di pompa raggiungendo risultati molto soddisfacenti. Se non lo fossero stati, chiaramente non le avremmo adottate. La filosofia che sta dietro al progetto Speed Triple si articola intorno a maneggevolezza, coppia a volontà, freni e sterzo fenomenali. Mai li avremmo sacrificati sull'altare del look."

E parlando di moda, la Speed Triple 2005 sembra essere la più anticonformista negli schemi di colori della Triumph. Certo, ci sono stati alcuni colori avventurosi nel passato, confessa Clifford. Ma il 60% delle Speed Triple vendute sono state nere.



La Speed Triple, icona Triumph, è rinata nel 2005 e la nuova moto si prepara ad essere la più popolare di sempre.



Il cruscotto analogico/digitale da un gran numero di informazioni nonostante le ridotte dimensioni.

Le pinze radiali a quattro pistoni assicurano una frenata incredibile e precisa.





Day in the Life

Tutto quello che entra in Triumph è sotto la responsabilità di un solo uomo. Steve Bourne, 41 anni, guida il reparto movimentazione merci di Triumph. Un lavoro impegnativo che molte volte non ha orari.

Quale è il tuo background?

Ho usato il "coal board" per 13 anni, poi ho lavorato per la Dunlop. In Triumph ho iniziato dalla catena di montaggio. Questo succedeva 10 anni fa. Fino ad allora non sapevo nulla di moto, ma era un'opportunità che mi stimolava ed ero felice di questa nuova sfida.

Descrivi quali sono i tuoi compiti

Tutto quello che entra in fabbrica, dai cellulari alla carta per pulire le mani, dai basamenti motore ai telai passa attraverso il mio reparto, viene codificato, inserito nei nostri sistemi ed immagazzinato per poi essere inviato ai singoli reparti quando essi ne fanno richiesta. Quando le parti escono dai nostri magazzini e arrivano a destinazione, non sono più sotto la nostra responsabilità ma tutto il trasferimento è compito nostro. E' molto impegnativo approvvigionare una fabbrica! E' nostro compito anche gestire il flusso di tutte le motociclette da Hinckley ai vari distributori nel mondo.

E la tua giornata tipo?

Inizio a lavorare alle 7.00am, controllo le e-mail, incontro i miei colleghi alle 8.00am e facciamo una riunione per decidere il da farsi, e a quel punto inizia la giornata sul serio. Faccio tanto controllo dello stock e ad essere sinceri, combatto contro il fuoco, nel senso che quando qualcosa diventa un problema, bisogna affrontarlo in maniera diretta. Altra riunione "in corsa" all'1.30pm e il pomeriggio è uguale alla mattinata; cercare di stare dietro ai movimenti dello stock tanto quanto alle spedizioni delle moto. Alle 4.30 finiamo con un'ultima riunione ed io cerco di uscire almeno per le 5.30pm se posso.

L'incendio della fabbrica ha colpito in maniera molto dura il tuo reparto, non è così?

Abbiamo perso tutto, l'intero reparto è essenzialmente sparito. Abbiamo dovuto portare avanti il lavoro di accettazione dello stock ovviamente, per cui ci siamo organizzati in un magazzino "satellite" vicino. Quindi abbiamo dovuto ricominciare da zero, il che significava un sacco di lavoro prendendo gli scaffali da un posto e spostandoli in un altro - non vi erano né piani né progetti. Dovevamo

fare affidamento solo sulla nostra memoria e sulle nostre capacità. Anche i carrelli erano andati distrutti, quindi tutto il sistema operativo è stato ricreato dal principio. Per 12 mesi è stato un lavoro faticoso per tutti, ma alla fine ne siamo usciti grazie al duro lavoro ed impegno profuso da tutti i colleghi. In quei giorni il nostro orario di lavoro era molto lungo, a volte si arrivava alle 20 ore. Anche dopo che le cose erano tornate alla normalità nella fabbrica, eravamo ancora sparsi in tre siti. Ora, guardando a posteriori, posso dire che è stato un successo riuscire a far funzionare tutto, e tutti i ringraziamenti vanno alla squadra che ho avuto in quel magazzino.

Ci racconta la storia del gabinetto chimico?

Ah! Speravo non me lo chiedessi... Durante l'ultimo open day RAT, ad un nostro visitatore sono cadute le chiavi della moto nel gabinetto. Inizialmente nessuno sapeva bene cosa fare, ma purtroppo non c'erano molte alternative. O si tirava l'acqua... oppure, cosa che feci, mi infilai i guanti di plastica, immerso la mano nel water e con un folto pubblico silenzioso alle mie spalle, iniziai la mia ricerca. Fortunatamente le trovai e le estrassi. Era la chiave di una Kawasaki! Il tutto si è concluso con una bella risata generale, tranne il proprietario delle chiavi, sicuramente un po' imbarazzato!

FACCIO TANTO CONTROLLO DELLO STOCK E AD ESSERE SINCERI, COMBATTO CONTRO IL FUOCO, NEL SENSO CHE QUANDO QUALCOSA DIVENTA UN PROBLEMA, BISOGNA AFFRONTARLO IN MANIERA DIRETTA

"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