

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 29

Autunno 2003



GRANDE E BELLA

Scopriamo la nuova e imponente Rocket III



Tornado Racket



A FEELING OF
TRIUMPH 

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

www.triumph.co.uk

Noi siamo qui per aiutarti

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



• **Direttore Generale:**

Neil Webster

tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 452181
email: neil.webster@triumph.co.uk



• **Italia:**

Alessandra Gasperini

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



• **Francia e Benelux:**

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(0)160 883 67 20 fax: +49(0)6175 933 627
email: ruediger.buck@triumph.co.uk



• **Inghilterra:**

Simon Carter

tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 452181
email: simon.carter@triumph.co.uk



• **Grecia:**

Sofia Moraki

tel: +301 8000 500 fax: +301 8000 542
email: triumphgr@ath.forthnet.gr



• **Sud Africa:**

Mike Davison

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



• **Nuova Zelanda:**

Leigh Beckhaus

tel: 09 276 6453 fax: 09 276 4065
email: leigh@northacc.co.nz



• **Nord America:**

Jim Callahan

tel: 678-854-2010 x2039 fax: 678-854-2025
email: jim.callahan@triumphmotorcycles.com



• **Amministrazione:**

Ben Gray

tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 452181
email: ben.gray@triumph.co.uk

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

www.triumph.co.uk

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

Costo a copia £ 3,75

Direttore: Neil Webster
Produzione: Red Square Graphics

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

L'accettazione di inserzioni pubblicitarie non rappresenta un'assunzione di responsabilità da parte di RAT o della Triumph Motorcycles Ltd per quanto riguarda i prodotti in essa contenuti né una garanzia della loro compatibilità con i prodotti della Triumph.

Contenuti

4

Triumph News

La nuova Rocket III e la Thruxton café racer, fanno la loro prima apparizione al pubblico. Successo in gara per la Daytona 600. News Triumph dal mondo.

8

Avventura Africana



Ci siamo diretti con l'intrepido Frenchman Michael tra le montagne ed il deserto del Marocco. Anche tu potrai seguire le sue orme in un grande evento che abbiamo organizzato per la prossima primavera.

14

Mondo Café Racer

London Ace Café è diventato una famosa istituzione nel mondo. Abbiamo intervistato l'uomo che ha trasformato questo sogno in realtà.



18

Glorioso TT

Vincere il TT nella prima loro partecipazione all'isola di Man è stata una meravigliosa conquista. Uno speciale tributo al successo del team Triumph Val Moto.



24

La rinascita di Sam



L'ingegnere corse di Meriden, Les Williams ha creato una nuova versione della Slippery Sam utilizzando parti originali. Non una replica, ma l'originale.

29

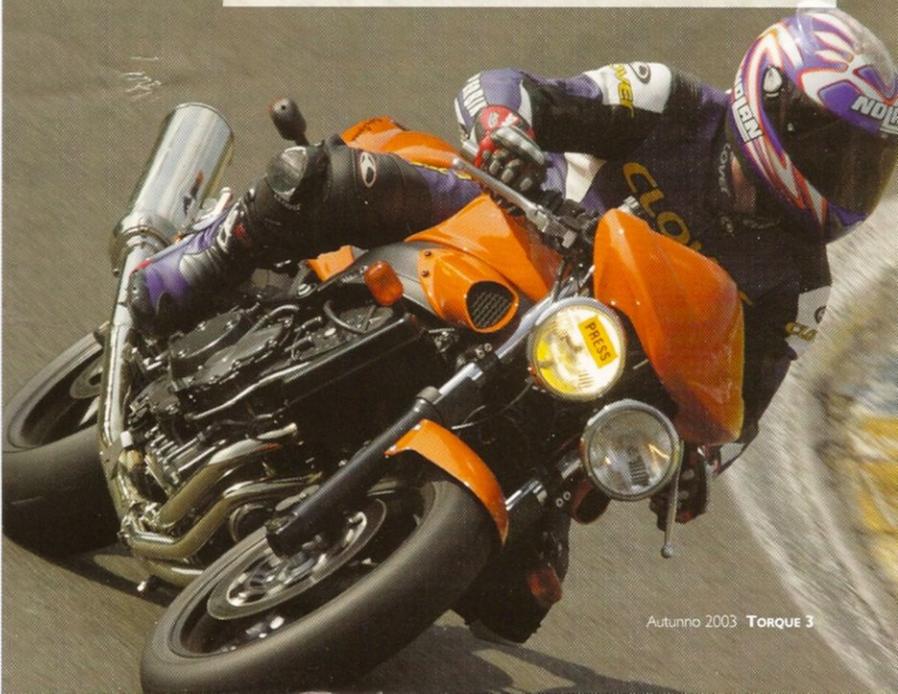
RAT World

Il programma estivo continua in autunno ed i piani per il prossimo anno sono già stati delineati. Preparati!!

39

Lettere

Le vostre storie dal mondo.



Impressionante!

Ecco l'unica parola che ci sentiamo di utilizzare per descrivere la nuova "power cruiser" di Triumph – la Rocket III.

I numeri parlano da soli: 2.3 centimetri cubici, motore tre cilindri in linea, una coppia mostruosa capace di erogare 147 lb/ft a soli 2.500 giri, scaricata a terra da un altrettanto mostruoso pneumatico posteriore da 240.

E' la moto di serie con la cilindrata più grande, capace di accelerare fino alle 100 miglia orarie con una spinta di 1.2G.

A soli 1.800 giri è disponibile il 90% della sua coppia massima. Qualcosa di veramente speciale.

Ma questa moto non si ferma ai numeri. Tutte le Triumph sono progettate per essere guidate, non solo ammirate e anche la Rocket III segue questa filosofia. L'aggressivo stile cruiser, veste un telaio d'acciaio a doppio tubo dalla rigidità incredibile.

La guida è garantita dall'enorme cerchio posteriore in alluminio da 8 pollici sul quale lavora un'inedita trasmissione a cardano dalla manutenzione ridottissima, mentre le sospensioni vantano una coppia di ammortizzatori regolabili e una forcella rovesciata. I freni arrivano direttamente dalla Daytona 955. Un'esperienza unica.

"Siamo andati incontro alla crescente domanda di cruiser, un segmento che da solo fa oltre il 50% del mercato americano" ci spiega il Product Manager di Triumph, Ross Clifford. "Ma volevamo fare anche qualcosa dal carattere unico. Doveva essere diversa, ma anche piacevole da usare."

L'opzione del motore a V fu subito scartata. Altre alternative prevedevano un V6 e un 3 cilindri trasversale, ma la decisione finale

fu di usare un tre cilindri in linea parallelo al senso di marcia.

La cilindrata di 2294 cc fu la massima raggiungibile con questo frazionamento, ma permise di raggiungere il target prefissato di 200Nm di coppia sotto i 6.000 giri.

"E' una power cruiser che crea un nuovo riferimento" dice Clifford "E' la più grande e migliore che potessimo fare."

I dettagli sono curatissimi per rendere questa moto tanto guidabile quanto emozionante alla vista.

La posizione di guida è basata sulle collaudate dimensioni della Bonneville America e l'uso di un motore a carter secco ha permesso di abbassare il baricentro per aumentare la facilità di guida.

L'afflusso di benzina è assicurato da un sistema di iniezione, la doppia accensione per cilindro garantisce una combustione pulita e i controalberi annullano le vibrazioni.

E' il "pacchetto" più completo per i motociclisti che cercano l'esperienza definitiva su una cruiser.

Svelata al pubblico al Salone di Milano e quello di Parigi a Settembre, sarà in vendita nella primavera 2004 nei colori Cardinal Red e Jet Black ad un prezzo che sarà fra poco annunciato.





Vittoria nell'endurance per la Daytona 600

L'isola di Man non è l'unico posto dove la Daytona 600 ha potuto dimostrare il suo valore tra le sportive di tutto il mondo.

Il collaudatore Triumph David Lopez, supportato dal fratello Felipe e dal team manager Regis Segues ha conquistato con una moto di fatto standard, una prestigiosa vittoria alla 24 ore del Circuito di Catalunya di Barcellona, tenutasi in Spagna il 6 giugno.

Con una moto modificata unicamente con l'adozione di scarico e cupolino del catalogo Triumph, più alcune modifiche per favorire i cambi olio e gomme, il team ha conquistato il secondo posto in griglia nella categoria Supersport e il sedicesimo totale su una griglia di 57 partenti.

Evitato per un soffio un incidente durante il primo turno che avrebbe fatto concludere la gara dopo appena dieci secondi, la Triumph ha conquistato il comando della sua categoria dopo le prime tre ore di gara per poi durante la notte garantirsi un vantaggio di 4 giri dal secondo posto.

La domenica mattina alle 9.45 si è sfiorato il disastro. Mentre la moto conquistava la nona posizione assoluta, un sensore ha smesso di funzionare, ammutolendo il motore. Regis Segues ha dovuto spingere la moto senza alcun aiuto per circa un chilometro fino alla Pit-lane per riparare il guasto. La riparazione non ha impiegato neanche due minuti, ma il problema è costato comunque 23 minuti totali e la prima posizione di classe.

Ripartiti quindi secondi di classe, con uno svantaggio di cinque giri dal primo, le possibilità di vittoria sembravano ormai lontane, ma durante una meravigliosa sessione da cinque ore, con turni da 55 minuti per pilota, i tempi sul giro si sono abbassati sui livelli delle qualifiche, superiori soltanto a quelli delle tre Superbike in testa alla gara.

Il premio è arrivato alle 2.30pm, con la riconquista del primo posto tra



- Il collaudatore Triumph David Lopez (al centro) festeggia la vittoria alla 24 Ore internazionale di Catalunya con i compagni di Team, il fratello Felipe e Regis Segues

le Supersport, e l'ottava posizione totale, a distanza ravvicinata dalle prime 7 moto in gara, tutte superbike. Il distacco è poi sceso fino a soli 45 secondi, prima che Triumph decidesse di salvaguardare la vittoria nella classe Supersport e l'ottimo ottavo posto finale assoluto.

Dopo 24 ore, 674 giri e 2.106 miglia la bandiera a scacchi si è finalmente abbassata, rendendo la Triumph il primo costruttore Europeo capace di vincere la 24 Ore del Catalunya dopo 17 anni, coprendo una distanza record per qualsiasi motocicletta Supersport.

Pronti per l'inverno

Triumph ha presentato per l'inverno il nuovo completo da guida, composto da giacca e pantalone, adatto ad essere utilizzato con ogni tempo.

La resistente Voyager jacket è realizzata con tessuto Hiten, ad alta resistenza ed è caratterizzata da una membrana Sympatex in grado di resistere alle intemperie. Interno removibile, larghe tasche e membrana riflettente della 3M la rendono una delle migliori giacche da turismo capaci di resistere ad acqua e vento garantendo sempre un'adeguata respirazione. E' disponibile in nero e blu.

I conosciuti pantaloni da turismo "Sympatex Frontiers" sono stati migliorati grazie ad una nuova e impermeabile cerniera che permette al guidatore di usarli allo stesso tempo come pantaloni da guida se indossati dal lato giusto o come anti-pioggia se al contrario.

Realizzati in cordura 1000 punti, sono robusti ma elastici e si distinguono per la membrana Sympatex, resistente all'acqua, al vento ed impermeabile. Sono disponibili in nero.



La Thunderbird ci saluta!

L'ultima Triumph Thunderbird prodotta è uscita dalla catena di montaggio di Hinckley in Giugno.

Giunta sul mercato nel 1995 in concomitanza con il rilancio di Triumph America, la moto è stata uno dei punti saldi della linea Classic della produzione Triumph, con oltre 20.000 esemplari prodotti.

Ma con il declino della domanda di tre cilindri della linea classic ed i considerevoli investimenti richiesti per mantenere i macchinari necessari alla produzione del motore, la decisione fu di terminare la produzione.

Bruno Tagliaferri, mente del "Sales and Marketing" in UK ha detto: "E' stata un ottimo prodotto della gamma, in particolare in Inghilterra, ma negli ultimi due anni sembra che la domanda di tre cilindri della serie Classic, sia stata completamente soddisfatta. Le nostre energie sono ora focalizzate nella ricerca di nuovi settori nel mercato delle classiche, attualmente ancora poco esplorati"



Arrivederci vecchia amica. L'ultima Thunderbird vicino alla catena di montaggio di Hinckley.

Il soffio del passato

Prima degli anni sessanta, l'appuntamento annuale della 500 miglia di endurance per le moto di produzione al circuito di Thruxton era il momento clou nella stagione delle corse inglesi. La vittoria dimostrava il pedigree sportivo della motocicletta vincitrice e le vendite di questi mezzi in grado di superare le 100 miglia all'ora, erano garantite.

Nel 1969 Triumph conquista la scena, con le Bonneville capaci di ottenere il primo, secondo e terzo posto. Delle repliche stradali di "Thruxton Bonneville" arrivarono subito sul mercato, e diventarono le più ricercate "café-racers" dell'epoca.

In memoria di quei giorni grandiosi, Triumph ha creato una versione Thruxton dalla nuova generazione della Bonneville, combinando un stile senza eguali dell'epoca, con i livelli odierni di prestazioni e affidabilità.

La Thruxton 900 utilizza una versione maggiorata a 865cc del bicilindrico parallelo a 8 valvole della Bonneville, che accoppiato a nuove camme, carburatori e un sistema di scarico a "megafono" ha visto crescere la potenza massima fino a 70 PS (69 cavalli) a 7.250 giri con un picco di coppia di 72 Nm a 5.750 giri al minuto.



Carter motore lucidati, manubrio "clip on" e pedane rialzate aggiungono fascino alla Thruxton, insieme al nuovo parafango anteriore corto ed un evocativa sella a "guscio".

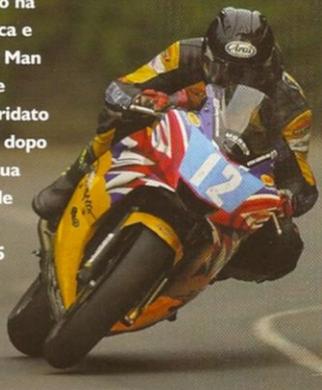
I colori disponibili sono il Jet Black e Sunset Red, entrambi completati da una caratteristica grafica a scacchiera sul serbatoio.

Tutto il fascino e lo stile di un'altra era, a vostra disposizione oggi.

Vittoria al TT per la Triumph

I Team Triumph Val Moto ha conquistato una magnifica e storica vittoria sull'Isola di Man in Giugno. Il neo-zelandese Bruce Anstey, 34 anni, ha ridato a Triumph la vittoria al TT dopo 28 anni facendo volare la sua Daytona 600 per 4 giri delle 37.37 miglia del Mountain con un tempo di un'ora, 15 minuti e 13.98 secondi.

La storia completa e le foto a pagina 18.



Doppia fatica per l'uomo più forte d'Inghilterra

Due Triumph Speed Four sono state utilizzate durante la trasmissione della competizione "l'uomo più forte di Inghilterra".

I partecipanti avevano un tempo stabilito entro il quale trasportare le moto, il più lontano possibile, caricate di un peso di 350 kg. Un modo diverso ma nondimeno divertente di usare la tanto acclamata motocicletta.



Colorazioni personalizzate

Dai alla tua Daytona 600 o 955 un stile unico grazie allo splendido "Custom paint kit" con la bandiera inglese aerografata, ora disponibile nei colori Racing Yellow, Tornado Red, e Jet Black per la 955 e Aluminium, Tornado Red e Racing Yellow per la 600.

I custom paint kit, con aerografata una bandiera a scacchi, sono ora disponibili anche per la Bonneville nei colori Cardinal Red e Jet Black e Goodwood Green per la T100.

Le conosciute selle al gel di Triumph sono ora disponibili anche per i modelli Daytona e Speed Triple (dal modello 2002 in avanti), per la Tiger ad iniezione e tutte le Trophy, Sprint e Trident prodotte dal 1995.



L'avventura marocchina

In cerca di avventura, Michel Pain e la sua compagna Carole Morillon hanno raggiunto il Nord Africa per scoprire i misteri del Marocco. Per Michel si è aperto un universo inaspettato, costellato di nuove esperienze.

Quando decidemmo di intraprendere un viaggio alla scoperta del Marocco, poco sapevamo di questo paese e degli innumerevoli misteri nascosti nel suo sensazionale panorama. Desideravamo andare alla scoperta di una meta lontana dai classici itinerari turistici che conservasse ancora un pizzico di autenticità.

Il Marocco si rivelò la meta perfetta: sole battente e un panorama estremamente vario, dalle spiagge della costa occidentale atlantica ai monti Atlas. Alla metà di agosto dello scorso anno decidemmo, dunque, di partire da Rouen armati di guide Lonely Planet e Michelin per seguire il percorso che ci avrebbe portato alla scoperta del Marocco.

La nostra Sprint ST del 1999 non fu sottoposta a

controlli speciali, ci preoccupammo solo di eseguire la normale manutenzione. Il bagaglio consisteva in due borse laterali, un bauletto e una borsa da serbatoio. Tutto qui!

Non mi dilungo nel racconto del nostro viaggio (anch'esso molto piacevole) attraverso la Francia e la Spagna (4.000 a/r). Arrivammo a Algeciras in perfetto orario per imbarcarci sul traghetto che in due ore e trenta minuti ci avrebbe portato a Tangeri.

Fummo immediatamente "inghiottiti" dai ritmi marocchini che trovano la loro origine nel principio del "bacchich". Non appena il cavalletto della motocicletta toccò l'asfalto, il tuttofare della zona si accostò a noi per controllare i documenti. Costo: 5 € per attraversare la frontiera con un ritardo di soli 10 minuti. A questo punto, eravamo liberi di esplorare le strade di Tangeri.

Trasporto locale!





La piazza di Jemaa El Fna trasformata in un ristorante in soli 15 minuti dopo le 7pm

I viali brulicavano di gente, sorprese ed impressioni. Una moltitudine di odori, di colori e di persone. I venditori di sardine sedevano a piedi scalzi con le gambe incrociate agli angoli dei vicoli. Tutti gli occhi erano puntati su questa strana e rumorosa motocicletta che si era appena insinuata nel loro mondo. Il loro stupore era evidente come, del resto, fu il nostro nel constatare la diversità esistente tra questo ed il nostro mondo.

Seguimmo i cartelli per Rabat lungo la strada costiera e trovammo un hotel a Brieck, a 150 km da Tangeri. La strada era in buone condizioni, uomini ed asini occupavano i margini della carreggiata in entrambe le direzioni, intenti a vendere tutto e niente in attesa di chi sa cosa. A proposito, sulle strade del Marocco non si è mai soli!!

Nella reale Rabat, soggiornammo presso l'Hotel Balima. Decidemmo di attraversare la città a piedi per visitare il nostro primo souk e facemmo una sosta obbligatoria al mausoleo di Mohamed V, fautore dell'indipendenza marocchina. Il lusso del duomo di colore verde e del colonnato in marmo bianco contrastava con la povertà della baraccopoli antistante.

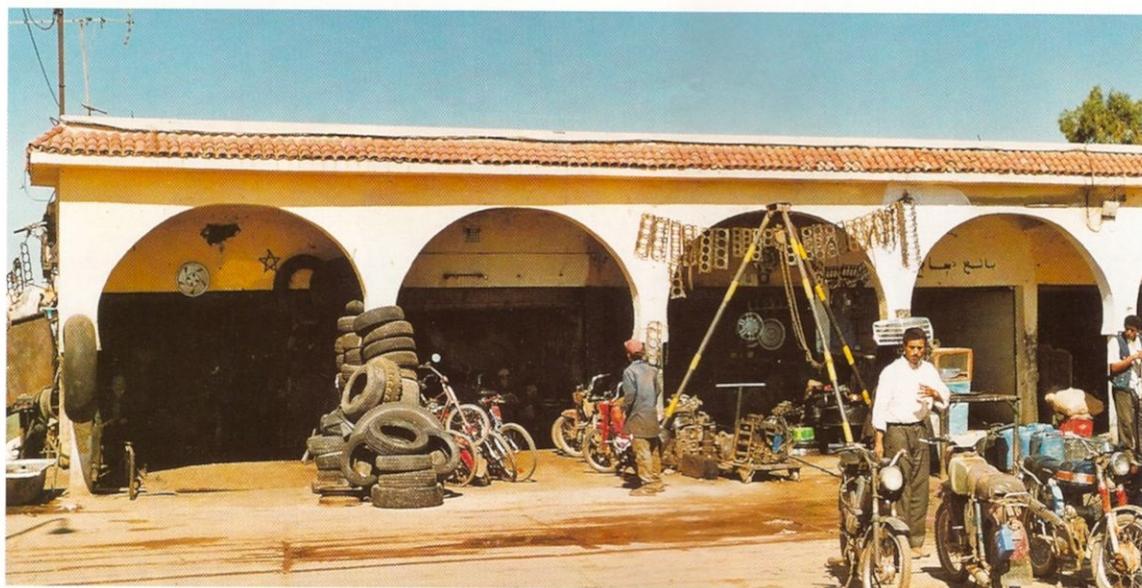
La nostra tappa successiva fu Casablanca. Pernottammo all'Hotel de Paris e parcheggiammo la motocicletta in strada sotto l'occhio vigile di un locale per la modica cifra di 1. Anche in questo caso, non ci fu nulla di cui preoccuparsi c'era sempre qualcuno disposto a dare un'occhiata alla moto per poche dirham.



Sotto: una valle di verde nel bel mezzo di una zona montagnosa del deserto



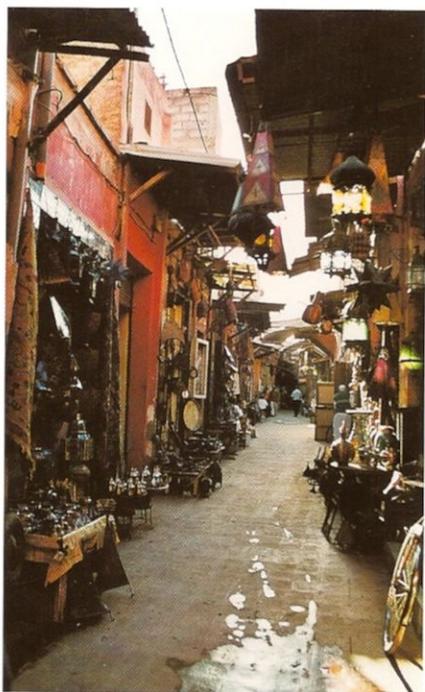
I VIALI BRULICAVANO DI GENTE, SORPRESE ED IMPRESSIONI. UNA MOLTITUDINE DI ODORI, DI COLORI E DI PERSONE. I VENDITORI DI SARDINE SEDEVANO A PIEDI SCALZI CON LE GAMBE INCROCIATE AGLI ANGOLI DEI VICOLI



Sotto: un asino o 100 cavalli

Sopra: i meccanici non sono assolutamente cari in Marocco.





Un asino e una Mercedes a stretto contatto



I quartieri poveri sono pieni di vita

Un taxi ci lasciò davanti alla moschea di Hassan II, imponente costruzione dai tratti gentili. La moschea di Hassan II è seconda solo alla Mecca e può contenere fino a 100.000 persone. La moschea è posizionata all'estremità occidentale del paese con le fondamenta immerse nell'oceano Atlantico. Ancora una volta, a qualche metro più in là, la povertà faceva da sfondo a questo capolavoro dell'arte.

La strada per Marrakech ci regalò mille emozioni. La colorazione del terreno varia dall'ocra al rosso e conserva una connotazione molto più selvaggia di quanto visto fino ad allora. La città in sé ci parve alquanto deludente, troppo turistica ed organizzata e fin troppo "molesta" nei confronti dei visitatori.

Tuttavia, la nostra curiosità ci spinse a farci guidare da un ragazzino nel quartiere della pelle. Malgrado l'aspetto alquanto folcloristico, l'atmosfera era nauseante e le condizioni di lavoro anacronistiche.

Decidemmo di soggiornare presso l'Hotel du Tazi dove vengono serviti abbondanti pasti a buffet di ottima qualità, un vero esempio di eccellente cucina

marocchina. Raccomandiamo a tutti di assaggiare le squisite noccioline caramellate prodotte da venditori ambulanti nella vicina piazza Jemâa El Fna.

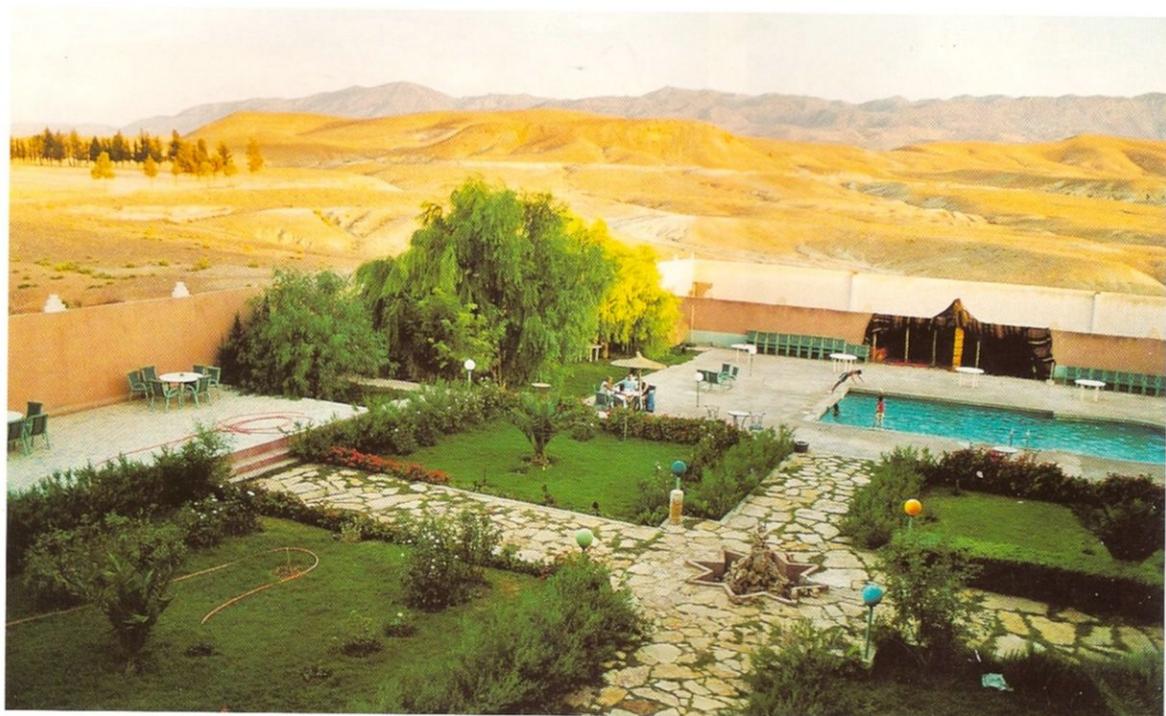
Eravamo impazienti di scoprire Ouarzazate e fummo ricompensati dalla bellezza dell'itinerario che, senza dubbio, fu uno dei migliori di tutto il viaggio. L'immensità del deserto montagnoso e la strada dalle curve sinuose: un connubio perfetto.

Decidemmo di fare una sosta al Motel "Chez Abdou", subito dopo il Col Tichka (2260 m). Il benvenuto riservatoci da Hossin, l'albergatore, fu semplice ed amichevole e trascorremmo due ore molto piacevoli chiacchierando con lui. Scoprimmo che tutte le famiglie della regione sono molto numerose, delle squadre di calcio e, che da quattro anni non si vedeva una goccia di pioggia! Tuttavia, la stagione invernale era rigida con molta neve.

A Ouarzazate decidemmo di regalarci due giorni di relax all'Hotel du Zat, un lussuoso albergo a quattro stelle con piscina privata.

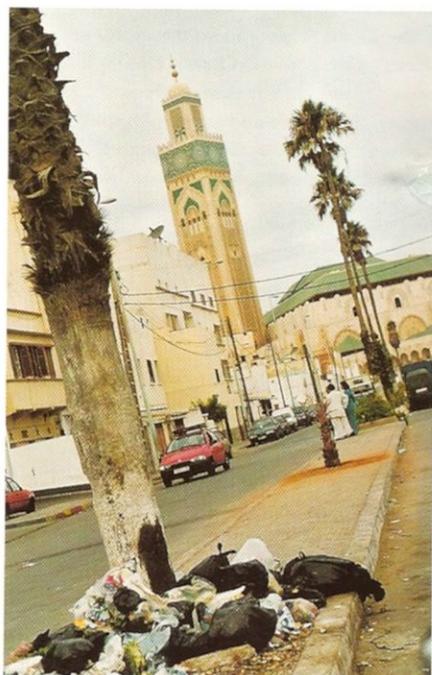
La seconda parte del nostro viaggio ci portò lungo

SCOPRIMMO CHE TUTTE LE FAMIGLIE DELLA REGIONE SONO MOLTO NUMEROSE, DELLE SQUADRE DI CALCIO E, CHE DA QUATTRO ANNI NON SI VEDEVA UNA GOCCIA DI PIOGGIA.



La vista dalla finestra del nostro hotel

LA KASBAH ASMAA, TRASFORMATA IN UN HOTEL CON PISCINA, FU IL NOSTRO RIFUGIO NEL MEZZO DI UNA PICCOLA PIANURA NEL DESERTO, CIRCONDATA DALLE MONTAGNE.



strade secondarie molto povere verso Midlet.

Sfortunatamente le precarie condizioni della strada ci impedirono di visitare la Gorge du Dades. Se solo avessimo avuto una Tiger!

Costeggiammo il Sahara e percepiamo i quasi 50°C di temperatura. In queste condizioni, la motocicletta iniziò ad emettere uno strano cigolio. Questo fu l'unico inconveniente meccanico dell'intero viaggio.

L'itinerario ci portò ai piedi dei monti Atlas che dominano il panorama ad occidente. Delle nubi all'orizzonte annunciavano una tempesta di sabbia dalla quale trovammo riparo in un valico. Aveva tutto l'aspetto della nebbia in Normandia, se non fosse che era calda, secca e che pungeva!

La kasbah Asmaa, trasformata in un hotel con piscina, fu il nostro rifugio nel mezzo di un pianoro deserto circondato dalle montagne. Al centro vi erano alcuni ristoranti disposti a semicerchio attorno ad una fontana, contraddistinti da mosaici di diverso colore. Era una splendida oasi di verde nel mezzo del deserto.

Attraversammo la provincia agricola di Kenifra e ci avvicinammo a Fez. Nel villaggio di Timahdite

Rifiuti abbandonati davanti una moschea

andammo alla ricerca di pancake al miele. Era il giorno del mercato e c'era un gran brulicare di gente. I furgoni adibiti al trasporto di pecore o legno di cedro erano circondati da pastori che tenevano al guinzaglio delle pecore. Decidemmo di sederci e di goderci l'atmosfera sorseggiando del caffè ed assaporando i pancake.

La regione era magnifica, presentava un nuovo paesaggio: estese pianure con agglomerati di capanne o tende, foreste di pini, strade adombrate da profumatissimi alberi di eucalipto.

La città di Ifrane ci ricordò l'Europa. Case bianche e tetti di tegole spioventi caratterizzano questa località marittima.

A Fez pernottammo all'Hotel Splendid, dove incontrammo due marocchini che si offrirono di portarci per mercati. Anzitutto ci portarono alla Medina Fès El Jdid e negoziarono i prezzi per l'acquisto di tuniche tradizionali e di tre paia di ciabatte. Ci presentarono le loro nipoti che si offrirono di mostrarci la Medina Fès El Bali. La loro presenza ci evitò problemi e ci consentì di goderci la visita.

L'itinerario di ritorno al porto di Cueta si snoda attorno a strade sinuose costeggiate da ulivi e da campi coltivati. Il passaggio in dogana questa volta fu più difficile perché ci rifiutammo di pagare i 10€ di "bacchich".

Le due ore di attesa seguenti furono rese intenzionalmente deplorabili, al fine di incoraggiare i turisti a cedere alla legge del "bacchich". I 35 minuti di aliscafo verso la costa spagnola brillarono per puntualità ed efficienza.

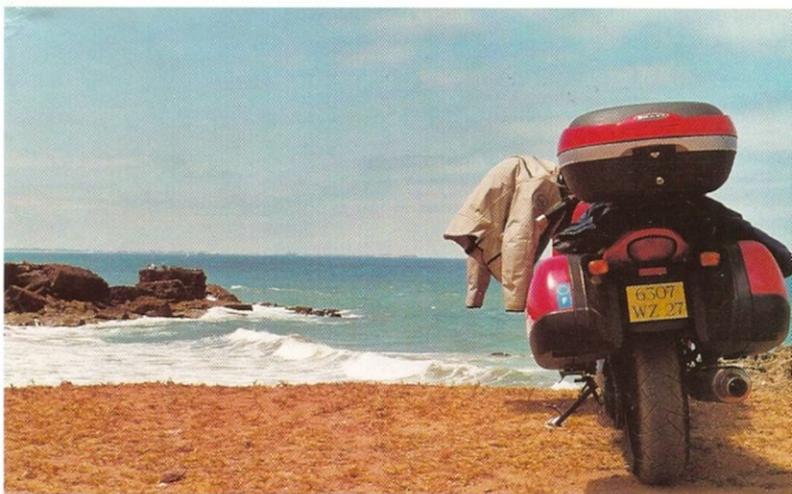
Il nostro viaggio in breve:

- Abbiamo coperto una distanza di 6000 km in 15 giorni.
- Nessun problema con i rifornimenti. Cibo, carburante ed acqua sempre disponibili.
- La guida Lonely Planet ci ha permesso di trovare un albergo in corrispondenza di ogni tappa del nostro viaggio.
- Non abbiamo visto motociclette immatricolate in Marocco, abbiamo visto sei motociclette immatricolate in Europa e tre cammelli.
- Il tempo è stato sempre piacevolmente caldo, solo quattro gocce di pioggia a Ouarzazate !
- 10 dirham = 1€

PS. Devo precisare che non ho coperto l'intera distanza da solo. La mia compagna si è messa alla guida per circa 1.000 km per permettermi di godere del paesaggio.

La sua scarsa esperienza di guida e la bassa statura non l'hanno dissuasa dal prendere il comando di una moto molto pesante con tanto di passeggero. Brava!

RAT organizzerà un'Aventura Marocchina nella primavera del 2004. Per maggiori dettagli, consultate la prossima edizione di Torque.



La Café Society

L'Ace Café di Londra è una moderna istituzione per gli appassionati di motociclismo. Tuttavia, senza la creatività e la determinazione di un uomo avrebbe cessato di esistere nel 1969. Mark Wilsmore ha dedicato il lavoro di una vita alla rinascita del Café ed alla riproduzione del classico stile di quegli anni. Simon Carter lo ha incontrato per noi.

I proprietari di Triumph si radunano ancora al Ace Café



Ace Café, Londra. Le parole stesse evocano immagini vivide di quella che molti hanno considerato come l'era d'oro del motociclismo. Un'era in cui giovanotti in giacche di pelle e capigliature impomatate hanno cercato di evadere dall'austerità del dopoguerra dando un colpo all'acceleratore.

I "rocker" degli anni Cinquanta e Sessanta frequentavano i Café lungo la strada per condividere la passione per le motociclette ed uno stile e un'immagine unica e ribelle. Questa idea diede vita al termine "café racer". Una motocicletta da strada essenziale con manubrio basso ed uno stile aggressivo ha ispirato quello che è diventato un vero e proprio stile di vita. Al centro di questo substrato culturale vi era l'Ace Café, un edificio bianco sulla Circolare nord di Londra.

Le immagini dei tempi passati sono ancora vive tuttora, sotto forma di ricordi di un passato giovane o dell'eco di un'era caratterizzata da un fascino tutto particolare. Ma per molte persone, è molto più di un'idea. Per questi "rocker" moderni il passato ha ancora un cuore che batte. Mark Wilsmore è uno di loro e molto altro ancora. Non contento di impersonare l'immagine del "rocker" nel modo in cui veste, nell'aspetto e nella motocicletta che possiede, il londinese aveva un desiderio: riaprire l'Ace Café.

L'Ace Café aprì le porte per la prima volta nel 1938. Sebbene originariamente fu ideato per soddisfare le esigenze di camionisti e veicoli pesanti, i motociclisti del dopoguerra lo designarono come posto di ritrovo per discutere di motori.

La sua popolarità crebbe grazie alla crescente influenza del rock n' roll e delle due ruote che conferì al Café una reputazione a volte discutibile. Le motociclette ed il rock and roll erano criticati da buona parte della società e le celebri buffonate dei "ton-up boys", così chiamati per la loro determinazione nel voler raggiungere i 150 km orari, consentirono al Café di incrementare la propria notorietà.

Il tempo passava e nel 1969 il Café chiuse i battenti.

Ma per Wilsmore, il Café non sarebbe rimasto chiuso a lungo.

Mark era un appassionato di cavalli e di motociclette. Il suo sogno di diventare un fantino svanì per eccesso di peso, quindi all'età di 22 anni decise di entrare nel corpo di polizia a cavallo - Metropolitan Police Force. Per diciotto anni questa fu la sua occupazione o, per meglio dire, il lavoro dei suoi sogni. "Vado al lavoro in moto, cavalco tutto il giorno, torno a casa in moto e la sera mi aspetta un concerto di rock n' roll!"

Durante questi anni Mark si guadagnò la reputazione di "trascinatore" in quanto fu l'organizzatore di molte gite al Bol d'Or e all'Isola di Man.

Nel 1993 una chiacchierata casuale con un motociclista Triumph segnò la rinascita dell'Ace. Il motociclista era, infatti, un affezionato frequentatore dell'Ace Café e lo informò che da lì a poco si sarebbe celebrato il venticinquesimo anniversario della chiusura del locale, avvenuta nel settembre del 1969. In quella occasione ci sarebbe stato un enorme raduno. Mark si fece carico dell'organizzazione, ma la sua intenzione fin dal principio fu quella di riaprire il Café.

Vi erano sufficienti reperti fotografici per ricreare lo stile originario dell'Ace, ma ben presto questa idea si rivelò tutt'altro che interessante. "Mi resi conto che così facendo avrei dato vita ad un museo e non era ciò che desideravo. Pertanto, progettai di riaprire il Café, lo immaginai vivo e funzionante. Tutto ciò non fece che alimentare ancora più il mio sogno".

I primi sopralluoghi furono scoraggianti. La maggior parte del piano terra dell'edificio era utilizzato come deposito di pneumatici, mentre la porzione restante e l'intero primo piano erano occupati dagli uffici di un'azienda. In aggiunta, nessuna modifica alla destinazione d'uso dei locali poteva essere concessa prima dello svolgimento di lavori stradali sulla Circolare nord.

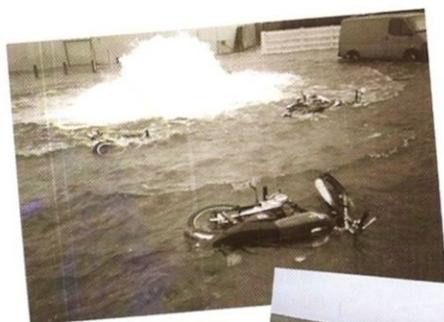


Mark Wilsmore - l'uomo che sta vivendo il sogno

LA SUA POPOLARITÀ
CREBBE GRAZIE ALLA
CRESCENTE INFLUENZA
DEL ROCK 'N' ROLL E
DELLE DUE RUOTE CHE
CONFERÌ AL CAFÈ UNA
REPUTAZIONE A VOLTE
DISCUTIBILE

La classica facciata nasconde gli immacolati interni dell'Ace Café oggi.





IL CONDOTTO DELL'ACQUA ESPLOSE,
LASCIANDO NEL PARCHEGGIO UN CRATERE
PER LA CUI RIPARAZIONE FURONO
NECESSARIE 220 TONNELLATE DI MATERIALE.

Il Café da benvenuto a tutti i suoi visitatori



Mark imperterrito proseguì con l'organizzazione del raduno. Venticinque anni dopo la chiusura del Café, 12.000 persone si radunarono nell'area antistante per celebrarne la storia. Questa fu l'ennesima conferma per Mark che la rinascita del Café poteva funzionare e che, dopotutto, non era così pazzo!

I successivi ritrovi annuali, noti come "Ace Days", continuarono ad essere celebrati, ma alla fine del 1997 l'Ace Day si spostò nella nuova sede di Brighton. La sede originale, infatti, non poteva accogliere i quasi 25.000 appassionati.

Nel 1997, Mark si congedò dal corpo di polizia dopo una serie di cadute da cavallo e dalla motocicletta, i lavori sulla Circolare nord furono ultimati e con essi arrivò anche la licenza per il Café. L'edificio fu acquistato a fine anno e l'azienda che condivideva i locali con il deposito dei pneumatici traslocò. Non appena se ne andò, l'Ace Café aprì i battenti solo di domenica. Il cibo veniva fornito da un furgone per panini dislocato all'estremità del parcheggio! "Divenne popolare sin dalla prima apertura, le moto arrivavano ogni domenica proprio come accade oggi".

Sulla spinta di alcuni locali e di appassionati di auto americane – un'altra delle passioni di Mark – il Café cominciò ad aprire anche il mercoledì. Tuttavia, il mercoledì è giorno di apertura.

Tutto era andato alla perfezione, ma qualcosa stava per accadere.

A cinque metri di profondità sotto il parcheggio dell'Ace Café passava un condotto dell'acqua ad alta pressione avente un diametro di un metro e mezzo che forniva acqua ai quartieri londinesi a nord del Tamigi. Nella fredda notte del 6 marzo 1999 gli assidui frequentatori del Café furono sorpresi da un'esplosione che Mark paragona all'Armageddon. Il condotto dell'acqua esplose, lasciando nel parcheggio un cratere per la cui riparazione furono necessarie 220 tonnellate di materiale!

Mark ricorda l'incidente nei minimi dettagli. Uscito dal Café per salutare uno dei frequentatori abituali del locale, si rese conto che il parcheggio iniziava a tremare ed a frantumarsi davanti agli occhi sbalorditi di tutti. "L'intero parcheggio davanti a noi iniziò a sollevarsi. Il mio primo pensiero fu: - Ma cosa C... succede -, ma non feci nemmeno in tempo a terminare la frase che dovetti mettermi a correre per salvarmi la vita".

La Circolare nord fu sommersa da sette metri d'acqua e fu chiusa per dieci giorni. "Se tutto ciò fosse accaduto di domenica pomeriggio le conseguenze sarebbero state orrende, ma fortunatamente non vi furono feriti".

"Fu un momento molto critico per noi, ma affrontai gli occupanti dell'edificio per persuaderli ad andarsene affinché potessimo proseguire con il nostro progetto. Lo scoppio della condotta rappresentò un momento importante per la riapertura del Café".

"Avevo visto crepe nei muri dell'edificio che erano state attribuite alle precarie condizioni delle fognature, all'impianto di scolo ed al fatto che ci trovassimo in prossimità del fiume Brent. Ma improvvisamente tutto

mi fu chiaro. Guardando all'interno di quell'enorme cratere, vidi che il condotto perdeva acqua da moltissimi anni e ciò aveva causato tutti i problemi riscontrati nell'edificio".

"Decisi di ingaggiare una lotta con la società Thames Water. Molti soldi furono spesi per le riparazioni strutturali dell'edificio, la maggior parte delle quali furono attribuite alla rottura del condotto sotterraneo. Allora, proprio come adesso, eravamo assicurati con Footman James e non finirò mai di ringraziarli per l'aiuto e l'assistenza prestata durante la disputa con la Thames Water."

Al termine dei lavori, fu necessario reperire del capitale aggiuntivo per poter realizzare il sogno di una vita. "Si va dicendo che l'azienda municipale per la fornitura dell'acqua abbia pagato il corrispettivo dei lavori per il risanamento dei locali, ma vi garantisco che non ho mai sentito nulla di più falso!"

Nel 2001 si presentò la seconda grande opportunità. L'azienda produttrice di pneumatici decise di andarsene. Mark non perse tempo. "Desideravamo inaugurare il locale nel mese di settembre 2001 durante il week-end del raduno".

Il riscontro fu immediato e l'attività crebbe rapidamente. Oggi l'Ace Café è aperto tutti i giorni, si servono cibo e bevande a passanti, turisti e curiosi. Ma sono i motociclisti il cuore pulsante di questo locale caratterizzato da musica dal vivo, serate dedicate ai motori e centinaia di motociclette che affollano il parcheggio nelle domeniche d'estate.

"Un tizio mi ha fatto notare che stare seduti all'Ace Café è come trovarsi in una macchina del tempo. Inizialmente pensammo che si riferisse alla storia del locale, ma poi disse che ogni qualvolta si recava al locale per restarci una mezz'oretta, questi trenta minuti si trasformavano in quattro o cinque ore! Suona come un complimento!"

Alcuni affezionati erano soliti frequentare l'Ace Café negli anni Sessanta. La prima cosa che hanno detto è che il locale non è mai stato così grande. Originariamente l'edificio era diviso in due, un café e un ristorante. Ai motociclisti non era mai concesso accedere al ristorante! La seconda cosa che questi assidui frequentatori ci fanno notare è che le condizioni del locale non sono mai state così ottimali!

Si evince quindi che Mark non è una persona a corto di idee o di ambizione. Ora che la sede londinese è ben avviata ed il mercato per il merchandising Ace Café è in costante crescita, i suoi orizzonti si fanno ancor più vasti.

L'obiettivo attuale è quello di internazionalizzare il



marchio Ace Café grazie ad una catena di "Rocker Restaurant" anche se, dopotutto, continuerà ad esserci un solo ed autentico Ace Café!

Attualmente sono allo studio dei locali ad Amburgo, Berlino, Mannheim e Vienna ed alcune possibili sedi future nel Regno Unito a Brighton, Birmingham e Blackpool.

● **Ogni secondo mercoledì del mese l'Ace Café ospita la "Triumph Night" con la collaborazione di RAT. Un membro dello staff RAT sarà presente per tutta la serata e verrà organizzata un'estrazione a premi esclusivamente per i membri RAT. Se vi trovate nei pressi di Londra Nord, non perdetela!**

L'OBIETTIVO ATTUALE È QUELLO DI INTERNAZIONALIZZARE IL MARCHIO ACE CAFÉ GRAZIE AD UNA CATENA DI "ROCK RESTAURANT" ANCHE SE, DOPOTUTTO, CONTINUERÀ AD ESSERCI UN SOLO ED AUTENTICO CAFÉ!

La nascita di una leggenda

La vittoria di Triumph al Junior TT sull'Isola di Man ha stabilito il primato della nuova Daytona 600 nell'universo delle sportive. Parliamo con coloro che hanno reso possibile tutto ciò: il pilota Bruce Anstey ed il team manager Jack Valentine.

Triumph è entrata nella storia mercoledì 4 giugno 2003. Per la prima volta in 28 anni un team Triumph ha gareggiato sul leggendario circuito TT dell'Isola di Man. Inoltre, si è trattato della prima gara su circuito TT per la nuovissima Daytona 600. Per il neozelandese Bruce Anstey aggiudicarsi il primo posto nel Junior TT è stata una cosa incredibile.

Le strade sconnesse a scorrimento veloce che costituiscono i 63 km del Circuito Montano dell'Isola di Man, mettono a dura prova pilota e motocicletta. Forse si tratta di un cliché, ma c'è del vero.

La media di 195 km orari tenuta da Anstey nei quattro faticosi giri, con l'inclusione di una sosta

carburante, ha dimostrato che la Daytona 600 è una sportiva di prestigio internazionale.

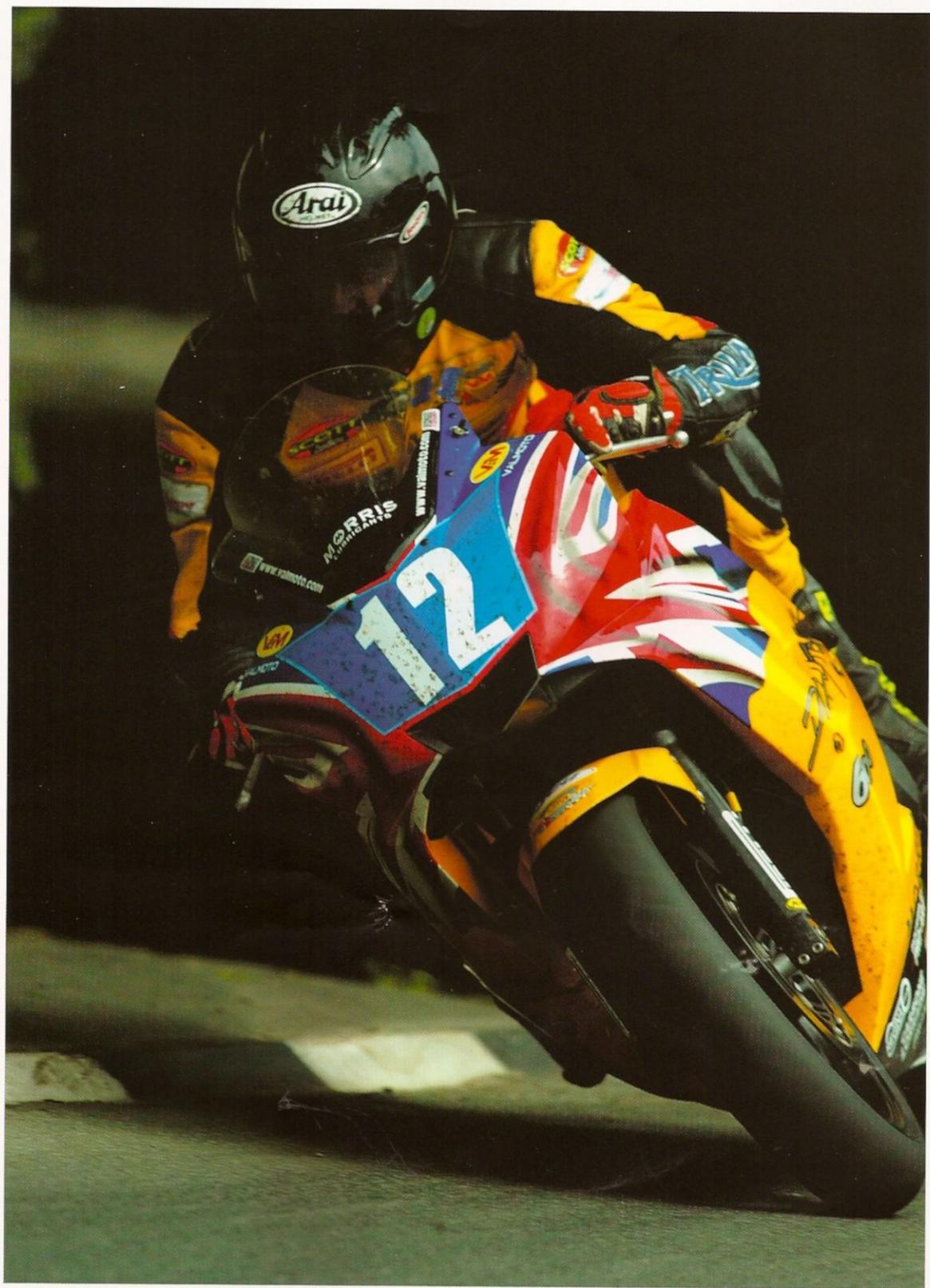
Il giro più veloce a 202 km orari può essere realmente apprezzato solo da coloro che hanno sperimentato le strade di campagna dell'isola, sulle quali ogni giorno il traffico scorre alla modesta velocità di 50 km.

Le uniche persone a non sembrare sorprese sono lo stesso Anstey ed il team manager Triumph ValMoto Jack Valentine.

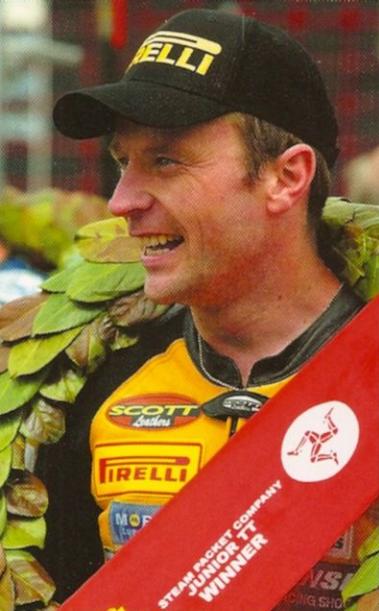
"Durante il collaudo della moto all'inizio del progetto mi sono reso conto che avremmo avuto la possibilità di vincere il TT" dice Valentine. "Disponevamo già di un'adeguata potenza motore e di una buona

Tutti sorridenti per la vittoria del Team Triumph Valmoto con Jack Valentine (proprietario del Team) al centro ed il vincitore della gara Bruce Anstey vicino a lui.





Il neo-zelandese Bruce Anstey guida la sua Daytona 600 alla storica vittoria nel 2003 Junior TT.



Il vincitore del 2003 Junior TT - Bruce Anstey.





TRIUMPH

FUJITSU
SEATON

Daytona

Pental

RRIS

NETWORK BY
RD-ANT

LINE
PROMACT

TRIUMPH
REPAIR PARTS

WARRANTY

ACCEPTS

POWER
COMMAND



Lo stile aggressivo di John McGuinness sul Ballaugh Bridge.

LA POTENZA E LA MANEGGEVOLEZZA C'ERANO GIÀ. TUTTI NOI ABBIAMO DOVUTO LAVORARE PER ADATTARLE AL TT". "NON ABBIAMO MAI AVUTO TIMORI CIRCA L'AFFIDABILITÀ.

maneggevolezza. Tutto ciò che dovevamo fare era di portarle al livello richiesto per il TT. Non abbiamo mai avuto timori circa l'affidabilità".

Il pacato trentaquattrenne neozelandese Bruce Anstey ha riposto la sua fiducia nell'esperienza diretta. La sua prima corsa sulla Daytona 600 gli aveva regalato il secondo posto al circuito pubblico superveloce North West 200 in Irlanda del Nord nel mese di maggio. Questo piazzamento ha innescato un'ondata di ottimismo che lo ha accompagnato fino alla linea di partenza di Douglas sull'Isola di Man.

"Dopo il circuito di North West ero sicuro di poter ottenere un ottimo risultato al TT" afferma il vero specialista della strada. "Non ho avuto problemi durante la gara. Tutto è andato come previsto, la vittoria non è stata una sorpresa, ma senza dubbio una sensazione incredibile."

"Tutti si aspettavano molto da me, soprattutto dopo aver stabilito il miglior tempo durante le prove. Mi sono attenuto al programma e tutto è andato per il meglio". "Ryan Farquhar è partito con 20 secondi di vantaggio su di me, ma sono riuscito a raggiungerlo velocemente, abbiamo ingaggiato una breve lotta ed alla fine ho deciso di lasciarlo andare sapendo che se fossi

riuscito a mantenere quel ritmo avrei vinto."

I compagni di squadra di Anstey, John McGuinness e Jim Monodie, si sono aggiudicati il nono ed il decimo posto rispettivamente, regalando alla squadra una riuscita del 100%; successo importante quest'ultimo se si considera il circuito sconnesso di gara. Un ulteriore riconoscimento per Triumph è stato il premio Junior TT Team Award, conferito ai tre team vincitori.

Moodie ha addirittura fatto in modo che l'inizio della corsa fosse un tributo alla leggendaria tenacia scozzese. Riuscire a terminare la corsa tra i primi dieci è stata una vera e propria vittoria personale.

All'incirca una settimana prima dell'evento Moodie era stato ricoverato dopo che dei cavi telefonici, caduti a seguito di un incidente verificatosi durante le prove in cui David Jeffries, detentore del record TT, perse la vita, si annodarono accidentalmente attorno al suo collo. Fortunatamente Moodie riuscì ad arrestare la motocicletta ed evitare gravi lesioni, ma le abrasioni riportate attorno alla zona giugulare hanno notevolmente complicato il quarto giro di gara.

Il Team manager Valentine è stato travolto dalle reazioni di gioia derivanti in seguito alla vittoria della squadra. "I fan sono stati incredibili. Ogni qualvolta



Sopra: Jim Moodie scampato a un terrificante incidente nella sessione di prove, si "e" piazzato nono al Junior TT.

A destra: la vittoria al TT "e" stato un sogno trasformato in realta per migliaia di fans della Triumph.

cammino per le strade la gente mi stringe la mano e si congratula con me. E' incredibile!" dice. "E' stata una giornata fantastica per Triumph, per il team ValMoto e per il motociclismo inglese".

"Naturalmente il merito di tutto ciò va a Triumph e a tutto il personale che ha realizzato questa fantastica motocicletta da strada, al team ValMoto per averla trasformata in breve tempo in una vincente motocicletta da corsa e, ovviamente, a Bruce per averne confermato il primato nella gara più impegnativa del mondo".

"E' senza dubbio la vittoria più soddisfacente che io abbia mai ottenuto al TT. La vittoria del 1999 con David Jefferies è stata fantastica, ma quest'ultima ha un sapore molto speciale, abbiamo fatto storia! Abbiamo reinserito un costruttore inglese tra i campioni e non vi nascondo che è una sensazione spettacolare!



E' STATA SICURAMENTE LA PIU ECCITANTE VITTORIA CHE IO ABBAI MAI OTTENUTO AL TT. ABBIAMO FINALMENTE RIPORTATO UN COSTRUTTORE INGLESE TRA I CAMPIONI.

Lunga vita a Sam!

Negli anni settanta il progettista Les Williams della Meriden ebbe un ruolo principe nello sviluppo della moto da corsa 'Slippery Sam'. Oggi, partendo dai pezzi originali, ne ha creato una replica perfetta.

Testo e foto Brian Tarbox

Slippery Sam è il nome di una delle più famose moto da corsa inglesi di tutti i tempi. Con una serie senza precedenti di cinque vittorie consecutive nelle gare Tourist Trophy Production, si è conquistata un posto nella storia delle competizioni su strada.

Fino alla bella vittoria di Bruce Anstey nel TT Junior di quest'anno sulla Daytona 600, Slippery Sam è stata l'ultima Triumph a conquistare l'Isola di Man.

La vittoria nel '75 nella maratona da dieci giri aveva visto tra i protagonisti Dave Croxford e Alex George. L'anno prima in sella c'era Mick Grant e il trionfo di Tony Jefferies nel 1973 seguiva la doppietta di vittorie messa a segno da Ray Pickrell.

I fan vanno al National Motorcycle Museum a renderle omaggio o ad esultare dalla pista quando questa vecchia due ruote viene rispolverata, rimessa a nuovo e messa in bella mostra. Slippery Sam rappresenta l'anima e il suono degli anni Settanta per un'intera generazione di appassionati di motociclismo delle isole britanniche.

Ammetto quindi, e con non poco imbarazzo, che non ho subito riconosciuto il vecchio bolide senza i suoi abiti usuali. Quando sono incappato nella mia gaffe il vecchio Sam era "svestito" e lo stavano sottoponendo

ad un attento esame medico.

Privo della carenatura Screen and Plastics, del serbatoio in lega realizzato da Don Woodward e del sedile P & P con il logo della Union Jack e la firma Slippery Sam, non erano poi molti gli elementi a mia disposizione per distinguere questa Triumph Trident 150 da tutte le altre 'Raygun' con silenziatore e motore da 750cc triplo uscite dalle linee di produzione della Meriden.

In effetti, a Slippery Sam sarebbe stata negata la gloria delle gare e sarebbe facilmente finita nelle showroom come le altre, se non fosse stata tolta dalla catena di montaggio e messa da parte. Come le altre Triumph Trident da gara, anche Slippery Sam era finita tra gli scarti. Nessuno ricorda quale fosse il problema. Forse un difetto estetico, o un problema nel sistema elettrico o meccanico. Comunque sia, per gli addetti alle gare aveva più senso smontare e ricostruire gli scarti piuttosto che partire con un modello sano. Negli anni delle gare Slippery Sam ha attraversato una evoluzione notevole. Sono cambiati telaio e freni, e anche il motore. Tutte e 5 le gare TT Production sono state vinte con lo stesso motore, il CC02677 TT50T, che però non era il primo motore di Sam. E neanche la prima apparizione di Sam sull'Isola di Man fu una vittoria. Era il 1970, il pilota era Tom Dickie e il risultato finale fu un quarto posto. Il compagno di squadra Malcolm Uphill vinse la gara su un'altra delle triple.

Pochi mesi dopo, Slippery Sam era diventata la seconda moto da gara derivata dalla produzione. Il soprannome affibbiatole lo si deve all'aspetto con cui una delle tre Triumph si è presentata al prestigioso Bol d'Or, prova del campionato mondiale di endurance, sul circuito di Monthlery vicino a Parigi.

Paul Smart e Tom Dickie portarono alla vittoria la casa inglese. La Production racer numero 2 deve la sua fama ai piloti Percy Tait e Steve Jolly.

Quest'anno ha visto il primo ritorno di Slippery Sam a Monthlery. Il check-up medico in cui sono mi sono imbattuto era in preparazione del meeting Coup Moto Legende che si è tenuto a Monthlery nel mese di maggio e in occasione del quale Slippery Sam, guidata da Richard Darby, ha sfilato in rappresentanza del

Les Williams insieme all'ex meccanico di gara Jakeman e alla replica della F750.





Niente adesivi da gara sulla carena Pacific Blue. Les ha voluto mantenerla intatta.

AVEVA PIÙ SENSO SMONTARE E RICOSTRUIRE GLI SCARTI PIUTTOSTO CHE PARTIRE CON UN MODELLO SANO.

National Motorcycle Museum. Una volta tanto il ruolo di Sam era quello di Non-protagonista. L'attrazione principale infatti erano Paul Smart e il vincitore del Bol d'Or.

Gli individui che armeggiavano con la moto erano l'ex meccanico di gara della Triumph Arthur Jakeman e Les Williams, ovvero il caposquadra della casa motociclistica che organizzò molte delle campagne di maggior successo come direttore di gara non ufficiale ai tempi di Doug Hele, allora responsabile della ricerca e sviluppo. Le vittorie Triumph ai Bol d'Or del 1970 e del 1971 rientrano fra le uscite di squadra capeggiate da Les e la conquista del TT del 1971 con Slippy Sam sarebbe stata la prima e ultima vittoria se Les non avesse profuso quello che nelle cerimonie di onorificenze viene generalmente descritto come "un impegno personale che va ben oltre il senso del dovere".

Ma il glorioso regno delle Triumph Tridents e delle BSA Rocket Threes durò solo due stagioni. Tutto iniziò alla Daytona 200 nel marzo 1970 e si conclude con la fine dell'anno seguente. Il Gruppo BSA-Triumph navigava in un mare di debiti e non c'erano fondi disponibili per finanziare il programma di moto da corsa in cui società aveva riposto le speranze di riscatto.

Non era previsto che Slippy Same potesse difendere il titolo nel TT edizione 1972 ma Ray Pickrell era ansioso di bissare il successo. Ottenuto il via libera da Doug Hele, Les Williams riportò a casa Slippy Sam e portò avanti la messa a punto nell'officina di casa

mettendo a disposizione tutto il suo tempo.

Ma i guai societari non finivano, anzi peggiorarono. Les venne licenziato. E così anche Slippy Sam. Entrambi uscirono dalla Meriden dopo che Les riuscì a rilevare la moto per 300 sterline racimolate in qualche modo. Oggi sostiene che pensava di rimetterla in assetto standard e quindi di usarla come moto da strada. Fortunatamente, finì invece per tenerla come moto da gara preparandola così per altre tre vittorie TT. Sebbene oggi Sam sia di proprietà del National Motorcycle Museum, Les funge ancora da punto di riferimento per consulenze sul suo utilizzo e partecipa tutt'ora in modo attivo alla sua manutenzione per le manifestazioni celebrative e di gara.

La messa a punto del veicolo per la gara di Montlhery è avvenuta nell'officina Williams, ovvero di fronte al laghetto con le anatre nel giardino del cottage di campagna del 17° secolo dove risiede Les. Les e sua moglie Joan hanno una seconda casa in Galles. Il cottage nel Warwickshire faceva parte dell'accordo di compravendita della loro società motoristica, la L P Williams, il cui proprietario e amministratore attuale è Trevor Gleadall. Il cottage è a pochi chilometri di distanza dal vecchio stabilimento Meriden e dalla nuova unità produttiva di Triumph a Hinckley.

Il settantunenne Williams è colpito dai motori triple di Triumph con raffreddamento ad acqua. Ha affermato: "Mi è capitato di guidare soltanto una delle primissime Triumph ed è proprio il tipo di moto che avremmo dovuto produrre noi (della Meriden) se

I cilindretti usati sulle racer erano dei resi in garanzia. Già termostabilizzati necessitavano di un semplice alesaggio a +10 invece di un lungo rodaggio.



soltanto ci fossero stati i finanziamenti e i macchinari moderni”.

Ufficialmente non ci fu mai una linea produttiva per moto da gara ma la partecipazione di Triumph alle competizioni con moto da produzione si fece più attiva con l'arrivo di Doug Hele e lo sviluppo delle Triples Daytona 500cc, Bonneville 650e 750. La divisione di ricerca e sviluppo assunse un nuovo ruolo nell'ambito delle gare e lì tutto ebbe inizio.

Grazie ad Hele e al suo team, la Bonnie divenne la moto da battere nelle production race e le cose andarono ancora meglio con le Triples Trident e Rocket 3. Slippery Sam è niente di meno che una delle nove moto triples in mostra al National Motorcycle Museum.

La punta di diamante del programma di sviluppo per moto da gara fu la F750. Le annotazioni di Williams rivelano che il 24 gennaio 1970 Percy Tait collaudò il primo prototipo da corsa di F750 sul circuito di prova della Motor Industry Research Association portandola a 250 km/h circa. Presto seguirono altri test a Elvington dove la velocità aumentò fino a 265 km/h. Le ambizioni agonistiche del gruppo BSA-Triumph si concentrarono sulla Daytona 200 e sul testa-a-testa con la nuova quattro cilindri CB750 della Honda per la conquista dell'ambitissimo mercato americano.

Dick Mann vinse la gara del 1970 su Honda e quella del 1971 e dei Campionati AMA su BSA. Queste moto F750 guidate da gente del calibro di Mike Hailwood, John Cooper, Gary Nixon, Paul Smart, Ray Pickrell, Gene Romero e Percy Tait erano senza dubbio la cosa più eccitante che gli appassionati delle due ruote potessero gustare a quei tempi.

Da allora sono state prodotte molte repliche, per le gare classiche e per l'uso su strada. Quest'anno, ad infoltire le loro fila, si è aggiunta una Triumph F750 che in realtà rappresenta molto di più di quanto il termine replica possa suggerire.

E' una moto vera. Costruita con pezzi originali da

Leslie Powell Williams. Williams acquistò i pezzi nel 1975 dalla NVT, la società di Norton Villiers che aveva fatto la parte del leone nella presunta operazione di salvataggio del Gruppo BSA-Triumph. Les, assunto dalla NVT dopo essere stato liquidato dalla BSA-Triumph, si ritrovò di nuovo senza lavoro. Aveva regalato alla NVT il prestigio di una vittoria in un TT acconsentendo a far gareggiare Slippery Sam nell'edizione del 1975 con i colori della NVT. Pochi mesi dopo era senza lavoro ma, senza desistere, fondò la sua società motociclistica e con 400 sterline comprò gli ultimi pezzi originali rimasti della Trident e Rocket 3 fra i quali figuravano un paio di telai Rob North, una serie di elementi del motore, ruote, freni e carrozzeria varia.

Tutto questo succedeva 28 anni fa. La società prese quota e, Les, oggi in pensione, si è ritrovato più indaffarato che mai! Cominciò a montare la F750 da corsa 15 anni fa. Ma si trattò di un'operazione stop&go. Dato che aveva montato il motore quasi 10 anni prima, ebbe l'accortezza di farlo controllare di nuovo da Arthur Jakeman prima del grande giorno del debutto.

In quell'occasione, lo scorso febbraio, c'era anche un terzo personaggio, Neil Payne, già presidente del Club dei Proprietari di Rocket 3 Triumph BSA nonché attuale organizzatore di manifestazioni agonistiche e celebrative per il National Motorcycle Museum.

Neil ha detto: "Che esperienza fantastica! Il suono di queste cose è assolutamente meraviglioso. Deve essere stato un grande privilegio poterne vedere una schiera intera in azione nelle Match Races."

Io c'ero Neil, ed è stato un grande privilegio. C'ero quando Cooper battè Ago nella Gara dell'Anno a Mallory Park nel 1971 e ho imprecato quando il motore di Hailwood lo ha abbandonato in entrambe le Daytona. Tifavo per Romero su Triumph contro Mann su Honda nella Daytona del 1970 e per Mann su BSA contro tutti nella stagione seguente.

Le moto replica aiutano a tener vivi i ricordi. Les non ha niente contro i modelli replica in sé ma si oppone strenuamente a chi vuol far passare una classica da gara per qualcosa che non è. Sostiene di conoscere parecchi che lo fanno e nutre sospetti su molti altri.

Sono sicuro che preferirebbe distruggere la F750 che ha creato con le sue stesse mani piuttosto che vederla presentata come un'autentica moto uscita dalla catena di montaggio.

Onde evitare ogni ambiguità, Les ha marcato i basamenti con la sigla LPW 2002, ovvero le sue iniziali e l'anno in cui la moto sarebbe stata completata se i lavori non si fossero trascinati oltre per qualche mese nel 2003. Aveva già fatto preparare la targa e quindi 2002 sia!!

La LPW2002 è una moto funzionante a pieno regime che avrebbe potuto fare da muletto nella Daytona 200 o nel TT del 1971.

Le caratteristiche tecniche del motore prevedono l'utilizzo di una speciale manovella bilanciata superleggera, una camma di entrata TH64 e aste di

punteria e gruppi valvole da gara.

Si scopri che i motori delle moto da strada T150 bruciavano copiose quantità di olio a meno che non si facesse un rodaggio graduale per oltre 3000 miglia. Il team di gara ovviò a questa dispendiosa incombenza utilizzando resi in garanzia di cilindretti per moto da strada. Già termostabilizzati, necessitavano solo di un alesaggio a +10. Si tratta dei cilindretti utilizzati sulla replica della F750 che funziona con un indice di compressione pari a 11.8:1 producendo una potenza di circa 80,8 CV.

Gran parte della potenza in aggiunta deriva dalle aperture e Les sostiene che la testa da lui utilizzata è un esempio all'avanguardia di come un artista accorda il proprio strumento. "Quando hai visto così tante teste come me, ti basta semplicemente darle uno sguardo per capire se funziona o no. Questa è stata fatta agli stabilimenti della BSA ed è particolarmente valida."

Nel 1971 una serie di moto di fabbrica funzionavano con teste ad alta compressione e una era fra i pezzi acquistati da Les. In ogni caso Les la vendette prima di mettersi a lavorare su questo progetto e sostiene che in termini di rendimento la testa ad alta compressione "non abbia mai fatto una gran differenza".

I carburatori invece sì, e quelli montati su questa macchina sono dei veri e propri gioielli da collezionista. Dategli un'occhiata da vicino, si tratta di originali Jek Shemens, in gergo "Shemozzles", ovvero gli Amal Concentrici con tubi di scarico fatti a mano, sviluppati per sostituire quelli più pesanti e azionare i carburatori GP originariamente utilizzati dalle moto da gara.

Les dice che l'unico grande vantaggio delle Trident sulle Bonneville precedentemente usate in gara era la superiorità netta quanto a resistenza e affidabilità.

Ha detto: "Il motore della Trident era più fluido di quello della Bonnie, eppure molto più resistente. La Bonnie su cui Malcolm Uphill vinse il Tourist Trophy Production del 1969 arrivò al traguardo con un pistone pieno di crepe e non avrebbe resistito neanche mezzo giro in più".

"Le Bonnie di fabbrica con cui gareggiavamo venivano smantellate e ricostruite dopo ogni meeting ma le Trident riuscivano a fare anche 2000 miglia a velocità da Bol d'Or ed erano ancora a posto. Avevano una frizione ed un imbiellaggio molto più resistente".

C'era, comunque, un punto debole, ossia il cambio a cinque velocità Quaiffe ereditato dalle Bonneville da gara. Secondo Les quel cambio non era all'altezza della maggiore potenza della triple. La versione Mk II era

molto meglio ed è quella che Les ha montato sul suo modello replica.

Per ragioni di sicurezza è stato inserito anche un misuratore del livello dell'olio ma il resto della moto è fedele alle origini, ovvero ha un telaio Rob North, braccio e forcelle oscillanti, disco anteriore Lockheed e pinza da gara con cilindro principale allungato, ammortizzatori e fermasterzo Girling, scarico tre in uno, sistema di accensione Daytona e contagiri elettronico Krober. Le ruote da 19 pollici hanno mozzi e cerchioni W3 in lega. Le forcelle standard da strada sono state modificate con molle e ammortizzatori da gara.

Il compianto Bert Hopwood, co-progettista della Trident/Rocket 3 insieme a Doug Hele e membro del CdA del gruppo BSA-Triumph, racconta numerosi dettagli sulle triple nel suo libro 'Whatever Happened to the British Motorcycle Industry?' (Cosa è successo all'industria del motociclismo in Gran Bretagna?, n.d.t). Un suggerimento che sostiene di aver dato alla casa motociclistica nel 1970 era quello di produrre un'edizione limitata di moto da strada partendo dalla F750 con telaio Rob North. Chissà se le avrebbero vendute...

Le specifiche tecniche di Slippery Sam sono cambiate molte volte nel corso della sua carriera di successi su pista. Oltre al telaio e ai freni, anche il motore con cui si è aggiudicata le 5 vittorie TT non era quello originariamente uscito dalla catena di montaggio della Meriden. L'ultima vittoria in un Tourist Trophy è arrivata nella classe per cilindrata da 750 a 1000cc e ha visto Sam sfrecciare con cilindri sovralesati da 764cc e i colori di gara della NVT.



SONO SICURO CHE PREFERIREBBE DISTRUGGERE LA SUA F750 CHE HA CREATO CON LE SUE STESSE MANI PIUTTOSTO CHE VEDERLA PRESENTATA COME UNA MOTO USCITA DALLA CATENA DI MONTAGGIO.



RAT World

Cari Amici *con Alessandra Gasperini*

Eccoci arrivati alla prima versione del Torque in lingua italiana!

Sinceramente anche noi avevamo sottovalutato l'impegno che c'è dietro ad una rivista. Anche noi lo ricevevamo, lo "sfogliavamo", leggevamo con più attenzione alcuni passaggi ma nella sostanza non riuscivamo a capire bene cosa volesse essere la rivista.

Oggi avendola tradotta tutta, ci siamo accorti di quello che sapevamo ma non capivamo ovvero di che importante mezzo di comunicazione esso sia. Ma non solo tra noi e voi ma anche tra voi e chi come voi ha deciso di comperare una nostra motocicletta.

In questo numero parliamo del Triumph Day che si è svolto a Varano de Melegari, e vi annunciamo il prossimo raduno che si svolgerà in Valle D'Aosta nei giorni del 26, 27 e 28 Settembre 2003.

Nei prossimi numeri saremo felici di poter raccontare qualche vostra bella storia od esperienza.

In più, da settembre tutte le nostre concessionarie che hanno accettato di lavorare con noi per una crescita del RAT, offriranno una

serie di eventi, raduni od altre attività che vi coinvolgeranno.

Nasceranno i Pack Leaders, ovvero chi sarà responsabile delle attività delle singole concessionarie, e tante altre cose.

Vi prego di farmi avere i vostri commenti o suggerimenti in modo da poter lavorare con voi in maniera più costruttiva.

Con i miei migliori saluti,

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



MONTE BIANCO RAID 26, 27 e 28 Settembre 2003.

Una premessa: ad oggi (Luglio 2003) non è ancora stato scelto l'albergo di ritrovo per Venerdì 26.

Cosa che sicuramente sarà invece fatta quando voi leggerete il Torque, di conseguenza invitiamo chi di voi è intenzionato a partecipare, a chiamare lo 029345451 oppure a mandare una E-Mail a rat@numerotre.it in modo da ricevere anche informazioni più dettagliate.

Il programma è di raggiungere in fondo Valle (Valle D'Aosta) probabilmente La Thuille nella serata di Venerdì 26. Da lì, la mattina del Sabato andremo in Francia passando per il piccolo San Bernardo, poi in Svizzera per ritornare in Italia dal Grande San Bernardo.

Il Sabato sera staremo tutti a cena assieme e la Domenica, chi con più strada da fare chi con meno, tutti a casa.

Indicativamente questo è il giro del Sabato:

La Thuille
Bourg St. Maurice
Ugine
Chamonix
Gran San Bernardo
Aosta
La Thuille

Il numero massimo di partecipanti è di 80 persone.

Eccovi anche il calendario dei prossimi eventi organizzati dal RAT Italia:

**26/27/28 SETTEMBRE 2003 -
MONTE BIANCO RAID**

**MARZO 2004 -
SICILIA RAID**

Questo giro sarà probabilmente di quattro giorni per chi parte dal Nord Italia e grazie alle nostre due NUMERO TRE siciliane percorreremo le più belle strade della Sicilia

**LUGLIO 2004 -
REPUBBLICHE MARINARE (Regolarità)**

Questo sarà un "gioco giro" si partirà tutti da Genova alla volta di Pisa, poi Amalfi, Venezia e finale di nuovo a Genova.

Sarà un giro perché attraverseremo in tre giorni mezza Italia. Sarà gioco perché chi, rispettando tutte le regole del codice della strada, ritornerà per primo a Genova sarà il primo vincitore della "Repubbliche Marinare on Triumph"



**OTTOBRE 2004 -
CINQUE TERRE RAID**

Un bellissimo giro in una delle coste più belle che ci siano nel centro Italia.

Ovviamente a questi si aggiungeranno tutte le attività che saranno organizzate dalle concessionarie nei prossimi mesi e di cui vi daremo indicazione nel prossimo numero.

Triumph Day

una storia da raccontare

Chi non conosce il Triumph day abbia il coraggio di alzare una mano. C'era da aspettarselo, nessuno ha osato! Cari Triumphisti, si proprio voi, che con le vostre rombanti inglesine riempite l'aria con le sommesse sonorità delle bicilindriche Bonnie, con i ruggenti tre cilindri delle sport classic e Speed e Daytona e i four in line delle piccole e pepate 600. Se non eravate presenti quest'anno di sicuro ne avete sentito parlare.

Triumph ha una storia da raccontare lunga ben sei anni, tanti o pochi sta a voi deciderlo, ma sta di fatto che questo raduno di marca (così viene spesso definito) è uno dei più classici, dai natali più remoti, ma che in questo lungo periodo è cresciuto, cambiato e soprattutto ha trovato un'identità unica! Forse perché le protagoniste sono delle moto inglesi, forse perché una volta tanto ci si sente a casa, o solo perché è l'occasione per ritrovare i vecchi amici armati della solita inesauribile passione.

Chi era già della partita si ricorderà di quest'inizio d'estate, in quella location che è diventata una piccola dependance di Hinckley: il circuito Riccardo Paletti di Varano de'Melegari. E' il teatro delle sfide, poco segrete e molto esclusive, dei Triplers e non solo. Insomma la buona occasione per scatenare cavalli e scaricare adrenalina lungo 2.375 metri di asfalto.

Due giorni di passione, di pneumatici sacrificati, galloni di benzina, birra e integratori ingoiati a grandi sorsate e tante ma davvero tante saponette polverizzate.

Denominatore comune di questa manifestazione la gara di Endurance a squadre, una sfida tra concessionarie Triumph, che vede protagonisti tre





piloti per team. Ancora una volta i vincitori sono stati i ragazzacci di Firenze, veri mattatori delle ultime manifestazioni. Ma sul T-day 2003 ritorneremo poi.

I ragazzi del '98

Era primavera quando la prima Triumph solcò timidamente il cancello del circuito di Vairano di Vidigulfo alle porte di Pavia. Un esordio che non lasciava di certo immaginare un tale successo e la ripetizione negli anni a venire con sempre maggiore adesione.

Regnavano felici le Daytona T595, si confermavano protagoniste quelle

Speed T509 tanto strampalate nello sguardo, stupivano ancora le vecchie nude inglesi, tirate a lucido per la parata con gli scarichi aperti a tromboncino da far saltare i timpani. Un evento misto, dove il sabato ci si sbizzarriva in quel tracciato, che i cordoli non si vedevano, che in fondo era un semplice percorso di handling. La domenica scampagnata lungo le strade della Val trebbia alla ricerca di quel ristorantino dove parlare di motociclette. Chi lo avrebbe immaginato che i triumphisti nascondessero una seconda anima: vocazione pista.

L'anno successivo qualcosa ha lasciato presagire che il Triumph day sarebbe diventato grande, un appuntamento da non perdere. "Tutti a sud"





la parola d'ordine e così da tutte le concessionarie, correndo lungo le strade che arrivano a Perugia, ci siamo ritrovati a Magione, ad un passo dal lago Trasimeno! Un circuito vero, con cordoli da gara, box e l'immane voglia di ritrovare vecchi amici. Eravamo di più, chi con la tuta nuova per l'occasione, chi armato di buona volontà e chi semplicemente ben disposto a macinarsi un migliaio di chilometri solo per agguantarsi la patch di primavera inoltrata.

Porte aperte dunque, perché la fame di circuito non faceva allora come oggi distinzioni, anche i Tigeroni con le ruotone tassellate hanno gustato il piacere delle grandi pieghe, come qualche temerario in sella alle gigantesche Trophy, (vere navi da crociera) con tanto di borse laterali.

Dopo il successo di Magione il passo è stato breve. Il 2000 sarà ricordato come l'anno della consacrazione, della prima grande sfida al cronometro, con tanto di qualificazioni, giudici di gara, bandiera a scacchi e soprattutto podio e coppe ai vincitori.

Varano de'Melegari diventa la seconda casa delle Triumph, il weekend è totalmente dedicato alla pista e alle concessionarie che portano sulla griglia di partenza i loro pilotini per una sfida che continua ancora oggi.

Il Tday diventa grande con una partecipazione che sfida e vince anche le previsioni più ottimistiche. Siamo in tanti, da tutta Italia, spinti dalla





voglia di giocare in sella e confrontarci come monellacci che vogliono dare il gas. Il tempo sul giro e la grinta dei partecipanti sfata il mito che vuole le nostre compagne lente come cancelli.

Anche gli uomini Triumph crescono e non si accontentano più di offrire solo la pista e organizzare una sfida in stile casereccio. Il 2001, da una malsana e gustosa idea di Mario Lupano, nasce la prima endurance a squadre tra concessionarie. Tre piloti per ogni team, non importa la fede, tutte le motociclette di casa hanno libero accesso alla competizione. Vince e mette il sigillo sulla prima gara di casa la compagnia di Firenze su tre Daytona: prontamente ribattezzate le frecce d'argento della Toscana. L'endurance anima tutti di propositi bellicosi, l'improvvisazione viene lasciata in casa e il trionfo di Firenze è il frutto di un intero inverno a misurarsi in vista dell'appuntamento parmense.

L'anno dopo la sfida e inasprita al punto giusto, i due giorni del Triumph Day '02 assumono i toni accesi delle grandi manifestazioni: tutti vogliono il titolo e la gente accorre ancora più numerosa. In pista si fanno spazio non solo le TT600, anche qualche Baby Speed e diverse Racing Classiche. I turni liberi non si contano più, per un totale di quasi mille moto alla fine di ogni giornata in pista. Serata di festa quella del sabato dedicato al cibo e al casino. Grande baccano fino a tardi, tra burn out e scoppi di scarico, prima della grande abbuffata di pista della domenica. Lo scorso anno hanno vinto i ragazzi di Parma, supportati dall'esperienza di "Dalò" Dall'aglio, possessore di Speed triple e pilota ancora in attività a livello nazionale. Firenze arriva seconda e poi gli altri a seguire, ma come è ormai buona abitudine l'appuntamento è solo rimandato alla successiva primavera per l'immanicabile rivincita.



Quasi estate 2003

C'era da aspettarselo, l'ultimo weekend di maggio ha rivisto in pista tutte le Triumph come da copione. In più quest'anno c'è stata la definitiva consacrazione. Le motociclette inglesi sono oggetti di culto, ben disposte a farsi smanacciare e ottenere così delle special da urlo e belle toste in pista.

Eravamo ancora di più delle passate stagioni, con la voglia di fare mototurismo tra le splendide colline del parmense, o semplicemente mostrare la propria realizzazione e partecipare alla sfida tra special organizzata dalla rivista Café Racer, e ovviamente partecipare alla sfida in pista: la gara di durata. Insomma anche quest'anno ce n'era davvero per tutti...anzi di più.

Chi non ha partecipato a una iniziativa non ha perso l'altra, grande divertimento anche per chi si è accontentato di fare semplicemente lo



spettatore. Non vi raccontiamo delle imprese del freestyler Carmichel che in sella a Speed e Daytona ha fatto cose da pazzi.

E l'endurance??? E' andata alla grande, come sempre. Le regole sono diventate di più e soprattutto più severe. Da un lato per non penalizzare le classic in gara e dall'altra parte evitare dopo la bandiera a scacchi fastidiose polemiche. Per la cronaca sul gradino più alto del podio è salito ancora Firenze, (sarà mica l'aria del Mugello che li fa andare così forte?) secondi di un soffio i ragazzi del levante di Bari, e terzi un po' più in là Biella. Ma i veri trionfatori sono stati quelli del C.R.T. niente meno che i Cancelli racing team, quelli che l'importante è partecipare in sella alle

T-bird e non solo. A conti fatti 20 team per un totale di 60 piloti per un serpente di metallo in pista veloce come mai prima d'ora. Una menzione speciale la merita la squadra di Verona, poi ritirata, che ha portato in pista Francesca, una mamma volante con treccia di capelli svolazzante. Sorridente, veloce come un missile e dal viso splendidamente colorato di lentiggini. Insomma anche il Tday 2003 ha visto chiudersi il sipario nel migliore dei modi. Il ringraziamento va ai ragazzi della triumph in pole position nell'organizzazione, felicemente rosolati sotto quel primo sole estivo e un applauso più che meritato a tutti noi che c'eravamo. Appuntamento al Triumph day '04... proibito mancare!



Eventi Europei

Cèvennes Raid – Francia

20 – 21 Settembre

Questo evento eccezionale inizierà presso il circuito di Alès il 20 settembre alle ore 9am.

Lo scopo del weekend è di esplorare a fondo la regione del Cèvennes e di vivere le sue fantastiche e tortuose strade.

Ci sarà un run con una visita organizzata, un "rally". Verso sera il party si sposterà a St Germain de Calberte nella zona di Lozère per una serata che sarà sicuramente memorabile. L'evento finirà poi il 21 settembre alle ore 5pm sempre presso l'autodromo di Alès, dopo un giro attraverso i canyon di Tarn e Jonte.

L'evento avrà un prezzo di circa € 70,00 che include la colazione, il pranzo, la cena ed il pernottamento per il sabato sera. Per prenotare è necessario inviare un assegno di € 40,00 a questo indirizzo: Herv, Descamps – MEB – Pihès 30170 MONOBLÉ France.



Drei-Lènder-Raid – Austria

25-28 settembre

Esplora con noi gli sconosciuti e pittoreschi paesaggi nel sud dell'Austria. Il nostro local RAT pack Kürten, residente a Villach, sta già lavorando a questo appetitoso viaggio. Con tre paesi protagonisti del giro, Austria, Italia, Slovenia, questo viaggio sarà per noi un'affascinante avventura in un'area ancora inesplorata.

Il viaggio inizierà giovedì sera per poi finire la domenica nella tarda mattinata. Il prezzo sarà compreso tra i € 168,00 ed i € 177,00 per tre notti con mezza pensione, a seconda delle vostre preferenze.

Per informazioni e prenotazione potete contattare Ruediger all'indirizzo ruediger.buck@triumph.co.uk o al numero +49(0) 160 883 67 20.

Raid della Foresta Nera

Germania 2 – 5 ottobre

Vieni a guidare con noi per uno degli ultimi appuntamenti della stagione che si terrà nel sud della Germania!

Le prenotazioni per il Raid della foresta nera sono già numerosissime e questo non è una sorpresa! Tutte quelli che hanno già partecipato

vogliono fortemente ritornarci, a dimostrazione della bellezza dell'evento.

Merito di un apprezzato mix di piacere di guida nella Foresta Nera e nelle French Vosges, unito ad una non eccessiva presenza di visite turistiche; ma i segreti di questo evento sono anche cose come la visita alla lussuosa Baden-Baden Spa e le favolose torte alla crema della Foresta Nera.

I costi sono di € 180,00 a persona per tre notti con sistemazione in mezza pensione in stanza singola o doppia, e di € 200,00 per la suite. E' compresa un'eccezionale maglietta dell'evento come souvenir.

Per informazioni e prenotazioni potete contattare Ruediger della Triumph Germania al seguente indirizzo:

Triumph Motorrad Deutschland GmbH,

Otto Han Strasse 20, Friedrichsdorf, Koppeln, 61381, Germany

Tel +49 (0) 160 883 67 20.



Raid di Monaco – Francia

11 – 12 Ottobre

Possono tentarti un hotel a 4 stelle, ristoranti gastronomici ed un pernottamento in montagna?

E poi perché non incontrarci sulla Costa Azzurra per il nostro Raid annuale di Monaco – che per quest'anno include anche un'escursione in Italia?

Il raduno partirà venerdì dal meraviglioso hotel Napoleon di Mentone di fronte al mare.

Dopo un breve tour per Menton il sabato, ci si sposterà in Italia, salendo fino ai 2.250 metri del Colle di Tenda, per poi passare per Borgio San Dalmazio e i passi lombardi.

In serata, si cenerà al prestigioso ristorante Mirazur. Questo è stato il culmine del Raid dell'anno scorso, grazie a un panorama mozzafiato ed un incredibile e caldo benvenuto.

La domenica si visiterà Monaco per una foto ricordo di fronte al famoso Casino! Il Motoclub del Principato di Monaco ci offrirà poi una visita in onore del nostro amico Claude Bogliolo. Spostandoci nell'entroterra, concluderemo l'evento con una cena in un altro ristorante con una vista fantastica.

Il costo è di € 165,00 a persona ed include 2 notti con sistemazione "Bed and Breakfast" in stanza doppia e tre pasti, che ovviamente faranno gustare le specialità della zona! Se invece si desidera partecipare per una notte soltanto il prezzo è di € 125,00 a persona e comprende il pernottamento per una notte sola sempre "Bed and Breakfast" e tre pasti.

Confermate velocemente la vostra prenotazione a Bernard per questo evento, prima che i posti finiscano!

Special Events for 2004

Mistral Run - Francia

Maggio 15



Sei pronto per questo? La scorsa primavera 30 soci guidarono dal sud della Francia al Belgio in un giorno, senza autostrada. Questa volta stiamo andando nella direzione opposta! Non è una gara e non c'è nessun tempo da rispettare, ma è un vero test di durata per un uniforme gruppo di "turisti" esperti.

Partendo da Ath nel sud del Belgio, ci si dirigerà verso sud attraverso l'est della Francia, visitando Verdun, Dijon and Beaune, prima di arrampicarsi per le curve e contro curve del Massiccio Centrale con visita a St Etienne, Le Puy e Mende.

Attraversando da una parte all'altra le fantastiche colline Cevennes fino al tramonto del sole, si passerà attraverso Alès prima di raggiungere la fine a Nimes, dove i forti e grandi Rat pack locali del concessionario Technic Motor garantiranno un caldo benvenuto.

Un raduno non per i deboli di cuore o dal posteriore delicato, ma visto che i posti sono limitati e che molti di quelli che hanno partecipato l'anno scorso lo vogliono rifare, cercate di non ritardare troppo se volete vedere il vostro nome sulla lista dei presenti.

Il costo di registrazione è di € 100,00 e include la cena e il pernottamento ad Ath per la notte di venerdì, il roadbook per la maratona di sabato, la cena e la sistemazione oltre che il pranzo di domenica a Nimes. Ci sarà una lotteria con estrazione a premi durante il pranzo che chiuderà l'evento.

Considerata la lunghezza e la difficoltà del percorso, i passeggeri non sono vietati, ma neppure consigliati.

Per maggiori informazioni o per prenotare, contattate Hervé all'indirizzo: herve.hdp@wanadoo.fr, oppure al numero telefonico +33(0)4.66.85.42.96

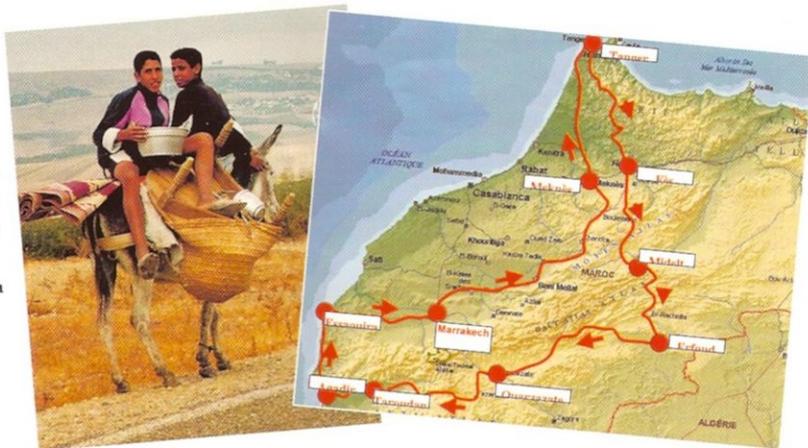
Marocco Avventura

Aprile 28 - Maggio 9

Se il tuo appetito di moto è stato stuzzicato dal racconto di Michel Pain del suo viaggio in Marocco in questo numero del Torque, ora hai la possibilità di provare il Nord dell'Africa in prima persona.

L'apprezzato organizzatore di viaggi del RAT, Hervé Descamps sta pensando questa avventura per tutti quelli che cercano qualcosa di fuori dall'ordinario.

In sella dal 28 Aprile al 9 Maggio, si arriverà in Africa passando per Francia immergendosi in un'altra cultura. Il programma completo sarà confermato nell'edizione invernale del Torque, seguito poi da un viaggio di ricognizione durante l'anno, ma i posti saranno limitati, e costerà € 1.070,00 per persona, compresi traghetto e pernottamenti. Da come potete constatare nel racconto di Michel, tutte



Tour della Francia

Giugno 20-26

Qualcosa di speciale. Più di un semplice raid, ma senza arrivare a un tour organizzato. Questo moto giro toccherà alcuni dei punti più interessanti della Francia, accentuandosi più su un turismo leggero e la scoperta delle culture e cucine locali piuttosto che su tante ore da passare in sella.

Perfetto per un breve vacanza estiva.

Dopo aver lasciato Parigi domenica 20 giugno, il percorso ci porterà verso est, fino alla città roccaforte di Metz, per poi andare verso sud, dentro i meravigliosi scenari delle Alpi ad Aix-les-Bains. Martedì ci si sposterà verso Cannes e il Mediterraneo. Lo stop successivo sarà l'antica città romana di Nimes e poi Toulouse.

Il punto di arrivo sarà Issoire, vicino St Etienne nel Massiccio Centrale, dove è programmato l'incontro con il primo Raduno Nazionale RAT in Francia (maggiori informazioni nell'edizione invernale del Torque).

Il costo del tour è di soli € 600,00 a persona ed include il pernottamento, la colazione, la cena oltre al road book.

Per maggiori informazioni o per prenotare, contattate Hervé all'indirizzo: herve.hdp@wanadoo.fr, oppure al numero telefonico +33(0)4.66.85.42.96



le Triumph sono idonee al tipo di viaggio, ma pensiamo che sicuramente i possessori di Tiger saranno i più soddisfatti!

Per maggiori informazioni o per prenotare, contattate Hervé all'indirizzo: herve.hdp@wanadoo.fr, oppure al numero telefonico +33 (0)4.66.85.42.96

RAT Tours

I "RAT Tours" sono un nuovo concetto nella sfera degli eventi RAT. Più lunghi dei Raids e con un numero minore di partecipanti, sono pensati per offrire ai soci un'esperienza speciale "da una volta nella vita".

Ciascun Tour è organizzato con il supporto di un tour operator specializzato nel mondo del motociclismo e includono il supporto di una guida esperta e un team di appoggio unitamente alle strade migliori, gli hotels caratteristici ed un cibo di prima qualità. Alcuni offrono anche la possibilità di noleggiare una Triumph.

In ogni tour è presente un membro dello Staff del RAT e la partecipazione è riservata ai soci RAT.

Per iniziare a scaldarvi abbiamo organizzato due fantastici viaggi per il 2004 - Il Canadian Rockies Tour in Giugno e l'"Olympian Tour" in Grecia a settembre.

Se questi saranno un successo espanderemo il programma nella stagione successiva.

Tutte le richieste di informazioni a le prenotazioni vanno dirette al nostro partner organizzatore dell'evento.

Canadian Rockies Tour

30 Maggio - 7 Giugno, 2004



Organizzato attraverso le incredibili Rocky Mountains, questo viaggio da una settimana passerà per Whistler, Banff e Nelson per poi culminare in un raduno con i membri locali del RAT.

Hotels di prima classe, cibo di prima categoria e meravigliose strade di montagna sono garantiti per assicurare ai soci una vacanza indimenticabile.

I prezzi includono anche il noleggio di una motocicletta Triumph e ci sarà la possibilità di guidare più di un modello.

Il viaggio sarà organizzato in concomitanza dell'evento le "Vacanze Motociclistiche delle Rocky Mountain". Il socio Mike Ciebien ha

uno stretto rapporto con Triumph e RAT, ed è sicuro di organizzare un bellissimo benvenuto per tutti i membri che parteciperanno.

Il programma:

- 30 Maggio Arrivo a Whistler
- 31 Maggio Si guida fino a Sun Peaks
- 1 Giugno Si guida fino a Revelstoke
- 2 Giugno Si guida fino a Banff
- 3 Giugno Si guida fino a Fairmont Hotsprings
- 4 Giugno Si guida fino a Nelson
- 5 Giugno Giorno libero a Nelson (in alternativa escursione di tre ore)
- 6 Giugno Si guida fino a Kelowna
- 7 Giugno Si guida fino a Whistler

● Il costo è \$CDN 4250 per persona e \$CDN 1600 per i passeggeri. Questo include: hotels, pasti, noleggio motocicletta ed assicurazione, furgone assistenza con parti di ricambio, guide, trasferimento da Vancouver e guida per le vacanze. Per ulteriori informazioni, siete pregati di contattare Mike Ciebien all'indirizzo: mike@rockymtnmoto.com



Olympian Tour, Grecia

Dal 4 al 12 Settembre 2004

Classici itinerari Greci, come Atene, il canale di Corinto, Maratona, Sparta ed il tempio di Apollo sono lo sfondo di questa incredibile avventura di otto giorni.

Dopo l'arrivo ad Atene, sarete trasferiti in un hotel di prima classe vicino all'Acropoli, dove si passerà la notte e si prenderà possesso della Triumph che avrete noleggiato (è comunque possibile organizzarsi in maniera diversa nel caso si preferisca usare la propria motocicletta).

Da lì ci si dirigerà verso sud, attraverso il Canale di Corinto nella penisola del Peloponneso.

Lungo il percorso sarà possibile vedere gli antichi castelli di Epidavros e Naflion. Questa settimana avventurosa, sarà un continuo susseguirsi di nomi mitici e di panorami mozzafiato. L'organizzazione è di Triumph Bike Tour, nella persona di Deborah Stagonakis.

Il programma

- 4 Settembre Arrivo ad Atene
- 5 Settembre Canale di Corinto, Epidavros, il castello di Naflion



- 6 Settembre Plaka Leonidion, il monastero di Eleonas,
- 7 Settembre Monemvassia-Kyparissi-Monemvassia
- 8 Settembre Mistras (Sapra), Tempio di Apollo, Olympia
- 9 Settembre Patras, traghetto per il continente, Massalonghi, Arta, Ioannina
- 10 Settembre Vikos Gorge, Meteora
- 11 Settembre The Pelion, Glifa, Evia, Rovies
- 12 Settembre Sout Evia, traghetto per Agia Marina, Marathon

Il ritorno è previsto per la sera di sabato 12 settembre. Sarà anche possibile organizzarsi per prolungare il proprio soggiorno prima o dopo il tour.

Il costo è di € 1.800,00 a coppia con una moto ed include: noleggio di una Triumph, assicurazione, una eccellente sistemazione "bed and breakfast", una guida ed un furgone di appoggio dove mettere i bagagli. Attenzione perché il costo del viaggio per/da Atene è escluso.

● Per prenotazioni e maggiori informazioni visitare il sito www.triumphbiketours.com o contattare Deb all'indirizzo tritours@otenet.gr oppure al numero telefonico +30 229 409 4905.



STAR LETTER



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

Letters

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



Triumph fino all'osso!

SONO stato il primo americano a gareggiare in Europa dopo la guerra. Le motociclette Triumph sono state il punto fermo di tutte le mie gare e ho continuato a gareggiare dopo aver prestato servizio presso le seguenti associazioni: AMA, ERA, WERA ed AHRMA.

La mia attuale scuderia include quattro Triumph. La numero 9 è una motocicletta da corsa Daytona 500 e, se ben ricordo, ha regalato a Gary Nixon la vittoria a Daytona. La numero 43 è una moto del 1949 con la quale Rod Coates, nel 1950, si aggiudicò il Gran Premio. Inoltre, la scuderia comprende una Trident del 1974 ancora nuovissima e la mia Bonneville 2003. Questo è il mio casco originale che con il passare del tempo sembra si essersi ristretto!

Se dovrò mai sottopormi ad un'operazione chirurgica, i medici vedranno il marchio Triumph inciso sul mio cuore!

Bill Billet, Red Lion, PA, USA



Che entusiasmo! Bill si aggiudica due magliette RAT.



Stile classico

ALLEGRO alcune fotografie della mia Bonneville che si è aggiudicata il secondo posto nella classe Café Racer in occasione del recente raduno motociclistico svedese.

Tutti i componenti sono di mia produzione. E' molto divertente guidare questa Bonneville perché mi permette di fare un salto indietro nel tempo di trenta anni.

Sivert Raask, Nissafors, Svezia.



La moto di Sivert Raask premiata nella classe Café Racer.

Dio è in paradiso e tutto è perfetto!

NON avrei mai pensato che l'acquisto della mia prima Triumph potesse essere un'esperienza mistica.

Primo giorno. Lavoravo da Triumph da poco più di un anno quando improvvisamente la vidi.

Lei era lì. Una Bonneville blu metallizzata recentemente restituita da uno dei nostri concessionari. Fu come se una luce abbagliante mi stesse illuminando e mi resi conto che QUELLA moto doveva essere mia.



Richard Marks ed il secondo amore della sua vita.

Secondo giorno. Riuscii finalmente a farla mia. Non appena mi sedetti sulla moto notai che il colore blu richiamava i toni del paradiso e che le sfumature metallizzate erano l'eccellente prodotto di madre natura.

Terzo giorno. Decisi di aggiungere le borse di pelle, tubo di scappamento maggiorato, parabrezza e cavalletto centrale. Diedi dunque un'ultima occhiata alla mia motocicletta e mi dissi: "Tutto è perfetto".

Quarto giorno. Dopo aver concluso l'acquisto mi resi conto di essere pronto ad affrontare qualsiasi tipo di situazione climatica. Guardandomi nello specchio pensai: "Sto proprio bene!".

Arrivato al Quinto giorno mi resi conto che tutto quello shopping mi aveva fatto venire un certo languorino. Mi venne in mente che il mercoledì il pub Prince of Whales ospita la serata RAT. Passando dalla bike night di Hooters il martedì, alla serata RAT il mercoledì e da Beef O'Brady il giovedì, mi resi conto che essendo proprietario di una moto Triumph potevo fare festa mangiando e bevendo a sazietà. Realizzai che non avrei mai patito la fame.

Il Sesto giorno fu speciale in quanto la mia

dolce metà decise di unirsi a me per una gita in moto. Sembrava di stare nell'Eden, solo io e mia moglie in viaggio per le stradine secondarie della Georgia. Fu un pomeriggio perfetto.

Il Settimo giorno mi presi una pausa dopo aver percorso 300 miglia sotto un sole splendido per le stradine della Georgia. Pensai a tutto quello che Triumph era stata capace di regalarmi e mi dissi: "Tutto è perfetto nel mio universo!".

(1) N.d.T.: L'autore dell'articolo gioca sul doppio senso dell'acronimo G.O.D che oltre ad indicare Guaranteed On time Distribution significa Dio.

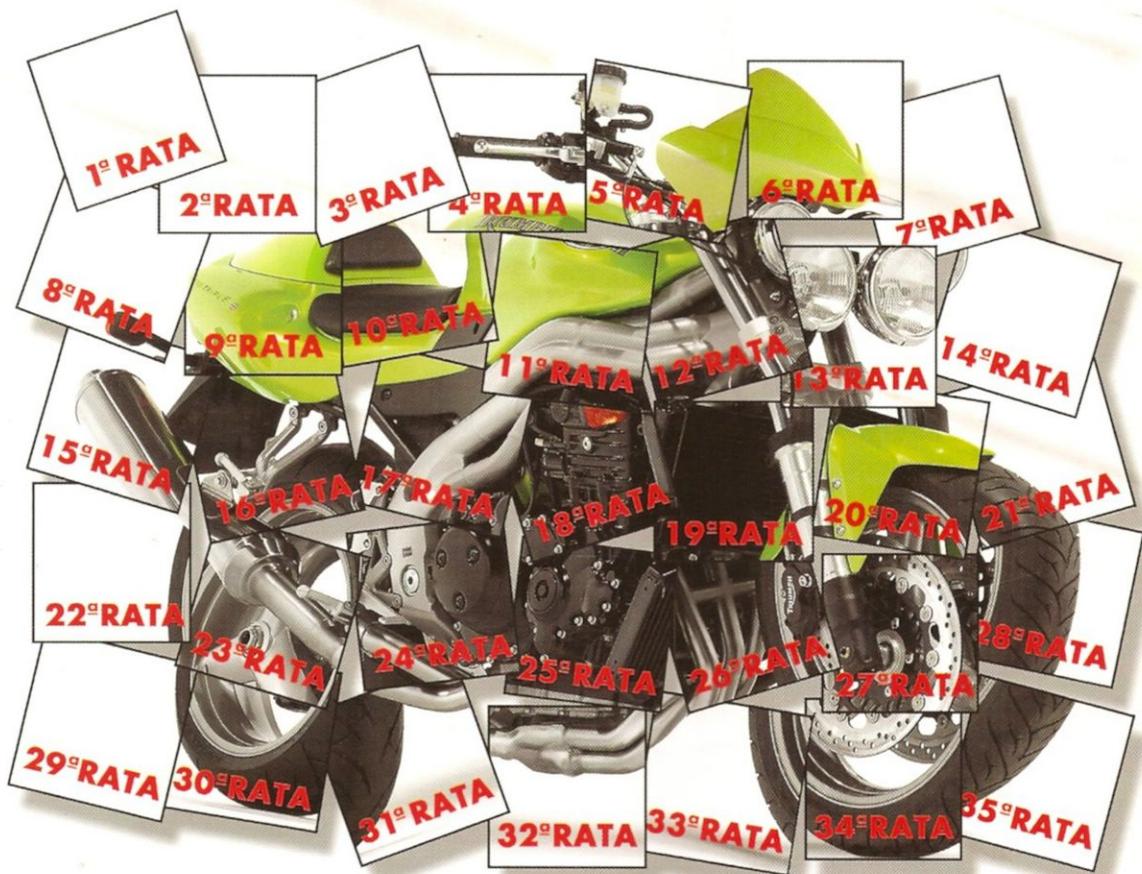
Richard Marks, Newnan, Georgia, USA.

TRIUMPH[®]

MOTORCYCLES

Speed Triple 2003 € 11.600,00 su strada.

Tel. 029345451 Fax 0293582575 www.numerotre.it



€ 120,00 al mese
e potrai avere questa Speed Triple
(cupolino e guscio coprisella compresi).



Anticipo € 2.360,00 - 35 Rate da € 120,00 - maxi rata di € 6.930,00 che potrai pagare o rifinanziare completamente. Tan 7,77 Taeg 8,06

www.numerotre.it



Banca
Finconsumo