

TORQUE

Numero 36 - Estate 2005

FUORI DAL CORO

La Rocket lascia il segno



Oneri e onori

Dietro le quinte del lancio
stampa della Sprint ST

Frenata sicura

Tutti i segreti dell'ABS

ALL'INTERNO: R.A.T. WORLD, LA RIVISTA DELLA

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

GO YOUR OWN

EDITORIALE

Esiste una teoria, in fisica, la quale dice che nulla è immobile. Qualsiasi cosa si muove avanti o indietro, su o giù. L'unico istante in cui è ferma è quando cambia direzione. Bob "hurricane" Hannah, mitico campione di cross statunitense degli anni '70 aveva un simile approccio alla moto: "O stracci il gas o strizzi i freni. Il resto non conta!"

A ben vedere, se si sta domando una Rocket III questa strategia non è il massimo (chi guida la Speed Triple è invece più in sintonia), ma come regola di vita può anche funzionare.

Prendete Triumph, per esempio. Sono passati solo tre anni dal disastroso incendio della primavera 2002 e, dopo aver ricostruito gli

edifici originali e aver ripreso la produzione in sei mesi, sono stati costruiti altri edifici, realizzate nuove moto come la Rocket III, la Thruxton, la Speed Triple e la Sprint ST, e si è vinto al TT sull'Isola di Man. Non male per un'azienda a capitale privato, con meno di 1000 dipendenti in tutto il mondo.

Il segreto? Non c'è segreto. Solo passione, determinazione e impegno a far sì che le cose accadano. Ebbene, noi cerchiamo di trasmettere questa visione anche nella vostra Rider Association, arricchendo con nuove idee gli eventi e le iniziative che organizziamo e cercando di rendere Torque sempre più fresca e interessante. Vi ringraziamo per i consensi che avete espresso a proposito dei cambiamenti che abbiamo introdotto a partire dall'ultimo numero. Sappiate che sono stati frutto anche delle vostre indicazioni e intendiamo continuare su questa strada anche in futuro. Un grosso cambiamento è rappresentato dalla più marcata identità che caratterizza il RAT, ora con una sezione centrale separata. A noi sembra un grosso passo avanti e ci state dando ragione.

Ma questo non significa che abbiamo smesso di dare gas. Nei mesi scorsi abbiamo fatto un'indagine presso i membri e i concessionari di tutto il mondo per sapere cosa si aspettassero dal RAT, cosa piacesse loro e cosa non li soddisfacesse. La stessa cosa è avvenuta con i questionari che i concessionari hanno fatto compilare a tutti coloro che hanno acquistato una moto. Il risultato è chiaro. Amate guidare, leggete Torque e vi piace incontrarvi con altri che hanno le vostre stesse passioni. Non amate le organizzazioni troppo rigide, i moduli da riempire, i ranghi e le gerarchie. Ecco dunque ciò su cui ci concentreremo.

Andare in moto, moltiplicare i rapporti tra Triumph, rider e concessionarie, implementare la comunicazione attraverso Torque e i nostri siti. Stiamo anche pensando ad un modo più semplice per entrare a far parte di questo mondo. Ne saprete di più leggendo il prossimo numero di Torque - che riceverete ad inizio settembre - anche se, come ho già detto, nulla è immobile. Aspettatevi dunque lo stesso tipo di processo che ha portato la Rocket III e la Speed Triple dalla carta all'asfalto.



Neil Webster
Direttore

Sommario

4 Triumph News



Mentre la Rocket III continua a stupire, a sorpresa entra in scena la Tiger. E lo fa nella nuova versione 2006.

8 Bonnie chic



La collaborazione fra Triumph e lo stilista inglese Paul Smith ha dato vita a moto destinate a lasciare il segno. La strada è aperta.

19 Triumph on-line



www.triumphmotorcycles.com si è rifatto il look ma continua ad essere il punto di riferimento per qualsiasi informazione sul mondo Triumph, dai prodotti alle R.A.T. news.

20 Trans-Siberian Express



Perché volare quando si può guidare? Così Jan Heemskerck ha scelto la sua Tiger per raggiungere l'Olanda dall'Australia, attraversando la Siberia.

26 Lettere



Una Rocket III fuori dal comune, una Steve McQueen replica, l'amore di una ragazza per la sua Legend e quello, ritrovato, di un entusiasta appassionato per il marchio inglese.

28 Una frenata al 100%



Anche triumph fa il suo ingresso nel mondo dell'Advanced Braking System. John Urry ci spiega come funziona il nuovo sistema ABS.

34 People



Jackie Coulam è la voce di Triumph e, nei suoi dieci anni in prima linea, è stata testimone di tutti i cambiamenti dell'azienda. Per non parlare del principe Williams e del servizio di assistenza psicologica...

Centre section

R.A.T. World RW1-RW12

TRIMPH R.A.T. World



LE NEWS - GLI EVENTI - LE USCITE

Gente speciale e un marchio speciale meritano un'organizzazione speciale. Il R.A.T. (Riders Association of Triumph) vuole essere questo e il suo obiettivo è infatti quello di unire persone animate da una passione comune. Dall'adrenalina delle giornate in pista al relax dei tour sulle strade più belle del mondo, passando per tutto quello che sta nel mezzo. R.A.T. World è una finestra su questo modo di essere, di vivere la moto e la passione per Triumph.

10 Dietro le quinte - Come si vive un lancio stampa

Roland Brown ci racconta la sua versione della presentazione mondiale della Sprint ST, in Sud Africa. Noi invece ve la mostriamo da un'altra prospettiva, quella di chi l'ha organizzata.



www.triumphmotorcycles.com

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

Direttore: Neil Webster

Vice direttore: Simon Carter

Produzione: Red Square Graphics

Quanto espresso su Torque non è necessariamente correlato alla Triumph Motorcycles Ltd o alla Riders Association of Triumph. Triumph Motorcycles Ltd. e R.A.T. non hanno responsabilità per fatti, situazioni o foto non riportati accuratamente sulla rivista.

La Tigre torna a ruggire

La crescente domanda per la sempreverde Tiger ha portato alla presentazione anticipata della versione 2006. Sebbene a livello estetico il nuovo modello non si discosti dal predecessore, molto è stato fatto a livello di motore. Sono nuovi il cilindro, il basamento, il circuito dell'acqua e i cablaggi. Il risultato è, oltre ad un miglioramento delle prestazioni, un aspetto più pulito ed elegante. In effetti, il motore del modello precedente derivava da quello della Daytona e, celato sotto le carene, non necessitava di un aspetto troppo curato. Ora, può invece orgogliosamente mostrarsi agli occhi degli altri motociclisti.

Il nuovo motore vanta anche un cambio più fluido e un ingranaggio per il recupero dei giochi che riduce le vibrazioni. *"Sono miglioramenti conseguenti all'introduzione delle nuove Sprint ST e Speed Triple - spiega Ross Clifford, product manager -, e contribuiscono ad incrementare il livello qualitativo della Tiger, sia dal punto di vista del*

look sia prestazionale, e ne fanno una moto sempre più efficace nella sua destinazione all-round". La nuova Tiger, di imminente distribuzione, è disponibile in due nuovi colori - Caspian Blue e Jet Black - che si aggiungono al ben conosciuto Aluminum Silver.



La Rocket a caccia di premi

La possente cruiser orgoglio di Triumph, raccoglie riconoscimenti più velocemente di quanto acceleri. Il suo look e le sue performance le sono valsi infatti una serie di premi in tre continenti. Negli Usa è stata eletta "Bike of the Year" per il 2005 dalla rivista Cruising Rider, e "Best Cruiser 2004" da Motorcyclist. Per non essere da meno di Motorcycle Cruiser, che le aveva già riconosciuto il titolo di "Bike of the Year 2004", e di Mechanics, che l'aveva scelta come "Best of What's New".

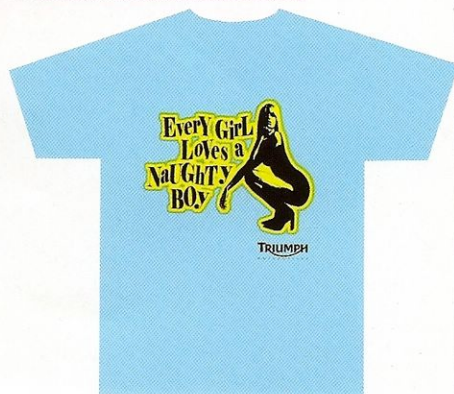
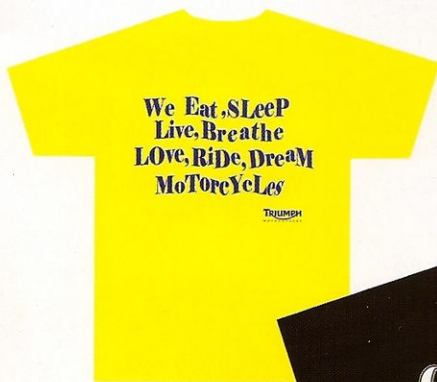
In Inghilterra, i lettori di Motor Cycle News l'hanno votata non solo "Cruiser of the Year", ma addirittura "Bike of the Year", onore tributato anche in Svizzera e Nuova Zelanda.

Ritornando nel vecchio continente, anche i lettori del più diffuso mensile tedesco ed europeo, Motorrad, l'hanno votata "best Cruiser". Ciliegina sulla torta, il premio come "Best Cruiser" tributato dalla trasmissione televisiva inglese Men & Motors. C'è di che essere orgogliosi.



Ricevuto il messaggio?

Ecco, in anteprima, alcune delle Nuove T-shirt della serie "Slogan", che saranno ufficialmente presentate in settembre. Realizzate in jersey di cotone 100%, faranno parte della ricca collezione di magliette che potrete trovare presso il vostro concessionario verso la fine dell'anno.



I piloti Thruxton in cerca di Gloria

Triumph è tornata a recitare sulla scena agonistica degli States, e lo ha fatto a modo suo, con la Thruxton Cup Challenge. Un evento che attira gli spettatori e affascina i piloti grazie ad una formula azzeccata, che mantiene i costi entro livelli accettabili e offre un contenuto molto spettacolare.

Il circuito è parte integrante del calendario AHRMA (American Historic Racing Motorcycle Association) una organizzazione che si dedica al restauro e alle competizioni con moto d'epoca, organizzando gare di ogni tipo, dalla velocità, al motocross, senza tralasciare trial, dirt track e cross country. Le moto ammesse a queste

competizioni coprono un arco di mezzo secolo, dagli anni venti ai settanta e si sono sfidate



sino al 1994 nelle categorie Sound of Singles (dedicate ai monocilindrici) e Battle of Twins (per soli motori bicilindrici), mentre dal 1995 è stata introdotta un'unica categoria – la "Sounds of Thunder" – che raccoglie mono, bi e tricilindrici e può contare sul palcoscenico di Daytona. Ora la Thruxton Cup Challenge è diventata un ulteriore appuntamento del ricco calendario che può contare sull'interesse di una competizione attuale e sul fascino di un evento vintage. Le moto poco si scostano da quelle che si

possono vedere esposte dai concessionari, allestite con un kit che comprende scarichi, pedane arretrate, filtri aria, sospensioni e pneumatici.

A differenza di quanto avviene nella versione italiana della Thruxton Cup, negli Usa le moto devono mantenere le sovrastrutture originali, mentre possono montare un piccolo cupolino. Dopo tre gare, al comando della classifica c'è Ted Cobb, che se le è aggiudicate tutte mettendosi alle spalle addirittura Doug Polen (due volte Campione del Mondo Superbike), al via nella prima



Ted Cobb precede Polen, ex-campione WSB, nella gara di Daytona.





THRUXTON CUP CHALLENGE

*Ride fast, make money.
Now that's a switch.*

ALABAMA LICENSE HOLDERS PURCHASING A NEW THRUXTON 900 FOR THIS RACE SERIES WILL RECEIVE AN \$800 REBATE DIRECTLY FROM TRIUMPH.

SEE YOUR LOCAL TRIUMPH DEALER OR VISIT WWW.TRIUMPH.COM FOR MORE DETAILS.

Doug Polen e la sua Thruxton 900.

gara a Daytona!

Ora tocca a noi. Le premesse perché la nostra Thruxton Cup non sia da meno di quella a stelle e strisce ci sono tutte, a partire dalle griglie riempite dopo pochi giorni dall'apertura delle iscrizioni. Troverete un ampio resoconto sul prossimo numero di Torque. Nel frattempo, potrete tenervi aggiornati visitando il sito ufficiale del trofeo: www.thruxton-cup.it



La Thruxton Cup Challenge è stata la gara più affascinante dell'intera Speed Week.



Photos: Matt Benson

Con tre vittorie in tre gare, Ted Cobb è l'uomo da battere.

Triumph by Paul Smith



Sella in pelle di iguana e grafiche multicolori dipinte a mano. Queste Bonneville, frutto della collaborazione con lo stilista inglese Paul Smith, sono destinate a stupire.

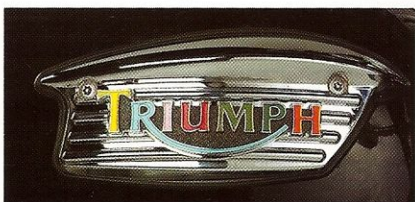
Famoso per la scelta dei tessuti, ma soprattutto per gli accostamenti cromatici, Paul Smith ha personalizzato 9 Bonnie T100 destinate a completare l'esclusiva linea griffata Triumph che fa parte della sua collezione autunno/inverno 2005. Le moto saranno esposte in altrettanti outlet selezionati in Italia, Francia, Usa, Gran Bretagna e Giappone.

Ciascuna è un pezzo unico che ha richiesto oltre trenta ore di lavorazione e che lo stilista ha voluto ulteriormente caratterizzare con l'utilizzo di materiali particolari, come

appunto le selle in pelle di iguana, un vezzo da oltre 1.000 euro.

Da questa collaborazione nasceranno anche due Bonneville che Triumph realizzerà in serie limitata, ispirandosi alle originali di Paul Smith. "Live fast" e "Multi union" - questi i nomi dei due modelli - potranno essere acquistati su ordinazione, a partire da settembre 2005, in Giappone, Stati Uniti e alcuni Paesi europei.

Le moto saranno identificate dal numero di serie, riportato sul serbatoio, e accompagnate da un certificato firmato da Paul Smith e John Bloor, presidente di Triumph Motorcycles.



Triumph
by Paul Smith



Oneri e onori

Tutti abbiamo letto gli articoli sulle riviste, ma cosa è successo dietro le quinte della presentazione della nuova Triumph alla stampa mondiale? Roland Brown, giornalista, e Andrea Friggi di Triumph ci raccontano le loro versioni della recente presentazione della Sprint ST, in Sud Africa.

Foto: Gold & Goose. Testi extra: Simon Carter

Scusate, ragazzi, è colpa mia. Devo aver sbagliato un incrocio". Ross Clifford, responsabile dello sviluppo prodotti Triumph, ha appena fermato il nostro gruppo di cinque ST a un incrocio, da qualche parte a nord di Cape Town, e si sta scusando per averci portati dalla parte sbagliata. Scusarsi di cosa? Sta forse scherzando. Nemmeno dieci minuti fa, mentre mi stavo impegnando per non perdere la coda della sua Sprint lungo una successione di strette curve sudafricane, stavo pensando che questa era una delle migliori strade sulle quali avevo guidato negli ultimi anni. Così, la possibilità di ripercorrere in senso contrario gli ultimi 40km mi sembrava addirittura un premio extra.

Vi sarà sicuramente capitato di pensare, leggendo le riviste, che essere mandati in posti

stupendi a provare stupende moto sia un bel modo di guadagnarsi da vivere. Certo lo è, non mi lamento, ma non sempre le cose sono così divertenti o eccitanti come si può pensare. Lunghi trasferimenti in autobus e pochi chilometri sulle moto, il maltempo, gli stretti tempi di lavorazione della rivista, possono trasformare una presentazione in un tour de force. Altre volte capita invece che tutto funzioni a meraviglia, moto, location, percorsi, compagnia, meteo, e la trasferta si trasforma in qualcosa di memorabile. Soprattutto quando mi dà la possibilità di scappare dal freddo e umido inverno inglese. La recente presentazione della Sprint ST, sulle deserte e assolate strade intorno a Cape Town, è stata una di queste e la possibilità di percorrere un po' di chilometri in più rispetto al programma



Gli incantevoli scenari sudafricani non sono riusciti a mettere in ombra la bellezza della nuova ST.



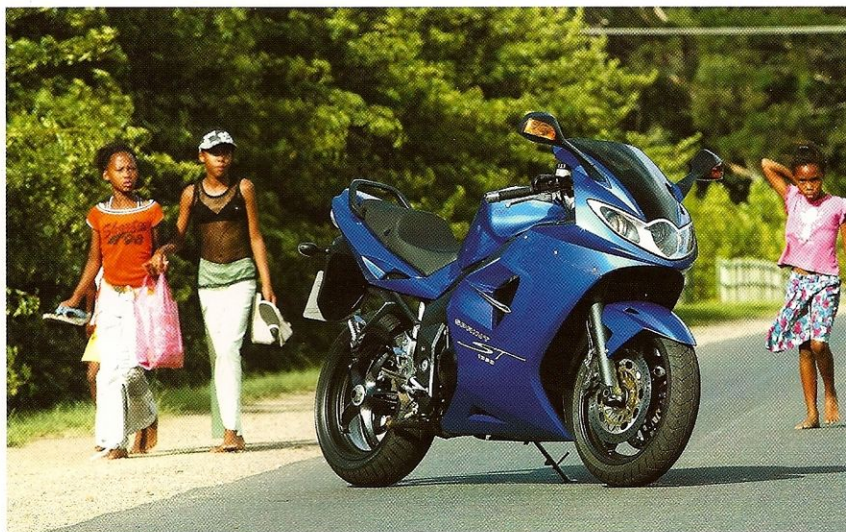
Questo nelle brochure non lo vedrete mai.

La scelta della giusta ambientazione è molto importante.





Sono state 23 le Sprint ST approntate per il lancio.



l'hanno resa ancora migliore. Tutte le Case cercano di organizzare le proprie presentazioni invernali in location dal clima mite, ma non sempre le cose vanno per il verso giusto. Così è successo in Spagna, Portogallo e Sicilia, dove pioggia e freddo hanno rovinato i piani. In Sud Africa le possibilità di sorprese sono poche, e poi non è così lontano come si possa pensare. C'è la possibilità di sfruttare i voli notturni, non ci sono fusi orari con cui fare i conti e la vita ha un costo contenuto. Certo, fa impressione pensare che fuori dalle città ci sono bidonville nelle quali milioni di persone vivono in case grandi come il bagno in marmo degli alberghi di lusso. Il Sud Africa ha assistito a molti cambiamenti negli ultimi anni, però la strada verso un futuro accettabile è ancora lunga. Ad accoglierci a Cape Town, alle 8 di mattina, un minibus che dopo un breve tragitto ci ha sbarcati davanti all'hotel Lord Charles, qui ci attendevano Ross e la responsabile delle relazioni esterne Triumph, Andrea Friggi. Il programma prevedeva due giorni di guida con altrettante tappe, la prima delle quali ci avrebbe portati a Caledon, dove avremmo passato la notte. 270 chilometri, in realtà non molti per saggiare una sport tourer, ma occorrono molte soste per la realizzazione

delle foto, quindi i tempi si dilatano. Il vantaggio di avere due giorni di test è che, completate le sessioni fotografiche nel primo, ci si può dedicare completamente alla moto nel secondo. E le cose sono andate proprio così. David Goldman e Chris Brown, i due



Potenza e dolcezza dal nuovo tre cilindri.

fotografi, avevano già scattato in precedenza tutte le foto statiche delle moto, così abbiamo potuto concentrarci su quelle in azione. Gli itinerari che abbiamo percorso erano stati pianificati con cura: perfetti per esaltare le caratteristiche della nuova Sprint ST, si sviluppavano su strade larghe, poco trafficate, ignorate anche dagli agenti della polizia. Le curve più spettacolari, scelte come scenografia per le foto, avevano un discreto asfalto, così abbiamo potuto fare delle belle pieghe senza correre troppi rischi. La moto ha sorpreso tutti e, a fine giornata, non ho sentito un commento che non fosse positivo. Il tre cilindri Triumph lo conoscevamo da tempo, ma l'incremento di cilindrata da 955 a 1.050cc è riuscito a renderlo ancora più piacevole ai medi regimi. Con una potenza e coppia che non ci si aspetta su una sport tourer. Le teste, le camme, i pistoni e i basamenti sono nuovi, così come l'iniezione Keihin. Il risultato è una moto dolce e reattiva, capace di mixare un grande carattere ai medi e un'ottima guidabilità. La posizione in sella e la discreta protettività del cupolino contribuiscono alle sue doti di macinacilometri. Siamo rimasti piacevolmente impressionati dalle caratteristiche del suo nuovo telaio che

LE CASE CERCANO DI TROVARE LOCATION DAL CLIMA MITE PER LE LORO PRESENTAZIONI INVERNALI, MA NON SEMPRE LE COSE VANNO PER IL VERSO GIUSTO: QUEST'ANNO HA PIOVUTO IN SPAGNA, PORTOGALLO E SICILIA

garantisce una buona maneggevolezza sui percorsi misti, coadiuvato dall'efficace reparto sospensioni. Le nostre prime impressioni sono state confermate dal secondo giorno, culminato con un veloce trasferimento durante il quale il mio contachilometri digitale ha segnato un incredibile 250km/h. Riuscire a guidare una superbike come i suoi progettisti vorrebbero è il successo di una presentazione in Sud Africa, ma questo non è un segreto, così è capitato che abbiamo dovuto rinunciare a percorrere due tratti molto belli di strada costiera poiché troupe televisive vi stavano girando altrettanti spot per auto, e avevano pagato la polizia locale affinché il mantenesse chiusi al traffico. Siamo dunque tornati a Cape Town quando ci sembrava ancora troppo presto, ma il pensiero che il giorno successivo saremmo stati in libera uscita ci ha fatto tornare il buon umore. Purtroppo tutte le cose belle non durano in eterno, così mi sono presto ritrovato in un freddo e umido mattino di Heathrow, con un borsone legato al portapacchi della mia moto, pronto per imboccare un'affollata autostrada che mi avrebbe riportato a casa. Le assolate coste sudafricane erano già un lontano ricordo. Se doveste diventare fortunati possessori di una Sprint ST, vi auguro di trovare un luogo altrettanto bello in cui guidarla.



Questo scorcio non vi fa venire l'acquolina in bocca?



Il team degli organizzatori ha provato gli itinerari e individuato le location per le foto prima dell'arrivo dei giornalisti.



Ecco un utilizzo poco comune delle auto a noleggio.

L'ALTRA FACCIA DELLA MEDAGLIA

L'organizzazione di un evento di questo tipo richiede una grande mole di lavoro dietro le quinte. Il fortunato che, alla Triumph, è responsabile di tutto ciò, è Andrea Friggi. Lavora in Triumph da sette anni, guida una Daytona 600 ed è responsabile della comunicazione e dell'identità dell'azienda. È stata fondamentale nell'organizzazione dei lanci stampa sin da quello della Sprint ST del 1998, a Siviglia.

Quando hai cominciato a pianificare questo evento?

Abbiamo cominciato nel maggio 2004, quando la produzione riuscì a darci la data in cui la prima ST sarebbe uscita dalla linea. E questa data ha influenzato la scelta della location del lancio stampa. Delle buone fotografie sono la chiave di ogni presentazione, e il clima, gli scenari, le strade e l'ospitalità del Sud Africa hanno fatto sì che la scelta cadesse su questa località. I nostri colleghi di laggiù si sono occupati di studiare i percorsi, scegliere alberghi e ristoranti, organizzare i trasferimenti. Il loro lavoro è stato determinante per il successo di questo lancio.

Quali sono i tempi per preparare le moto?

Per questo lancio abbiamo predisposto 23 moto. Sono state assemblate otto settimane prima della data del lancio, poi sono state sottoposte all'ispezione pre-consegna, quindi testate dai nostri collaudatori. Infine sono state tagliandate, provate al banco, imballate e spedite in Sud Africa.

Quanto è durato il lancio?

La presentazione vera e propria, due settimane, ma il nostro team è arrivato cinque giorni prima dei primi giornalisti per assicurarsi che tutto fosse pronto. Tre tecnici si sono occupati di sballare e provare le moto, mentre gli altri hanno ispezionato i percorsi insieme ai fotografi per controllare che le strade fossero in ordine e cercare gli spot migliori per le sessioni fotografiche. Inoltre, abbiamo realizzato le foto statiche delle moto per la cartella stampa da consegnare a tutti i giornalisti invitati. Tutte le altre cose, dalle prenotazioni dell'albergo ai menu, sono state ricontrollate, e ciascuno istruito su tutto. A questo punto eravamo pronti per ricevere i giornalisti.

Qual era il programma?

La sera del loro arrivo, i giornalisti hanno partecipato ad una cena di benvenuto, poi hanno assistito alla presentazione del modello

che illustra gli aspetti tecnici della moto. La mattina seguente siamo partiti alle nove e il test si è articolato su due diversi set fotografici. La sera ci siamo fermati in un'altra località, per esaltare lo spirito "tourer" che caratterizzava il lancio. L'albergo era fantastico, con delle vasche idromassaggio all'aperto nelle quali rilassarsi sotto le stelle. Il secondo giorno la partenza è stata un po' ritardata, il programma di guida ha previsto ancora due soste fotografiche e la sera siamo rientrati a Cape Town, abbiamo ringraziato e salutato il primo gruppo di giornalisti e ci siamo preparati ad accogliere il secondo.

Da cosa è dipeso il successo di questo lancio?

Tutti pensano che abbia avuto un lavoro facile. Questa è la dimostrazione che abbiamo lavorato bene e che ogni cosa è andata secondo i piani. Una presentazione richiede una combinazione di fattori che siano in grado di adattarsi alla moto ed esaltarla. La bellezza di questo lancio è stata la scelta di una località stupenda. Abbiamo dato ai giornalisti la possibilità di guidare fra scenari incomparabili una moto orientata al turismo sportivo. I percorsi erano veloci e questo li ha aiutati a rendersi conto di quanto la Sprint ST fosse a suo agio. In realtà la chiave del successo è stata la moto stessa. I giornalisti hanno apprezzato la location e il piacere della guida, e questo lancio si è trasformato in un viaggio piacevole e divertente. Come risultato abbiamo avuto ottimi articoli da tutte le riviste invitate, molte copertine e anche articoli da riviste extra settore come tre fra i maggiori quotidiani britannici.



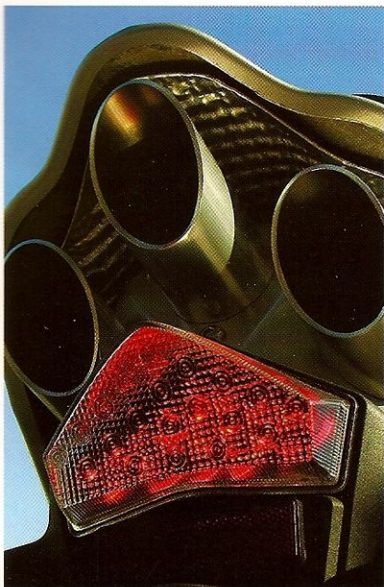
Dal sole del Sud Africa alla neve del Sud della Francia: è il lancio della Speed Triple.

Cosa distingue le presentazioni Triumph da quelle delle altre Case?

Sono molto informali. Non ci dilunghiamo troppo nelle spiegazioni tecniche. Ci limitiamo



I GIORNALISTI HANNO AVUTO LA POSSIBILITÀ DI GUIDARE UNA SPORT TOURER NEL SUO HABITAT IDEALE: STRADE STREPITOSE E SCENARI MOZZAFIATO

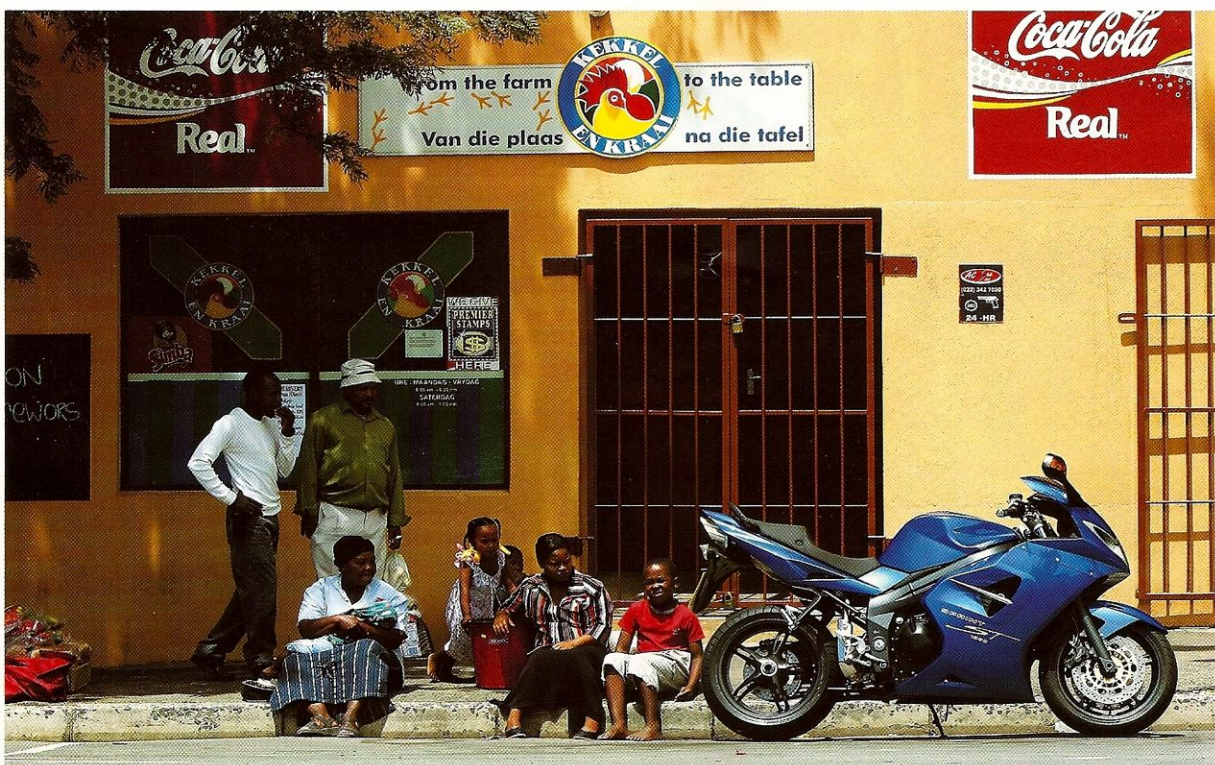


a dare le informazioni essenziali sulla moto, ad illustrarne gli aspetti chiave. Inoltre, cerchiamo di rendere il programma flessibile così da venire incontro alle esigenze di ciascun giornalista. In realtà, quello che ci rende particolari è che nessuno di coloro che indossano una maglietta Triumph durante un lancio stampa lavora in azienda. Li abbiamo solo persone che sanno parlare con chiarezza e competenza di Triumph e dei suoi prodotti.

Come paragoni questa presentazione e quella, sempre della ST, del 1998? Abbiamo imparato molto da allora! Quello del 1998 era il primo lancio al quale il team lavorò al completo. Fu un'esperienza nuova per tutti noi. L'esperienza ci ha insegnato a fare meglio le cose più semplici. A Siviglia, per esempio, portammo tutti a cenare fuori, con l'autobus. Girare per la città fu difficile, e poi ci sono giornalisti che non vogliono uscire a cena perché hanno delle scadenze da rispettare e tempi molto stretti per scrivere i loro pezzi. Il programma era troppo oppressivo, mentre più

le persone si sentono libere, meglio è. Un altro errore furono i gruppi troppo numerosi, il che causò ritardi nelle sessioni fotografiche e implicò che tutte le moto a disposizione furono guidate, cosa che avrebbe potuto creare problemi in caso di rotture o incidenti. E, nello stesso tempo, significò notti insonni per i nostri meccanici, che dovevano far sì che ogni mezzo fosse pronto per la mattina seguente. Non avevamo margini di sicurezza. In Sud Africa abbiamo limitato il numero dei giornalisti a 48, provenienti dai nostri mercati chiave, contro gli oltre 60 del 1998. Ora siamo molto più selettivi.

(ndr) Ciò che Andrea non ha detto è che, mentre si trovava in Sud Africa per la presentazione della Sprint ST, stava organizzando quella della Speed Triple, nel sud della Francia, che si sarebbe svolta la settimana dopo. Due giorni dopo essere tornati dal Sud Africa, lei e il suo team erano già ripartiti, per cominciare tutto da capo. Davvero un compito facile.



IL CLIMA, LA NATURA, LE STRADE E L'OSPITALITÀ DEL SUD AFRICA NE FANNO UNA LOCATION PERFETTA



GO YOUR OWN WAY

TRIUMPH

Abbigliamento



Solo i ricambi e gli accessori originali Triumph garantiscono un servizio autentico, sicurezza assoluta, prezzi concorrenziali e, soprattutto, la qualità Triumph.

I ricambi e gli accessori originali Triumph non hanno sostituti. Sono progettati e realizzati dalle stesse persone che hanno progettato e realizzato la vostra moto.

I ricambi e gli accessori Triumph sono realizzati per garantire il massimo in fatto di prestazioni e per rendere unica la vostra moto.

Gli ordini sono trasmessi dai concessionari direttamente al centro di distribuzione di Hinckley, che ha una capacità di spedizione pari a 12.000 pezzi alla settimana.

La disponibilità a magazzino di oltre il 99% dei ricambi, una delle più alte del settore, garantisce che gli ordini siano evasi entro pochi giorni dal ricevimento.

Per sapere qual è il concessionario più vicino consultate il nostro sito.

TRIUMPH

GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

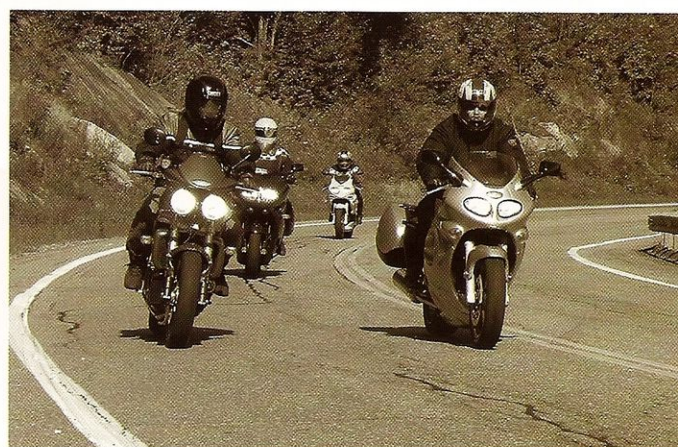
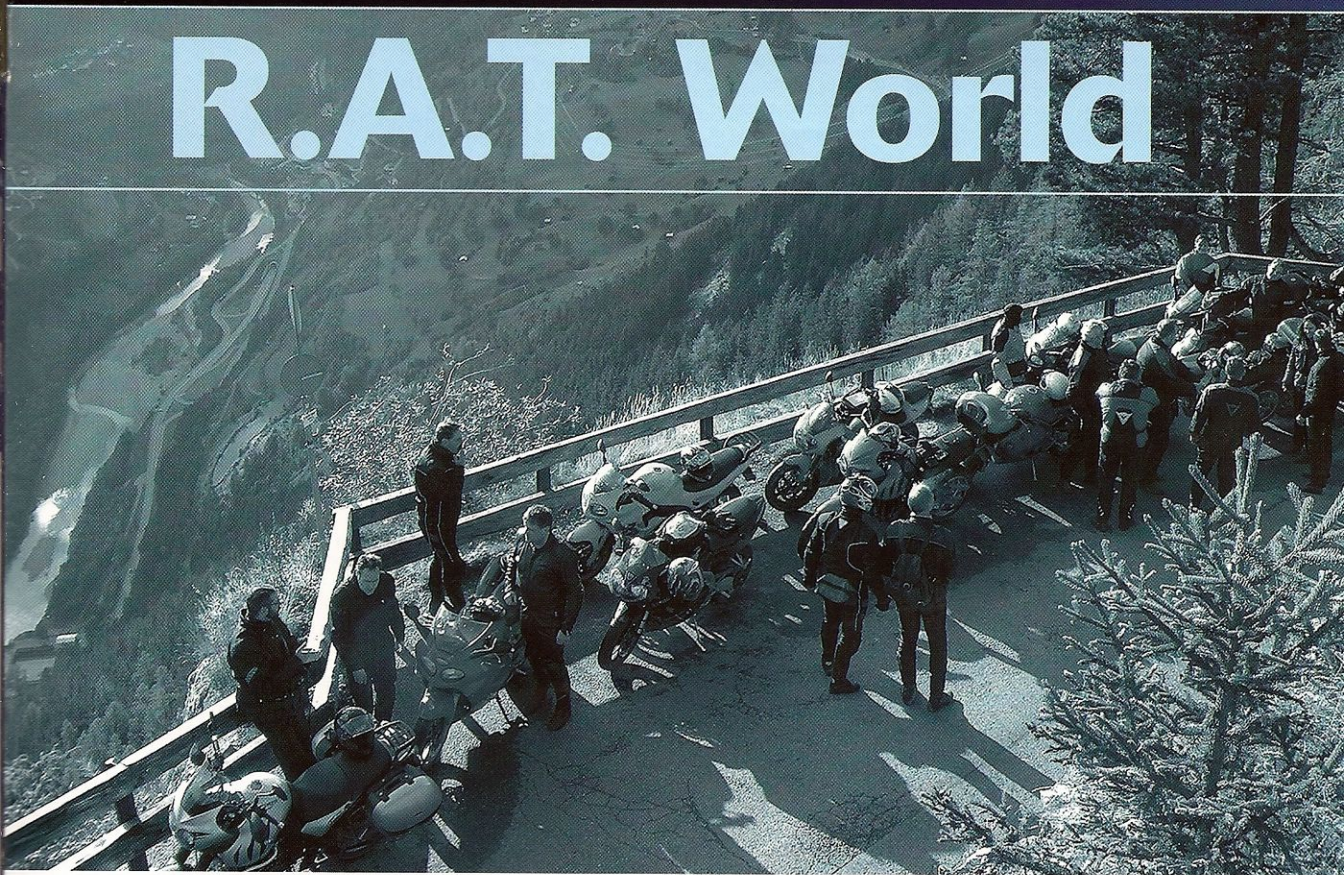
I ricambi e gli accessori Triumph sono realizzati secondo le specifiche della Casa in fatto di prestazioni, precisione e facilità di montaggio. Perfettamente compatibili con la vostra Triumph non esiste nulla di meglio per esprimere l'individualità e lo stile che vi distinguono.

Servizio
Sicurezza
Prezzo
Qualità

www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

R.A.T. World



LE NEWS – GLI EVENTI – LE USCITE

CARIAMICI

con *Alessandra Gasperini*

Triumph sta crescendo. Lo sta facendo sotto tanti punti di vista, numeri, concessionarie, immagine e attenzione nei vostri confronti.

Così pure la Rider Association of Triumph, che sta cercando sempre più di offrirvi ciò che sicuramente vi aspettate: informazioni ed eventi.

Un esempio? Quando vi arriverà questa copia di TORQUE (la seconda nella nuova veste grafica) saremo a qualche giorno dal Triumph Day, in cui l'intero venerdì è stato riservato a voi, con corsi e turni dedicati. E ci arriveremo dopo una lunga serie di altri eventi organizzati da tutte le concessionarie, che hanno cominciato a farvi capire il senso di queste attività.

C'è dell'altro. La Rider Association of Triumph e Torque in particolare, vivono e trovano linfa nella comunicazione, ecco perché abbiamo deciso di affidare ad una new entry il ruolo di RAT Coordinator.

Lui è Stefano Martignoni, giornalista appassionato di moto (era già proprietario di una Speed Triple) e del mondo ad esse legato.

Stefano gestirà in Triumph marketing, comunicazione e il RAT, che ne è parte fondamentale.

Lascio volentieri a lui questo compito, ma con lui continuerò a seguire

questo bellissimo mondo che per tanti anni mi ha dato enormi soddisfazioni.

Non mi rimane che dare un caloroso benvenuto a Stefano e, ovviamente, salutare tutti coloro che mi hanno seguito in questi anni; ci vediamo a Varano per il Triumph Day e in giro per l'Italia alle gare della Thruxton Cup, che ha preso il via il 15 maggio a Vallelunga.

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



Coast to Coast... il grande sogno americano!

5 - 27 Agosto 2005

Da New York a San Francisco!

Non dovrete fare altro che consegnarci la vostra moto, poi aprire l'Atlante e cominciare a sognare... Liberi come novelli pionieri a cavallo ad inseguire il mito della frontiera, conoscere le città più famose degli States, scintillanti di luci, da un oceano all'altro, tra deserti di arenaria rossa e ghiacciai, per poter confluire al più grande raduno motociclistico del mondo: Sturgis! Voleremo a New York per conoscere tutti i segreti di Manhattan. Poi in sella diretti alle cascate del Niagara. Entrando in Canada scivoliamo nella regione dei grandi laghi, fino alle acque fredde del lago Michigan dove la tappa obbligata è Chicago e, poco più su, c'è Milwaukee, regno indiscusso dell'Harley Davidson.

E' già tempo di lasciarsi alle spalle il Mississippi e le pianure distese di agricoltura intensiva del Midwest, sterminati campi di cereali che

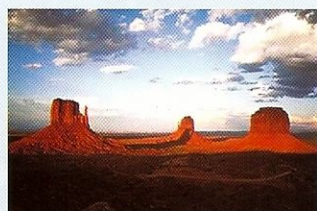
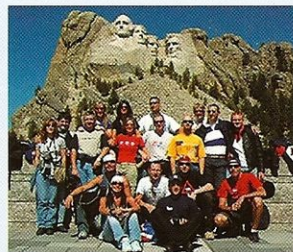
separano l'est dalle montagne. Dopo l'incredibile paesaggio "lunare" delle Badlands apriremo il gas per non mancare al mitico appuntamento di Sturgis, nello stupendo scenario delle Black Hills, con un milione di motociclisti che affluiscono da ogni parte degli States. E'

la zona di Mount Rushmore, quella delle teste dei quattro presidenti scolpite nella roccia. Quindi rotta a sud-ovest, verso l'aria rarefatta di Denver,

preludio alle vertiginose ascese sino ai

passi più alti delle Rocky Mountains. Ed ecco la cima innevata di Mount Elbert, la più alta del Colorado (4.400 mt), che precede la splendida località sciistica di Aspen. I boschi e le montagne si trasformano, mano a mano, in paesaggi tormentati di sconvolgente bellezza, nei drammatici scenari del deserto! Di nuovo in moto tra pinnacoli e archi di pietra erosi dal vento: la Monument Valley, ai confini tra Utah e Arizona, scenari di "Ombre rosse". Emozioni ancora al Bryce Canyon e i suoi caratteristici pinnacoli. Poi il Grand Canyon, in un susseguirsi convulso di emozioni, seguendo le tracce della mitica Route 66! E quando polvere, paesaggi e cactus ci avranno infine saziato, laggiù, alla fine dell'Highway 93, c'è Las Vegas coi suoi formidabili casinos, che ammicca invitante come una sirena. Gran finale con la "tre giorni" californiana: la terribile Valle della Morte, lo Yosemite Park e San Francisco!

Per Informazioni
Francesco L. Cucchi
F_cucchi@hotmail.com
Cell. 348 6560792
Tel 02 57403809
Pack Leader Ruote a Raggi
Via Tirso 9, 20100
Milano



NOTIZIE DAI PACK

Alessandria - Ror

09/10 Luglio 2005: Motoraduno Internazionale Madonnina dei Centauri
18 Settembre 2005: Trofeo Minimoto
Davide Olivari, 0131 226264
(info@fuorigirimoto.com)

Arezzo - Paddock

25/26 Giugno 2005: Montalcino - Scansano
16/17 Luglio 2005: Passi San Sepolcro e Viamaggio
Pierluigi Botarelli, 0575 380114
(ciniaiuto@libero.it)

Bari - Amos

26 Giugno 2005: Bike & Fly
Ciro Lepore, 340 3423261
(triumph_t_sport04@libero.it)

Bassano - Berti Moto

16 Luglio 2005: Piegando s'impara
10 Settembre 2005: The Lochness Road
Giuliano Bordin, 0424 510128
(giuliano.bordin@bertimoto.com)

Bergamo - BM Centro Moto

09 Luglio 2005: Cena da Olga
11 Novembre 2005: Livigno e Dintorni
Antonella Vecchi, 035 312042
(giovanni.martinelli@inwind.it)

Biella - Viemme

03 Luglio 2005: Giro dei 2 Laghi
25 settembre 2005: Rosa D'autunno
Massimo Billotto, 015 510021
(massimo.billotto@viemmemoto.it)

Brescia - Daytona

19 Giugno 2005: Campione Grill Run
18 Settembre 2005: Colline e Vigneti Tour
Francesco Savoldi, 030 3367230
(triumph.brescia@numerotre.it)

Bologna - MVM Holding

26 Giugno 2005: Alle sorgenti del Tevere - Monte Fumaiolo
18 Settembre 2005: Il Motocampagna sull'Appennino
Eugenio Gamberini, 051 6014961
(mvmmoto@libero.it)

Bolzano - Motosport

Passo Mendola & Lago di Molveno - 17 aprile 2005

Solito pensiero... qualcuno ci vuole male, ma gli sta passando... Ritrovo alle ore 9.00 e, viste le condizioni meteo pessime dei giorni

precedenti alla data prefissata, siamo meno del previsto. Alcuni hanno chiamato il giorno prima (per sapere se veniva rimandato all'8 maggio o no), altri la mattina presto tirandosi indietro o chiedendo se si partiva ugualmente... Imperterriti nel volerli muovere, nonostante l'evidente incertezza delle condizioni meteorologiche (il passo Mendola era completamente nascosto dalle nuvole, ma il sole saltuariamente si faceva vedere...). Durante l'attesa dei partecipanti decidiamo di ridurre il percorso percorrendo la "destradige", strada del fondovalle sicuramente più temperata e con asfalto meno umido... Partiamo e, senza mai bagnarci di pioggia, arriviamo in anticipo alla tappa prefissata, birreria "La Rocchetta", dove ci "abbeveriamo" e facciamo "holbmittog" (merenda di metà mattina) come si dice da noi... Ripartiamo, con un cielo che non prometteva niente di buono ed una temperatura semi-invernale, per il lago di Molveno passando per Fai della Paganella, Andalo e Molveno, Tappa obbligata nei pressi del lago per scattare qualche fotografia e notare quanto sia basso il livello d'acqua e vicina la neve... Ancora qualche chilometro e si mangia! Qualche minuto e siamo al Garni-Ristorante "Lago Nembia" dove Flavio, il



gestore, oltre a scaldarci con un aperitivo estrae dai meandri del bar un televisore col quale ci è possibile seguire le gare del motomondiale nei momenti liberi dal cibo. Pasto non troppo pesante al fine di mantenersi "leggeri"... Antipasti, primi, secondi, contorni (innaffiati da BUON vino), dolci, caffè e... naturalmente limoncello e grappa! Sfortunatamente era tutto buonissimo e non me la sentivo di rinunciare a nessuna portata (sono stato l'unico a saltare soltanto il caffè!). Sazi, ripartiamo, dando un ulteriore taglio al percorso a causa delle avverse condizioni meteorologiche e stradali, in direzione Trento passando per Sarche, lago di Toblino e "Bus de Vela", nel primo tratto, prima delle terme di Comano, incappiamo in un "atterraggio di fortuna" senza conseguenze fisiche (grazie a tuta, stivali e guanti protettivi) della mia ragazza (su "KawaTriumph gpz500s", chiamata così dopo il Triumph Day 2004) e gara ciclistica con chiusura momentanea della strada da percorrere... solita fortuna!...tappa obbligata presso un bareto a bere qualcosa! Ripresa del viaggio in direzione Sarche ecc... a Trento, con temperatura più gradevole e asfalto asciutto, imbocchiamo la ss12 in direzione nord decidendo di "saltare" anche la val di Cembra, nel fondovalle si sta proprio meglio! Ultima tappa presso il Pub Red Seven in località Laghetti di Egna per birra della staffa e saluti. Giornata trascorsa in buona compagnia, senza prendere pioggia e con allegria, percorrendo





purtroppo soltanto 200 chilometri scarsi e sperando nella prossima data, il 17 luglio, quando percorreremo le strade dei passi dello Stelvio, Gavia e Tonale... forse anche Mendola, saltato nella passata avventura.

Marco Nolli, Bolzano

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

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

Marco Nolli, 328 7396951 (marcospeed@tin.it)

Cagliari - Tecnomoto

19 Giugno 2005: Escursione a Sant'Antioco
Matteo Molino, 070 401314 (matteomolino@aliceposta.it)

Catania - Motorwagen

Cena di primavera - 11 aprile 2005
Il 21 marzo alle ore 21 si sono riuniti i soci del RAT Catania nello splendido scenario del golfo di Ognina. Lo zoccolo duro del sodalizio era presente. La RAT PACK Alessandra, dopo una breve introduzione sulle attività previste per l'anno in corso, ha ringraziato gli intervenuti proponendo un brindisi per la nuova stagione. Tante le proposte, i consigli e la voglia di rivedersi a breve in sella alle rombanti Triumph.

A presto. Michele.

Data da destinarsi: 3° Event

Alessandra Zappalà, 095 221708 (zappalex@libero.it)

Catanzaro - Ad'A Motor Service

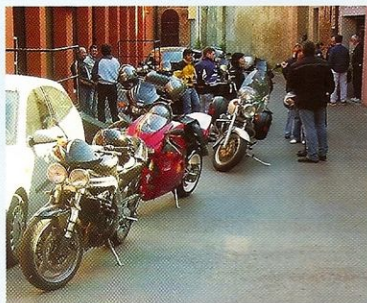
11 Luglio 2005: Con le pinne, fucile ed occhiali

12 Settembre 2005: Due funghi e una capanna

Paolo Garreffa, 338 2259679 (paolo.garreffa@tiscali.it)

Cesena - Roar

I Marroni di Marradi - 1 maggio 2005



Alla partenza eravamo in 24, tutti puntuali con 15 moto di cui la metà Triumph (l'anno scorso alla prima uscita eravamo il doppio ma vista la giornata molti erano al mare). È stata una gita tranquilla, una bella passeggiata di circa 250Km nelle nostre colline di Romagna e Toscana, strade anche strette e sporche ma sempre affascinanti e profumate, abbiamo mangiato e bevuto bene, il posto era bello e ci siamo dati appuntamento alla prossima uscita.
Ciao. Domenico.

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

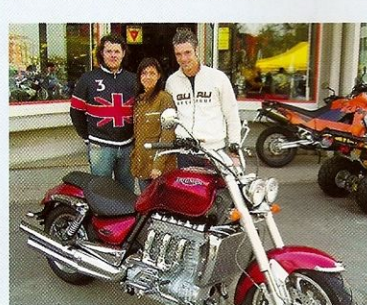
L'appuntamento "24/25/26 Giugno 2005: Girovagando in Trentino" è rimandato a data da destinarsi per far fronte all'eccessivo numero di adesioni

25 Settembre 2005: Ricominciamo con 5 Terre

Guglielmo Cernò, 348 3509024 (cernoguglie@libero.it)

Conegliano - Dal Bello

Primavera - 20 marzo 2005



Per fortuna è stata una bella giornata di sole, ma a detta di qualcuno un po' freddina.

Ci siamo dati appuntamento presso la concessionaria alle ore 10.00 e dopo un piccolo spuntino eccoci pronti a partire, destinazione colline Coneglianesi e dintorni, famose per il loro bel paesaggio e per i bei vigneti che ci offrono il loro buon vino che abbiamo potuto assaporare presso un agriturismo a Zuel di Là, eh si ragazzi questo paese si chiama proprio così non è un errore. Grazie e alla prossima.

19 Giugno 2005: Nevegal
Ivan Sesini, 349 7209645 (ivansesini@virgilio.it)

Como - Bikers Como

05 Giugno 2005: In Basso

26 Giugno 2005: A Bagno

25 Settembre 2005: A Sorpresa

Quintavalle Roverto, 031 5001012 (info@chimoto.it)

Dogliani - Sanino Moto

Gole del Verdon - 24/25 aprile 2005





Domenica 24 aprile ci siamo ritrovati con gli amici di Chiavari ai quali abbiamo cercato di offrire una buona accoglienza con colazione abbondante, un ambiente riscaldato e la possibilità di cambiarsi di abito, vista la situazione del tempo quasi tutti ne hanno approfittato. I miei clienti non hanno voluto proseguire per il Verdon, come era da programma, per cui abbiamo salutato i più temerari e il nostro gruppo ha preferito rimanere a Dogliani e consumare un abbondante pasto, naturalmente abbiamo raggiunto il ristorante in moto equipaggiati il più possibile perché la pioggia scendeva giù a catini. Abbiamo organizzato per il 25 una giornata nelle Langhe, le nostre zone, il tempo non era ancora molto stabile, la temperatura non era gradevole ma il desiderio di alcuni clienti di provare le moto nuove è risultato più forte, per cui siamo partiti. Fino al pomeriggio

inoltrato ci siamo sfidati in un percorso molto impegnativo, io ho avuto l'onore di guidare una splendida Tiger e devo proprio confidarmi che il divertimento è stato completo. La merenda non poteva mancare, salame vino e anche qualcosa in più, abbiamo fatto una lotteria con molti premi e tutti sono andati a casa soddisfatti. Il prossimo appuntamento sarà a varano.

19 Giugno 2005: Riviera Ligure Mare e Pesci

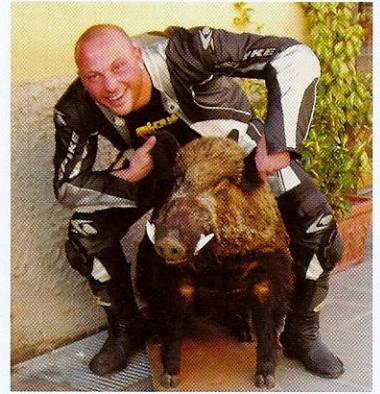
11 Settembre 2005: Dogliani e dintorni, sapori autunnali

Marco Frascalino, 0173 721051 – 3351097019 (m.frascalino@tiscali.it)

Firenze - Olivi e Motori

Umbria run – 2/3 aprile 2005

Un fine settimana piacevole. Veramente una bella compagnia, condizioni atmosferiche bellissime (la prima volta nei nostri run dell'Umbria), paesaggi neanche a dirlo ancora più belli, e non ci siamo comunque fatti mancare l'assaggio di neve, eh si! Ce la siamo andata a cercare in quel di Castelluccio di Norcia ove appena arrivati da Norcia si è potuto scorgere un paesaggio bellissimo sulla "piana" ancora imbiancata dalle copiose nevicate del mese scorso, veramente tutto molto suggestivo. E' stato anche molto bello l'incontro con il club dei Picari che ci hanno voluto ospitare nella serata di celebrazione del loro quindicesimo anno di fondazione, offrendo a tutti i Ratti cena e dopocena, dividendo la serata con molti altri motociclisti arrivati un po' da tutta Italia e dalla vicina Austria e Germania, questo incontro ci ha dato la possibilità di confrontare e fare considerare l'efficacia e la validità delle nostre motociclette,



che senza essere logorroici sono le migliori, ed è per questo che sono state anche molto osservate. Voglio concludere questo piccolo report con una considerazione sulla guida della nuova Sprint ST; moto bellissima, una sportiva comoda come le migliori touring, facile duttile, istintiva, molto potente e ben calibrata da vera sportiva. Una vera arma per chi la vuole condurre con decisione in velocità, non sfigurando affatto confrontata con le sportive più blasonate; efficace e piacevole anche conducendola con tranquillità nella marcia "souplesse", non si ha bisogno di usare molto il cambio peraltro ottimo, dato l'enorme potenziale di elasticità e forza che il nuovo 1050 sprigiona a tutti i regimi di giri... insomma la moto. Chiudo ringraziando i ragazzi che sono stati felici di partecipare e ringrazio i Picari Motorgroup per la loro ospitalità.

Tirol rally – 23/24/25 aprile 2005

Questo fine settimana lungo, come da programma ce ne siamo andati in Tirol. Andata con partenza dalla concessionaria, strada scorrimento veloce fino a Belluno, poi la statale che porta a Cadore passando per il Vajont, lago di misurina, le tre cime del Lavaredo poi siamo discesi a Dobbiaco, per poi andare a pernottare a Villabassa. Stanchi, stanchi non potevamo che meritarsi una bella sistemazione in un grazioso albergo in puro stile Tirolese ed una bella sauna tutti in compagnia. Ci hanno poi preparato una buona cena con cucina tipica, cioè del buon speck, canederli, ed altre specialità del posto, e a dire il vero tutto è stato molto buono. Giorno successivo, giù verso Bressanone per poi





riprendere il vecchio passo del Brennero destinazione Innsbruck, ove siamo arrivati nell'ora di pranzo, lunga sosta sino al primo pomeriggio per poi ritornare a Villabassa. Il lunedì è stato dedicato al viaggio di ritorno un po' rovinato dal maltempo, pensate che abbiamo fatto il passo delle tre croci a due sotto zero per poi "goderci" una pioggia insistente fino a Rovigo. Comunque un buon numero di partecipanti ha dato a me una certa soddisfazione, e per il nostro marchio e lavoro un senso vero; è stato bello soprattutto leggere nei volti di tutti, espressioni di divertimento, per cui vogli ringraziare tutti quelli che hanno partecipato a queste piacevoli giornate.

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

11 Settembre 2005: Der Nurburgring Raid
Vittorio Olivi, 320 3362190
(triumph.firenze@numerotre.it)

Foggia - Moto Service

Il Moto Service Day - 27 marzo 2005
Giornata stupenda, iniziano le danze, ci riuniamo davanti alla concessionaria, ore 10:30



si parte. Direzione curve e tornanti e paesaggi stupendi dell'Appennino Dauno. Dopo circa due ore arriviamo a Montefalcone nel Sannio, un paesino della provincia di Campobasso dove ci fermiamo al Ristorante al Vecchio Tratturo, dagli amici Nicola e Pasquale che ci hanno fatto mangiare l'impossibile. Infine la lotteria dove come premi c'era una coppia di gomme Metzeler e un telo coprimoto, e tanti gadget. Dopo una giornata così, non mi resta che ringraziare la concessionaria Moto Service, la Metzeler, e tutti gli amici così numerosi con cui abbiamo condiviso questa giornata stupenda, e arrivarci al Gargano Tour 19/06/05.

19 Giugno 2005: Gargano Tour
9 Ottobre 2005: Mo' v' dim
Giuseppe Bonfitto, 0882 224929
(moto.service@katamail.com)

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

Raduno della tonnara - 23 Aprile 2005
Un sabato "miracolosamente" splendido, con un sole che metteva il buon umore ed un buon numero di soci, siamo partiti dalla Concessionaria di Catania alla volta delle



tonnare del sud dell'isola.

Prima tappa Modica, provincia di Ragusa, soddisfazione dopo un percorso di ben 180 Km, con continue curve e passaggi collinari oltre i 1000 mt di altezza, paesaggi incontaminati e fondo stradale viscido da cura ricostituente di adrenalina!!!!!!

Dopo una breve sosta, immersi nel barocco di Modica e nel cioccolato al peperoncino, tanto per rendere più piccante il giro, partenza alla volta di Avola per un tragitto marino a tutti sconosciuto.

E via alla volta di Pozzallo e, da lì, attraversando i laghi marini della punta più a sud della Sicilia, in un paesaggio pieno di dune, di alghe a palletta, più africano che italiano.

E così un transito rapido per le vecchie tonnare in disuso di Portopalo, Marzamemi, fino alla tonnara di Avola, dove, dopo aver macinato 260 Km di curve, di paesaggi indimenticabili e più di cinque ore di sella, ci siamo seduti in una trattoria a riposarci e ad appesantire abbondantemente ed egregiamente lo stomaco!

Entusiasti e bramosi di stare in sella al prossimo raduno, il rientro a Catania per i saluti in Concessionaria.

Cari saluti, Michele

17/18 Settembre 2005: Secondo raduno a Capo Circeo

30 Ottobre 2005: Altopiani di Arcinazzo
Beccari Fabio, 339 5230876
(sfc16@cheapnet.it)

Lecce - Ferrari Expoautomoto

Luglio 2005: Le Murge
Settembre 2005: Lo zoo Safari
Loredana Mortella, 0832 340700
(annapetrachi@libero.it)

Lucca - Ferbike

Volterranea Tour - 24 aprile 2005
Come ogni evento deciso a tavolino mesi





prima, anche il primo raduno del Rat Pack Lucca, ovvero Volterranea tour, è stato tormentato dall'incognita che da sempre affligge le giornate di noi riders. La pioggia, e che pioggia! Temperature da Dicembre inoltrato e raffiche di vento che hanno sradicato numerosi alberi in tutta la zona costiera (e ne sa qualcosa Gianluca Pizzamiglio che si è trovato un albero dal tronco di circa 120 cm di diametro sdraiato nel giardino). Ma si sa, per Stefano e Lorenzo andare per la prima volta in moto insieme ha un sapore al quale non si può rinunciare! Ormai tutto è fissato, l'appuntamento è per le nove davanti alla concessionaria di Massa per raggiungere entro le dieci i ragazzi di Lucca. La sveglia per nulla faticosa, nonostante sia Domenica, è comunque accompagnata dalla consapevolezza che sarebbe stato un "mini-mini" raduno. Arrivati a Massa invece di partir da soli per Lucca, i fratelli Triumph (come li chiamano affettuosamente gli amici) trovano davanti alla concessionaria quattro temerari che come loro sembrano non aver alzato gli occhi al cielo! A Lucca il cielo leggermente più demente smette di "piangere" e tutti insieme con altri nove partecipanti si comincia la strada che porterà a Volterra, dopo circa mille curve e 110 Km... Durante il tragitto il funambolico Lorenzo distratto spesso dalle bionde cidiste, mette più volte a dura prova i freni della Sua Speed 2005 (fortuna che mamma Triumph ha montato le pinze radiali di serie!). Il percorso davvero bello è guastato solo da un leggero piovigginare ed il gas rimane quasi sempre chiuso, l'arrivo a Volterra è stato comunque delizioso forse merito delle pietanze offerte dal ristorante che ci ha accolto per circa due ore. Dopo le foto di rito, approfittando del leggero e fiebile sole si rientra passando da Pisa verso

casa. Qualcuno, come Gabriele Matteucci, che fino a quel momento non si era bagnato ha potuto sciaggiare in pochi secondi cosa significhi inzupparsi, ma va bene comunque, siamo Triumphisti se non ci notano non siamo contenti!

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

Massa - Alo's Motorcycles

19 Giugno 2005: Accarezzando la Montagna
 Marco Bondielli, 0585 830087
 (triumph.massa@numerotre.it/marco.bondielli@siriosrl.net)

Milano - Triumph Milano Srl

Carbura Tour - 06 marzo 2005
 Trenta persone a pranzo e una decina di moto; tanti...pochi...boh, non so. Era la prima uscita e il clima fino a poche ore prima non lasciava sperare in nulla di buono! Invece domenica mattina un tiepido (molto tiepido a dire il vero...) sole ci ha accompagnato fino a Biella. Il locale per chi non l'ha visto, beh...guardate le foto!! La passione di Franco nel recuperare una serie di oggetti ha dell'incredibile; se poi di quegli oggetti si conosce l'origine o la storia, non possiamo fare a meno di ringraziarlo. Plauso ad Andrea (vincitore del Carbura Tour, la sua moto è quella parcheggiata vicino al distributore di benzina) ed alla sua splendida special! L'ultima foto l'ho scattata al lago di Viverone al tramonto, dove, verso sera, ho fatto un altro giro. Non mi rimane che ringraziare in ordine sparso tutti quelli che hanno partecipato, sobbarcandosi magari un bel po' di chilometri. Ovviamente, spero di (ri)vedervi tutti al prossimo appuntamento (solo Cristina avrà una scusa veramente valida...).



09 Luglio 2005: Thunder beer
 12 Agosto 2005: Stars & stri...umph
 11 Settembre 2005: Moonlighe drive
 Marco Lugli, 328 3574865
 (ratpackmilano@yahoo.it)

Milano - Ruote a Raggi

09/10 Luglio 2005: British Bikes' Best
 5/27 Agosto 2005: Coast to Coast - Da New York a San Francisco
 Francesco Cucchi, 348 6560792
 (f_cucchi@hotmail.com)

Napoli - De Rosa

Gita in Costiera - 17 Aprile 2005
 Dopo interminabili giorni di pioggia, il 17 aprile splende un sole tanto desiderato. Puntuali alle 9:30 i motociclisti sono tutti presenti ,per cui dopo un buon caffè' ci



incamminiamo per la costiera. a Torre Annunziata ci aspetta un altro gruppetto ,che si unisce a noi per proseguire per Vietri. E' stato divertente inforcare i tornanti che lasciavano ammirare il bellissimo scorcio del golfo, mentre al lato opposto ombreggiavano i limoneti. Ci siamo poi spostati a Punta Campanella, dove ci attendeva un sostanzioso pranzo all'agriturismo situato sul mare. Nel tardo pomeriggio tutti molto allegri e appesantiti ci siamo avviati verso casa. Francesco De Rosa, 081 5630099 (derosa.napoli@libero.it)

Napoli - Supertrè

12 Giugno 2005: Speedy a Itri
 09 Ottobre 2005: Let's go to Scanno
 Salvatore Aristarco, 339 8480979
 (supertrè@tin.it)

Novi - Novi Moto

03 Luglio 2005: Motoraduno d'epoca

11 Settembre 2005: Motogiro Triumph
Autumn 2005
Roberto Motta, 0143 2037 - 347 4691040
(info@novimoto.it)

Palermo - MEG

9/10 Luglio 2005: Topidimare
11 Settembre 2005: Le Tre Torri
Andrea Calabrese, 380 2569717
(chtulu@libero.it)

Padova - H Hermes Srl

Data da destinarsi: Triumph Bibbiena
3 Luglio 2005: Triumph Sutrio
4 Settembre 2005: Triumph Zocca
Capriolo Hermes, 049 772799
(hhermes@tin.it)

Parma - Galli Moto

18/19 Giugno 2005: da decidere
11 Settembre 2005: da decidere
Francesco Moretti, 059 775060
(info@fotomagia.it/francescomoretti@sharks.it)

Pescara - Faieta Moto

19 Giugno 2005: Kill Sheep volume II
16-17 Luglio 2005: Fiaschi roventi
18 Settembre 2005: Summer tribute
Giuseppe Brunetti, 085 4715867
(faietamoto@faietamoto.com/brune@inwind.it)

Perugia - MD Moto

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

Pesaro - Cafè Racer Store

Diga di Ridracoli

Come prima uscita stagionale non c'è male, siamo partiti sempre con la nostra mezz'ora di



ritardo la quale ci fa raccogliere i reduci dalle folle di sabato notte che però non vedono l'ora di salire in moto. Partiamo, siamo in 27, si uniscono 2 ragazzi venuti da Jesi (forse per spiarci) in quanto al passo di Via Maggio danno forfait. Tutto prosegue liscio fino a quando non mi perdo, preso dalla voglia delle curve della Toscana. Non guardavo i cartelli; risultato: tre quarti d'ora di ritardo che mi sono costati l'aperitivo per tutti (pagato volentieri: quello che è giusto, è giusto!). Saliamo verso il Passo la Calla, vediamo ai margini della strada ancora la neve che si sta sciogliendo. Una volta in cima (1486) ci fermiamo a pappare. Un goffo signore con tuta da sci ci invita a salire nel rifugio e ad approfittare per una sciatina visto che molti di noi avevano le tute (da moto). Ringraziamo ma è ora del rancio: l'una e dieci e le tagliatelle con porcini ci aspettano. Foto di rito e poi via verso la diga, ringraziando anche il tempo, va tutto a meraviglia. Anche grazie a "Topa" (capo R.A.T.), grande cicerone e scopritore di luoghi.

È ora di tornare verso casa buttandoci alle nostre spalle i 487 km di una splendida escursione.

19 Giugno 2005: Monti Sibillini
Valentini Massimo, 0721 288769
(caferacerstore@virgilio.it)

Potenza - Autovelox

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

Sardegna - 16/17 aprile 2005

"Fatti non fummo a viver come bruti, ma per seguir virtute e conoscenza"

E finalmente siamo giunti! Dopo una lunga attesa durata tutta l'inverno, è arrivato il grande giorno: il raduno in Sardegna! Appuntamento alla Numero Tre, ore 18, per poi partire verso Civitavecchia dove ci aspetta il traghetto per Olbia. All'appello non manca praticamente nessuno; nuove moto sono pronte a dare il massimo in questo mitico appuntamento. La nuova Speed Triple viene messa alla prova e fa il suo primo raduno; ogni moto è vestita di nuovi pezzi per renderla più performante ed aggressiva, il freddo inverno ad ognuno di noi ha portato il buon consiglio di modificare la propria due ruote, in modo di renderci unici, pur avendo la stessa scritta "Triumph" sul serbatoio. La meteo purtroppo non è dalla nostra parte, fa di tutto per scoraggiarci dall'impresa, ma la voglia di poter assaporare e firmare ogni curva del nostro viaggio è riuscita a far uscire il sole per una intera giornata: infatti il sabato è stato fantastico e nessuno di noi avrebbe pensato di aver bisogno addirittura degli occhiali da sole. Il direttore parte ed una lunga coda di 28 motociclette lo segue con un unico obiettivo: cercare la curva perfetta ed inclinare la propria moto il più possibile, lasciando da una parte i problemi quotidiani e pensando solamente a muovere con cautela il polso destro domando i



cavalli del proprio mezzo. Il paesaggio è affascinante e la prima meta ci porta ad attraversare montagne con una strada mozzafiato ed un asfalto dieci e lode: peccato solo per una spiacevole caduta di un centauro. Gli amici Sardi ci aspettano a metà strada per concludere insieme il raduno il giorno dopo, finito purtroppo sotto la pioggia, ma poco male perché noi non ci fermiamo, anzi più la situazione si fa estrema, più diamo valore alla meritata Patch che portiamo cucita in modo maniacale su i nostri gilet, come ricordo di un viaggio unico, con amici che riescono a condividere perfettamente le stesse emozioni, e si lasciano ogni volta con la voglia di rivedersi il prima possibile, per ricordare quei bei momenti ed organizzare nuovi viaggi. Il raduno è finito, e come al solito, ringrazio tutte le persone che con molta pazienza riescono sempre a far sì che tutto questo avvenga, ed uno speciale grazie alle colonne portanti del nostro gruppo che con la loro simpatia trasformano il tempo in momenti indimenticabili.

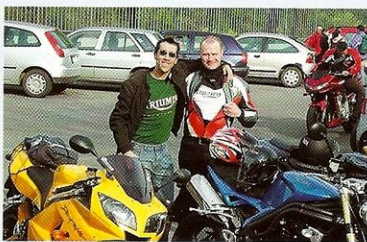
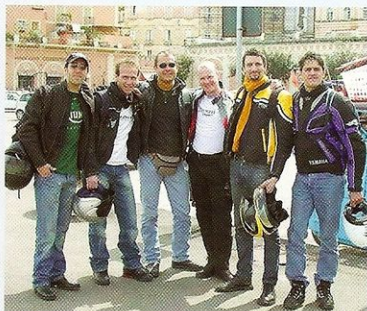
15/16 Luglio 2005: Alto Lazio
Stefania Di Porto, 06 36382160
(speed_triple@inwind.it)

Roma Centro - AB Moto Due

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

Roma - Solomoto Service

Gaeta - 3 aprile 2005
È la prima uscita R.A.T. organizzata dalla



Solomoto Service di ROMA. Ci incontriamo davanti A Villa Pamphili, uno dei più bei parchi di Roma, con qualche defezione dovuta a problemi familiari, di lavoro e per rendere omaggio ad uno dei più grandi uomini della nostra storia Giovanni Paolo II. Ore 9.20 foto di gruppo di rito e poi via, facendo rombare le nostre Triumph per alcune delle vie di Roma fino ad immetterci sulla Pontina, per poi percorrere il litorale laziale ed ammirare paesaggi stupendi. Che bello confrontare rumori, linee, colori dell'una o dell'altra moto. Ma soprattutto che magnifica giornata insieme a tutti voi. Ore 12,30 eccoci a destinazione. Il tempo è stato clemente e, dopo qualche nuvola alla partenza, ora ci riserva un tiepido sole e un mare stupendo. Dopo aver ammirato le bellezze del lungomare Caboto, decidiamo di ascoltare le richieste dello stomaco. Organizzazione impeccabile e menù a base di pesce. Dopo pranzo andiamo a visitare la Montagna Spaccata e la Grotta del Turco. La prima consiste in una spaccatura della montagna che ricorda le parole del Vangelo "Alla morte di Gesù la terra tremò e le rocce si spaccarono" la seconda è una Grotta a 50 m sul livello del mare con più di 200 gradini da scendere (e poi anche da risalire) che ti portano sul mare, uno scenario di tutto rispetto. Ore 17.00 partenza per Roma ripercorrendo la strada dell'andata con qualche variazione al programma causa una "leggerissima" stanchezza. Eccoci a Roma dopo una bellissima giornata passata con tutti voi, con la speranza che abbiate apprezzato. Ci vediamo l'8 Maggio a Norcia per la ns. seconda uscita. Grazie a Gabriele, Stefano, Alessio, Michele, Armando e Maria Assunta, Alessandro, Francesco, Esmeralda e Alessandra.

29 Maggio 2005: Todì
Andrea Biagioni, 06 77250361
(solomototrianfale@virgilio.it)

Romano d'Ezzelino - Berti Moto

16 Luglio 2005: Piegando s'impara
10 Settembre 2005: The Lochness Road
Giuliano Bordin, 0424 510128
(giuliano.bordin@bertimoto.it)

Salerno - Officine Inglesi

19 Giugno 2005: The RATs conquer the mountain (Valico Chiunzi)
Paolo Di Martino, 089 2580502
(officineinglesi@jumpy.it)

Savona - Valardo

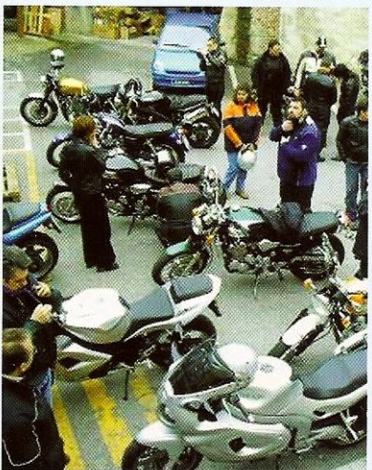
I Monti savonesi - 17 aprile 2005

Finalmente è arrivato il tanto atteso giorno del primo evento ufficiale del Rat Pack Savona. La situazione non è promettente, il cielo è plumbeo, nubi minacciose si avvicinano da ponente. All'appuntamento c'è già qualche moto che aspetta, impaziente, dubbiosa sulla possibilità di partenza. All'orizzonte non si prospetta nulla di buono e man mano che i minuti passano le nubi avanzano sempre più minacciose. Ma, insieme alle nubi, ecco arrivare pian piano i vari partecipanti, tutti animati dalla voglia di andare in moto e stare insieme, anche a costo di dover sfidare la pioggia. Le premesse sono buone, non ci possono essere dubbi, si parte... Dopo il pieno, si inizia a salire dal mare verso l'entroterra savonese. La strada del Santuario è bellissima, peccato però sia sporca dalle piogge dei giorni scorsi. Intanto inizia a piovigginare. Continuiamo a salire, il Naso di Gatto, Montenotte Superiore, Pontinvrea. Una sottile pioggerella, molto "british", continua ad accompagnarci. Finalmente arriviamo a Sassello, dove è prevista una sosta caffè con degustazione dei famosi amaretti, nota specialità locale. La sosta ce la godiamo in piazzetta, senza pioggia, familiarizzando fra i vari partecipanti e conversando di motociclette, del mondo Triumph e così via... Al momento di partire, ricomincia a piovigginare... Indossiamo le tute anti-pioggia (chi ce l'ha) e facciamo bene. Lasciato Sassello, la pioggia diventa più insistente. La strada che sale verso Ponzone diventa veramente impegnativa con





la pioggia che cade senza risparmiarsi... Una piccola sosta al Santuario presso Ponzzone è quanto mai gradita... finalmente la forte pioggia è cessata e possiamo rilassarci. La statale che da Acqui Terme porta a Sassello corre veloce come il fiume che la costeggia. Ma noi la lasciamo presto per deviare verso Mioglia, e poi Pareto e Spigno Monferrato. Un pallido sole ci accompagna già da qualche chilometro fino ad arrivare a Montechiaro Piana, dove è previsto il pranzo presso l'Agriturismo Club Lago Chiesa. Sono le ore 13,30, parcheggiamo le nostre moto e, finalmente, ci accomodiamo al coperto. Due grossi tavoli sono pronti ad accogliere i 23 partecipanti al giro. Il pranzo trascorre in allegria, un paio d'ore di sosta sono veramente rigeneranti visto la pioggia e il freddo subito lungo il percorso. Alle ore 16,00, appena terminato l'ennesimo temporale, ci rimettiamo in marcia. Ritorna un pallido sole ad accompagnarci mentre risaliamo l'ampia statale fino a Ristagno per poi discendere, lungo il fiume Bormida, fino a Cortemilia. La strada ora è perfino asciutta, bella, panoramica; andiamo giù ad andatura turistica fino a Monesiglio, prima di tagliare verso Montezemolo, dove è prevista la nostra ultima sosta. Il bar dei motociclisti è semideserto; ma ci siamo noi con le nostre Triumph a tenere alto l'onore della categoria. Un caffè, ancora qualche chiacchiera e poi via, verso casa, proprio mentre riprende



a piovigginare. La Val Bormida è fredda e umida quando la attraversiamo: Millesimo, Carcare, Altare e poi il famoso Colle del Cadibona con le sue curve mozzafiato. Peccato non si riesca a spingere più di tanto, l'asfalto è umido, e per oggi abbiamo già dato abbastanza. Savona ci accoglie con il suo sole e il suo tepore verso le ore 19,00 per i saluti di rito. Nonostante il tempo siamo soddisfatti della riuscita del giro e della domenica trascorsa in ottima compagnia. In fondo, 19 moto che sfidano le condizioni meteorologiche è un risultato che stimola a programmare nuovi eventi. L'entusiasmo è tale che vogliamo rifare lo stesso giro a fine maggio nella speranza che, questa volta, il sole possa accompagnarci lungo questo bellissimo percorso. Un grazie sentito a tutti i partecipanti ed, in particolare, alla piccola ma significativa rappresentanza del Rat Pack Chiavari per i chilometri macinati per raggiungerci dall'altra riviera.

19 Giugno 2005: Langa e dintorni
02 Ottobre 2005: Nel Ponente Ligure
Paolo Sanseverino, 019 824562
(varaldo.sn@libero.it)

Terni - Bartollini Moto

Primavera Triumph - 3 aprile 2005

Il 3 aprile come da programma abbiamo svolto il raduno previsto, e con un po' di impegno siamo riusciti ad avere circa 70 moto e 100 partecipanti. la giornata è iniziata alle 9:30 in concessionaria dove ci siamo ritrovati e abbiamo fatto una bella colazione offerta dalla Bartollini moto. Verso le 10:15 siamo partiti, direzione le belle colline umbre con sosta presso un parco dove i partecipanti hanno potuto cimentarsi alla guida di alcuni quad messi a disposizione dal titolare. Alle 12:00 siamo ripartiti percorrendo la suggestiva Val Nerina (meta ambita da tutti gli stradisti) che dopo circa 100 km ci ha condotto al finale più atteso. L'agriturismo Il Pecoraro dove buona parte dei partecipanti ha potuto deliziarsi delle specialità delle nostre terre. Una cosa molto positiva è stata la partecipazione di alcuni biker anche dalle marche, Lazio ed Abruzzo, il tempo è stato bellissimo. Ci stiamo già preparando per la seconda tappa del 5 giugno.



05 Giugno 2005: Estate Triumph
17 Luglio 2005: Triumph Laghi in Collina
Manolo Brunotti, 349 2215900
(mb.triumph@libero.it)

Tolentino - Hony Cars

10 Settembre 2005: Mavattalapija mpanino
Data da destinarsi: Civitanova-Civitavecchia
Luca Tintinelli, 0733 973955-329/3231477
(info@honycars.it - Ltintinelli@eclipseadv.it)

Torino - Happy Moto

10 Luglio 2005: Triumph in Francia
18 Settembre 2005: 2° Giro in Liguria
Gerardo Tortora, 011 752448
(happymoto@virgilio.it -
tortora.gerardo@credit.tn.it)

Udine - Dreambike

Tutti i giovedì dalle 18.00: Bar ristorante
Pietra del Sol - Udine
19 Giugno 2005: Sul Passo Mauria
10 Luglio 2005: Giro della Valle Austriaca
Roberto Ulian, 0432 852083
(dreambikeudine@tistali.it)

Varese - Moto Africa Adventures

12 Giugno 2005: Pino lago Maggiore
10 Luglio 2005: Castello di Morcote
Fernando Gargiulo, 0332 203615
(afriadventure@libero.it)

Vicenza - Motoboom

5 Giugno 2005: Tour Enogastronomico sui
colli berici
Sandro Molena, 0444 341802
(info@motoboom.it)

Verona - Martini

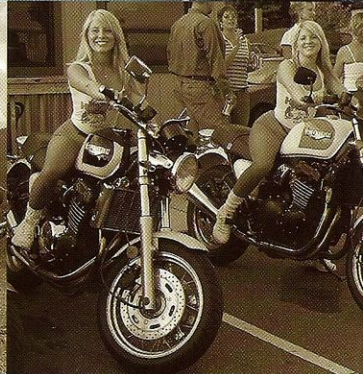
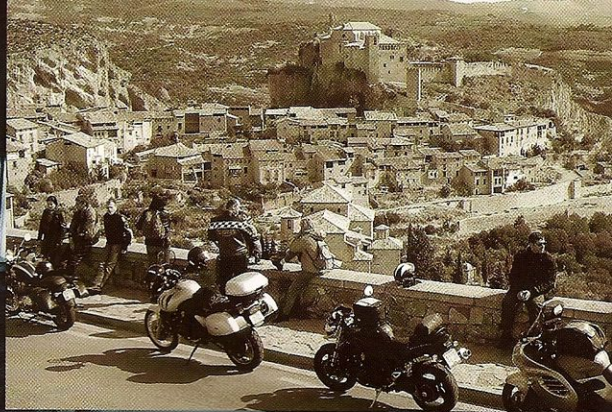
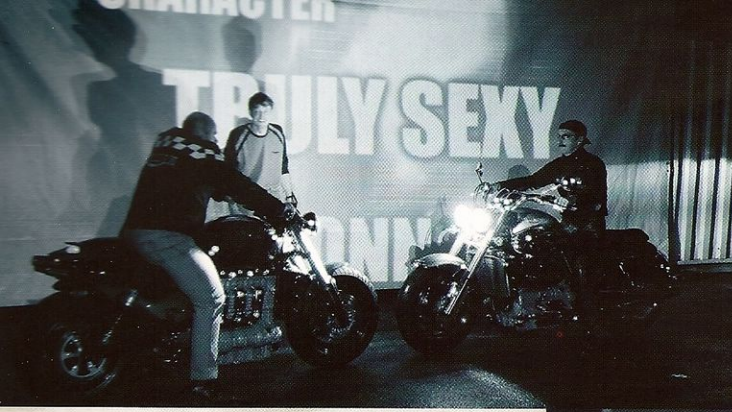
3 Luglio 2005: Tractor Tour
Mauro Lippi, 045 8201607
(numerotrevr@infinito.it)

Voghera - Bandirola Moto

Raid 4 valli - 24 aprile 2005

Ovvero, pioggia e vento freddo. Nonostante tutto, all'appuntamento mattutino si sono presentati davanti alla concessionaria 8 impavidi (diventati subito 7 per una defezione immediata) e tanti altri pronti per fare il tour in macchina. La carovana di motociclisti e automobilisti ha comunque effettuato il programma, seppur ridotto, raggiungendo il ristorante in orario per il pranzo. Tutti dispiaciuti ma contenti di aver scoperto nuove località e animati dalla volontà di rifarlo, ma rigorosamente in moto.

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



www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH



Ochin' Privatna S Vami Paznakomitsa

Quando Jan Heemskerck, australiano d'adozione, decise di pianificare un viaggio nella sua Olanda, l'unica cosa di cui fu subito certo è che non avrebbe usato l'aereo. Ci sarebbe arrivato in moto, con la sua Tiger, attraversando la Siberia.



Pensavo a questo viaggio dal momento in cui mi trasferii in Australia, nel 2002. Leggevo tutto quello che trovavo sulla Russia, studiavo mappe e inserivo i punti nel GPS. Per tenermi in forma facevo mountain bike, e comperai una Husaberg per fare enduro nell'outback. La mia Tiger aveva cinque anni ma era una moto affidabile, così la preparazione si limitò ad un tagliando completo, nuove gomme e nuova batteria. Aggiunsi anche qualche protezione, una leva del cambio da motocross, una rete per proteggere il radiatore e i fari, e costruii dei supporti per le taniche di acqua e carburante. Anche il bagaglio fu ridotto al minimo: sacco e tenda, qualche vestito di ricambio, carte, documenti, un fornello da campeggio e la macchina fotografica. Un totale di 19 kg. Poi, siccome qualsiasi attrezzo si sceglie di portare si rivela quello sbagliato, alla dotazione di serie aggiunsi solo due leve per smontare le gomme. Il 24 maggio imbarcai la moto per il Giappone e io la raggiunsi più tardi. Il primo tratto fu una specie di riscaldamento, da Tokyo al porto di Fushiki, dove arrivai il 6 luglio e mi imbarcai sul traghetto per Vladivostok. Si chiamava RUS ed era stracarico di auto giapponesi di seconda mano, due persino nella piscina vuota. Erano destinate ai nuovi imprenditori russi, un bel giro d'affari. Sul traghetto divisi la cabina con Toro Kubta, anche lui in viaggio ma con destinazione Sud Africa. La sua avventura,

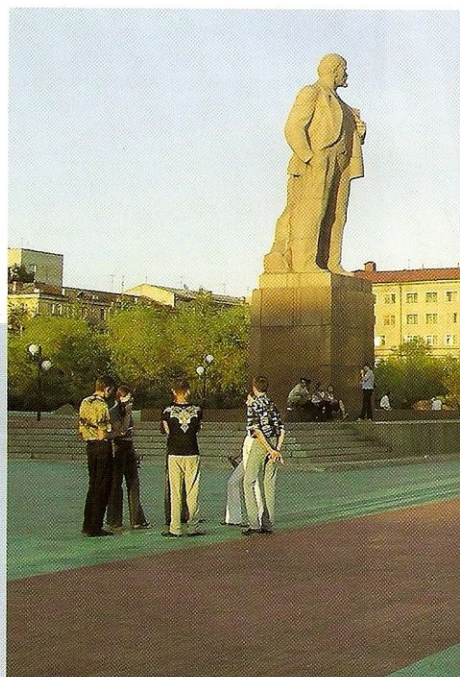


La Tiger in assetto da viaggio, pronta per la Siberia.

lunga un anno, lo avrebbe portato ad attraversare Siberia, Mongolia, Kazakistan e Iran. Mi ci vollero tre giorni per espletare le procedure doganali a Vladivostok ("signore dell'est", in lingua locale), ma il pomeriggio del 14 luglio regolai il GPS su Khabarovsk e mi



Tutti soddisfatti e fiduciosi, davanti al Mildura Motorcycles, in Australia, prima della partenza.



Sempre ospitali e gentili, i russi mi hanno regalato calore umano in questo viaggio in solitaria.



misi in viaggio, direzione Siberia.

L'idea era seguire il confine cinese per 800 km in direzione Khabarovsk, poi percorrere la Transiberiana fino a Mosca. Le modifiche che avevo apportato alla mia moto, efficaci in Australia, si dimostrarono subito non all'altezza della Siberia, e già il primo giorno persi il serbatoio supplementare. Deve essere ancora da qualche parte, lungo il confine cinese. Le condizioni delle strade sono pessime, e sovente capita di dover viaggiare a velocità molto bassa per schivare le enormi buche che le costellano. Ci sono molti lavori in corso proprio per migliorarle, ma ci vorranno anni prima di riuscire a renderle accettabili, e i rigidi inverni non facilitano certo il compito. Il tratto da Khabarovsk a Chita è una strada lunga un migliaio di chilometri, con il fondo di argilla nera, sabbia e ghiaia. A volte solo polverosa, altre davvero scivolosa, e i giorni di endure



LE NOTTI IN TENDA NON ERANO IL MASSIMO IN FATTO DI COMFORT, COSÌ LA MATTINA MI SVEGLIAVO ALLE 4 E ALLE 5 ERO GIÀ IN SELLA

dietro casa mi hanno senz'altro aiutato ad affrontarla.

Ai lati della strada ho incontrato decine di guidatori con le loro Lada, Volga, e persino Mercedes, fermi per cambiare una ruota, sostituire i cuscinetti o addirittura la scatola del cambio. Io guidavo con le dita incrociate, ma è bastata una sosta di controllo a cerchi e raggi, dopo aver centrato alcune grosse buche, per rassicurarmi sull'affidabilità della mia Tiger. Da Khabarovsk alla città ebraica di Birobidzhan, poi Skovoridino e Chernyshevsk, quest'ultimo tratto inaugurato due mesi prima del mio passaggio (prima di allora, la traversata poteva essere fatta solo con il Treno). Il trasferimento fu ugualmente duro, a tratti ai limiti della percorribilità, ma comunque un'esperienza che mi ha temprato e che mi ha permesso di vedere cose che pochi altri occidentali possono raccontare. Fra Chernyshevsk e Chita la

poggia fu la mia compagna di viaggio. La strada era così viscosa che fu solo grazie alla fortuna se riuscii a proseguire senza problemi. Io e la moto sembravamo una statua di fango e, quando mi fermai in un paese per cercare di ripulirmi, alcuni ragazzi mi aiutarono a realizzare una sorta di appendice per il parafrangente anteriore. Finalmente raggiunsi Chita, luogo in cui negli anni '30 e '40 Stalin esiliò molti prigionieri politici. A sud di Chita la ferrovia della Cina orientale si interseca con quella Transiberiana. Il collegamento Mosca Vladivostok risale ai primi del '900 e le città e i villaggi sono tutti concentrati intorno a quest'asse. La ferrovia è di vitale importanza per gli abitanti di queste zone, specialmente in inverno, quando con 30 o 40 gradi sotto zero non ci sono molte alternative per spostarsi. La maggior parte delle notti le passavo in tenda, raggomitolato nel mio sacco a pelo. La

condizione non era delle più confortevoli, così la mattina mi svegliavo verso le quattro. Ma mi abituai presto, e ne approfittai per mettermi in sella ancora prima dell'alba, così da sfruttare tutta la giornata per macinare chilometri. Mi fermavo per mangiare verso le tre di pomeriggio – i posti di ristoro erano molto rari, specialmente all'est – così ogni sosta cumulava colazione, pranzo e cena. Il cibo abituale era "borsch", una zuppa con delle fette di pane. Quando arrivai a Chita mi resi conto che la parte più dura era ormai alle spalle. E quando, dopo aver chiesto informazioni, un'auto della polizia mi accompagnò davanti all'ingresso dell'hotel Zabaikal, la mia soddisfazione salì alle stelle. Finalmente mi sarei fatto una doccia calda. L'accoglienza fu calorosa. Mi fu permesso di lasciare la moto al sicuro, in un'area riparata, e la mia "dezhurnaya" – la signora che su ogni

PROVAVO UNA INDESCRIVIBILE SENSAZIONE DI LIBERTÀ, ERO CONSCIO DI ESSERE UN PRIVILEGIATO CHE VIAGGIAVA IN QUESTI ANGOLI REMOTI DELLA TERRA

piano si preoccupa degli ospiti – si prese cura di me.

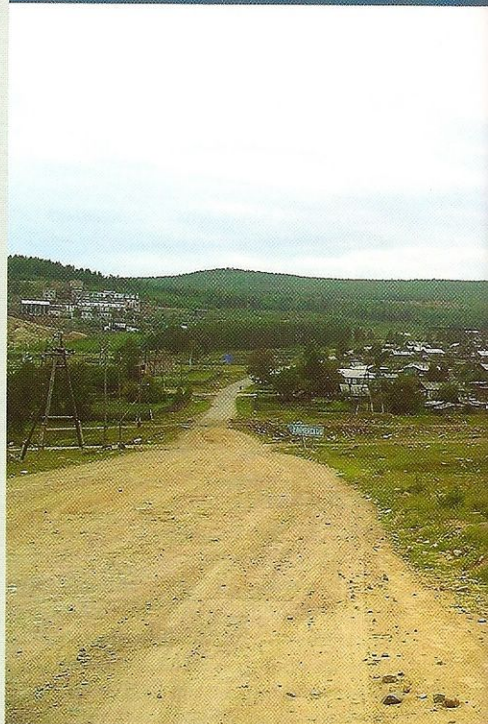
I Russi sono persone eccezionali. Amichevoli, gentili, incuriositi e nel contempo orgogliosi del fatto che stessi attraversando la loro terra. Quasi nessuno parla inglese, e le difficoltà di comprensione non facilitano certo i rapporti interpersonali, ma la loro pazienza fu uno dei segni della loro socievolezza. Da Chita raggiunsi Ulan Ude, una volta off-limits per gli occidentali a causa delle fabbriche di aerei e altri prodotti per l'industria bellica. Costeggiavi poi la sponda sud del lago Baikal, che contiene un quinto dell'acqua dolce della terra e in alcuni punti è profondo più di 1.600 metri, sino a Irkutsk. Krasnayarsk e Novosibirsk

furono le tappe seguenti, e mi videro attraversare i fiumi Yenisey e Ob. Fu poi la volta di Omsk, Tuymen e Yekaterinburg. Queste ultime due, legate alla storia russa per aver dato i natali a Rasputin, e per essere stata il luogo in cui i Bolscevichi uccisero, nel 1918, lo zar Nicola e tutta la sua famiglia. Yekaterinburg, situata nel mezzo degli Urali a 40 km dal confine fra Europa e Asia, è anche la città sulla quale il pilota americano Gary Power fu abbattuto mentre, a bordo del suo U2, stava effettuando un volo di spionaggio. La maggior parte del paesaggio che avevo attraversato era "taiga", ovvero foreste di pini, larici e abeti, poi mutato in "steppa", bassi arbusti ed erba che ondeggiavano dolcemente al vento. E il

contesto che più ho apprezzato è stato proprio quello della steppa, dove lo sguardo si perde all'orizzonte, che in alcuni momenti mi ha ricordato gli altipiani dell'Australia e le basse colline di Galles e Scozia. Questi panorami mi davano un'indescrivibile sensazione di libertà, mi rendevano conscio di essere un privilegiato che viaggiava in questi angoli remoti della terra. Provate ad immaginare di trovarvi in mezzo al nulla, in capo al mondo. State guidando accanto alla ferrovia, quando un treno malconcio vi raggiunge. Per un attimo riuscite ad incrociare gli occhi del macchinista, e questo vi saluta con il fischio della sirena, prima di sparire. Mai come in quel momento mi sono sentito infinitamente piccolo.

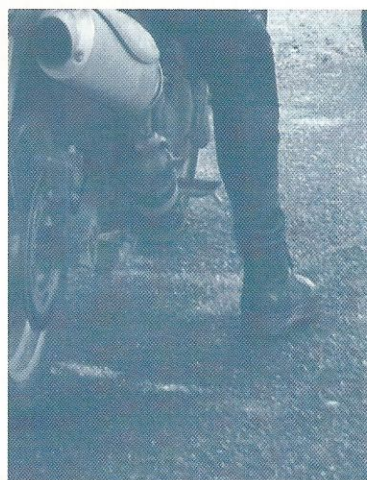
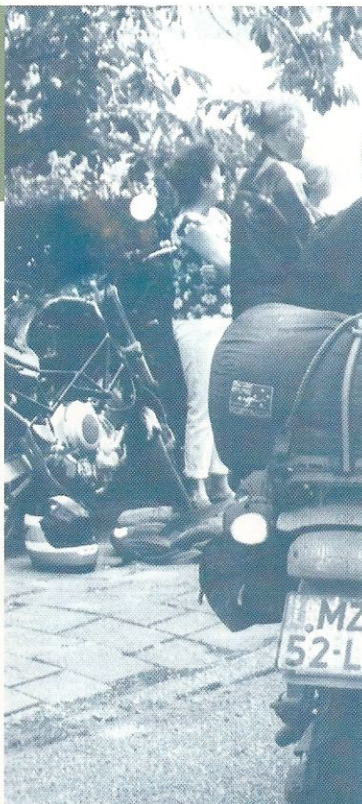


Guidare su strade ai limiti della praticabilità è una esperienza che contribuisce a formare il carattere.



Una grande moto per un grande Paese.

Lasciata Yekaterinburg toccai Perm, Kazan, Nizhny Novgorod e Vladimir. Vladimir, ex capitale della Russia, è solo a due ore da Mosca e poco più dal confine con la Lituania. Erano passati dodici giorni da quando avevo lasciato Vladivostok, 10.315 km più a est. Gli interventi alla moto si erano limitati alla sostituzione di un fusibile, bruciato quando il fango bloccò una ventola, e un po' di olio alla catena. Quando finalmente raggiunsi il confine olandese, il 31 luglio, quattro dei miei fratelli – Cees, Hugo, Sjef e Fons, tutti con le loro Triumph – mi stavano aspettando e mi accompagnarono fino a casa, a Burgerveen. Confesso che avevo gli occhi lucidi. Fu forse quello il giorno più speciale di tutta l'avventura.



Uno speciale "comitato di accoglienza" attendeva Jan alla frontiera olandese.



Lettere

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

La mia Legend

Maria Rayner

UK

QUANDO mio marito mi chiese cosa volessi per il mio compleanno, gli risposi senza indugio "voglio guidare di nuovo". Rimase a bocca aperta e replicò "Ma sono passati più di vent'anni dall'ultima volta", ma io ero determinata. "Va bene, se riesci a portare la mia vecchia Honda CX500, ti prometto che ti compero la moto che vuoi". Come avrei potuto rinunciare a un'offerta simile? Dopo un paio di settimane superai la prova e così cominciammo il tour davanti alle vetrine dei concessionari della nostra città. Ero disorientata, com'erano cambiate le cose dai giorni delle mie scorribande negli anni '70. Non riuscivo a trovare nulla che mi piacesse e che fosse della mia taglia. Poi, quando ormai rassegnata non mi rimaneva che un piccolo negozio specializzato nell'usato, ecco il colpo di scena. In un angolo la vidi, rossa e piena di fascino. Salii in sella e un sorriso mi illuminò il volto. L'avevo trovata! Due giorni dopo stavamo guidando verso la costa di Norfolk. Passammo un weekend stupendo, e così accadde anche

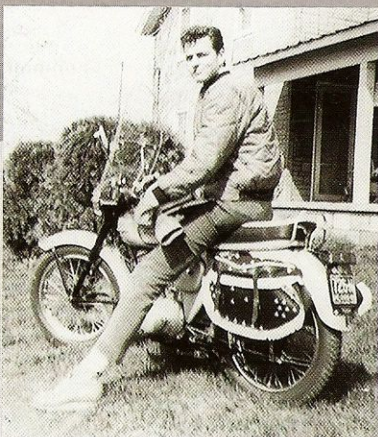
nelle settimane che seguirono.

Una sera, un mese più tardi, ricevetti una telefonata. Era mia figlia che, in affanno, mi disse "mamma, papà è in ospedale e la tua moto è distrutta". Il mondo mi crollò sotto i piedi. Per fortuna, mio marito è un pilota con molta esperienza e nell'incidente riuscì ad evitare il peggio. Diversa fu la sorte della mia Legend. Era a pezzi. La nostra storia era durata meno di due mesi per colpa di un ragazzino che, con la macchina della mamma, l'aveva tamponata a 120 all'ora. I giorni seguenti furono interamente dedicati alla ricerca di una nuova moto. Concessionari, raduni, Internet. Dopo tre settimane finalmente la trovai.



Un'altra Legend, identica, tre anni di vita, 1.300 km di strada e una proprietaria premurosa. La comprammo senza nemmeno vederla, e fu mio marito ad andare a recuperarla con un furgone, a Worcester, oltre 300 km da casa nostra.

La mia nuova Legend è stupenda, un sogno che vale tutti i miei Natali e compleanni. Qualcuno potrà pensare che, a 44 anni e con 5 figli, io sia una sciocca. Forse, comunque sono una sciocca felice!

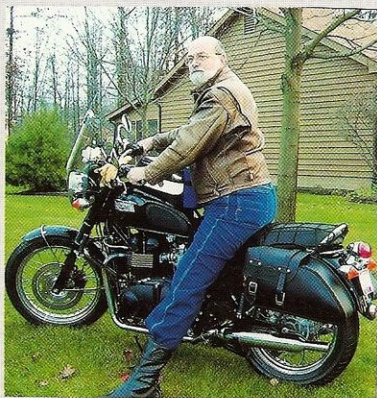


Stesso nome, diversa epoca

Robert Smith

Ohio, Usa

SOLO un accenno per raccontare della mia prima Triumph. Una Tiger Cub, acquistata nel marzo 1962 da un tipo che la teneva in un capanno per gli attrezzi, sotto una tela cerata. Gli diedi 200 dollari più una vecchia carabina e ci tornai fino a casa. Parecchie miglia di divertimento dopo, la sostituii con un'automobile. Ho posseduto e guidato molte moto, in questi 42 anni, ma la Triumph successiva fu la Bonnie che acquistai lo scorso anno. Fui subito sorpreso dalla sua facilità e dalle prestazioni. Che emozione essere di nuovo in sella ad una moto inglese, dopo tutto questo tempo. E riesco a divertirmi anche più di allora.



A destra: Lo stesso giovane 40 anni dopo.

Triumph in capo al mondo

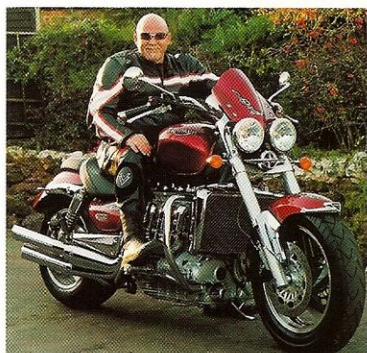
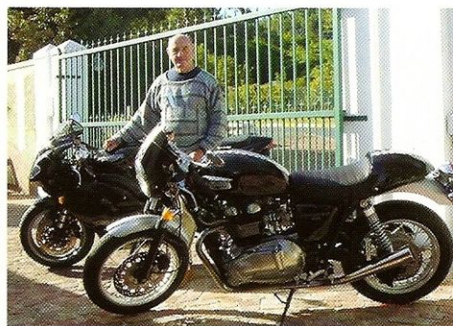
Rex Laver

Cape Town, South Africa

COMPLIMENTI a Triumph per la riuscita presentazione della nuova Sprint ST, qui in Sud Africa. E mi fa molto piacere aver letto delle ottime recensioni sul lancio, anche in questa parte del mondo.

La mia prima Triumph fu una 21. A quei tempi era soprannominata "bicilindrico

sussurrante", ma più tardi fu rinominata, senza nessuna pietà, "vasca da bagno". Mio padre mi aiutò ad acquistarla nel 1959, e mi ricordo perfettamente il giorno in cui andai a prenderla a Brixton e la guidai fino a casa mia, a Edenbridge Kent. Nella foto a destra, io e le mie due Triumph, a Cape Town.

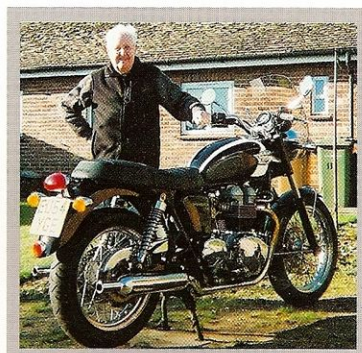


Rocket Man

Bill Watson

Exeter, UK

PENSAVO che potesse farvi piacere vedere la mia Rocket III. Oltre al flyscreen, alle imbottiture sul serbatoio e ai paramotore cromati, l'ho fatta riverniciare, ho sostituito le frecce posteriori e spostato il porta targa di lato. Ma c'è ancora molto da fare, tenete d'occhio queste pagine...



Derek posa orgoglioso insieme alla sua quarantesima compagna, una fiammante T100.



40 e oltre

Derek Brown

Swaffam, UK

HO da poco ritirato la mia nuova T100. Nella mia intensa vita motociclistica ho posseduto ben 40 moto, e la Bonneville l'ho scelta per le sue caratteristiche di maneggevolezza e comfort. La nostra ultima uscita è stata una puntata fino a Humber Bridge per un veloce sandwich alla pancetta prima di invertire la direzione e tornare verso casa. Una passeggiata di 450 chilometri. Non male per un maturo motociclista di 81 anni che ancora percorre 16.000 km l'anno!

La grande fuga

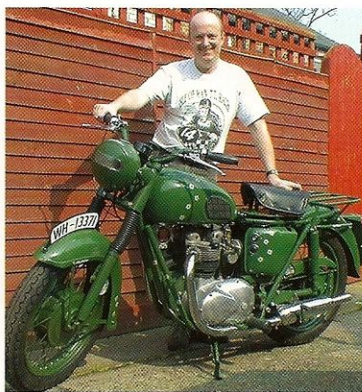
Fred Austin

UK

DOPO aver restaurato una BSA C15, e dopo aver rivisto "La grande fuga", ho cominciato la ricerca di una TR6 da trasformare come la moto che Steve McQueen guidava in quel film. Finalmente, dopo quasi un anno, sono riuscito a trovare una malridotta STA del 1961, passata fra le mani di quattro proprietari, e l'ho acquistata per 600 sterline.

Un altro anno è passato per il restauro e, nel febbraio 2004, la moto (con tanto di fori di proiettili) ha passato l'omologazione, sotto gli

occhi di un ispettore ammirato. Ho portato più volte la mia McQueen replica e la BSA Shuttleworth Snap a diverse mostre, e l'interesse suscitato è sempre stato incredibile. Dopo le peripezie del restauro della BSA, la gente pensava che avessi imparato la lezione. Affatto, nessuno è più pazzo di un vecchio pazzo, o meglio, di Fred Austin, che tutti ora chiamano Fred Shuttleworth. Per saperne di più sul restauro, visitate il mio sito www.shuttleworth-snap.co.uk



Una frenata al 100%

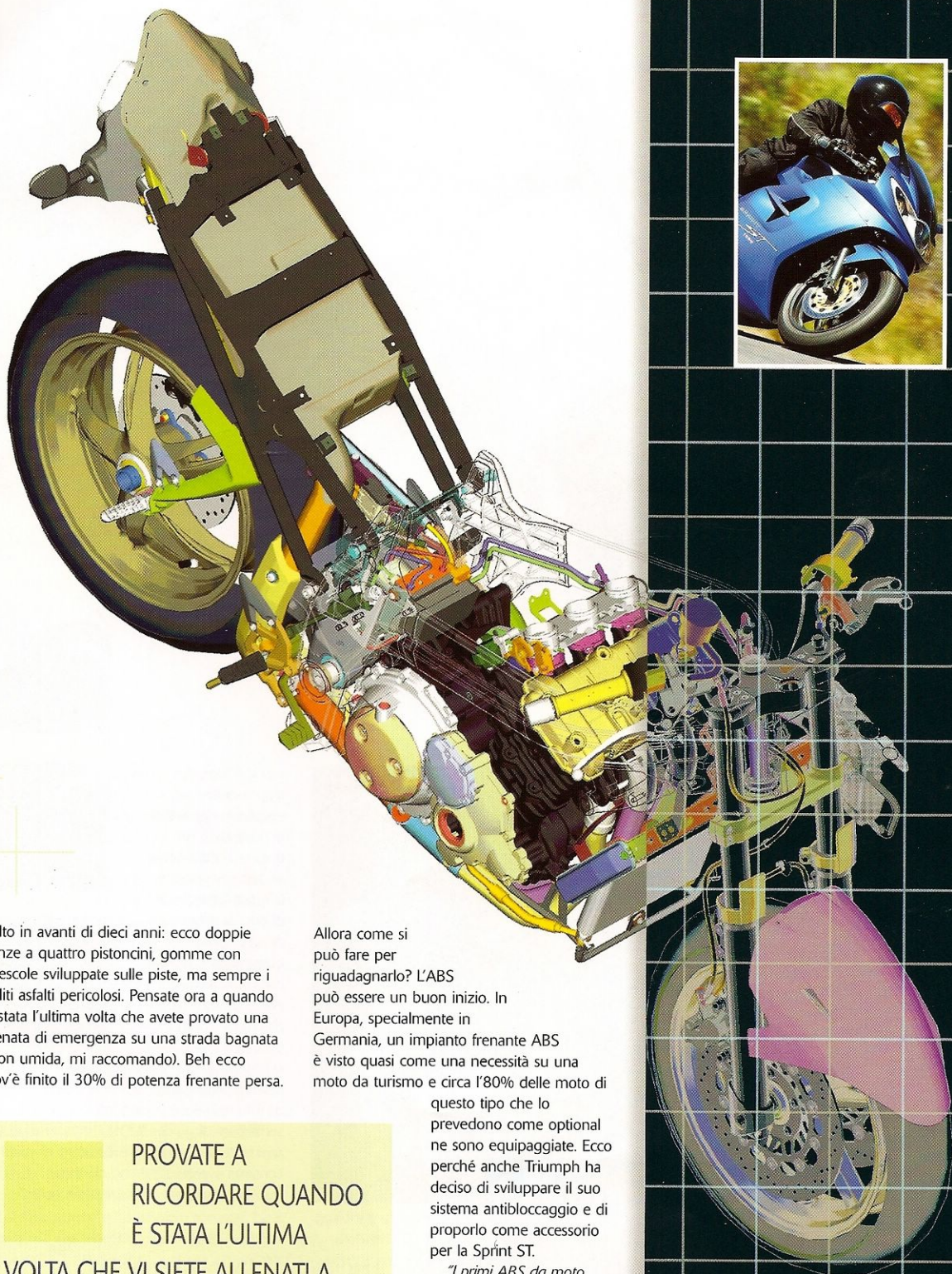


Onnipresente nel mercato delle auto, l'impianto frenante ABS (Advanced Braking System) sta prendendo piede anche fra le moto. E Triumph offre, per la prima volta, il sistema ABS come optional sulla nuova Sprint ST. John Urry indaga.



Un'auto vi sbuca davanti. Avete due possibilità: frenare più forte che potete o cercare di evitarla. Scegliete la prima opzione. Da qualche parte nel vostro cervello ci sono ancora in memoria le procedure per le frenate di emergenza imparate tanto tempo fa, quindi vi attaccate ai freni. O almeno ci provate.

È una situazione terribile, ma purtroppo frequente. E ciò che spaventa è che in una situazione simile non si riesce a sfruttare che il 70% della potenza frenante dell'impianto. E ancora meno sul bagnato. Perché? Negli ultimi dieci anni, le prestazioni di tutte le componenti della moto preposte alla frenata sono cresciute enormemente. Peccato che le capacità del pilota medio non abbiano fatto altrettanto. La maggior parte di noi ha imparato come comportarsi in situazioni critiche, guidando una moto di scuola guida equipaggiata con vecchie gomme e pinze modeste, su strade poco attendibili. Fate un



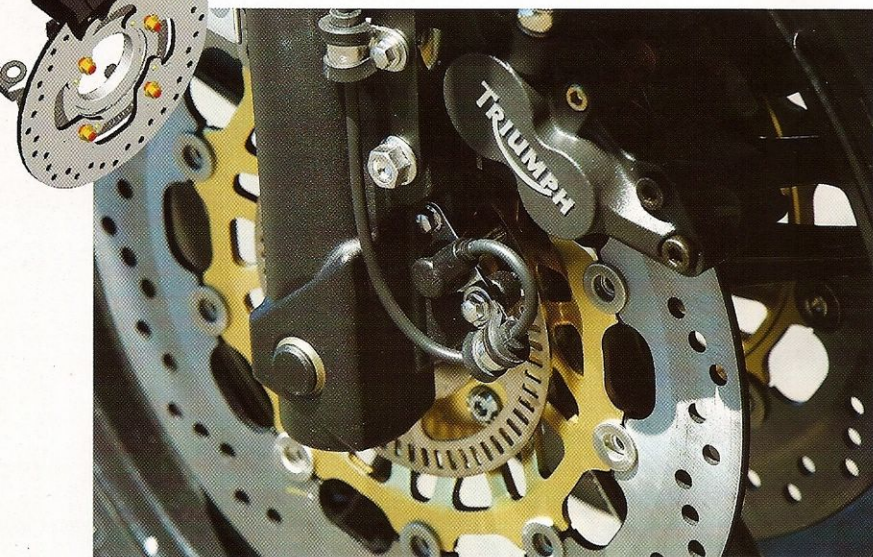
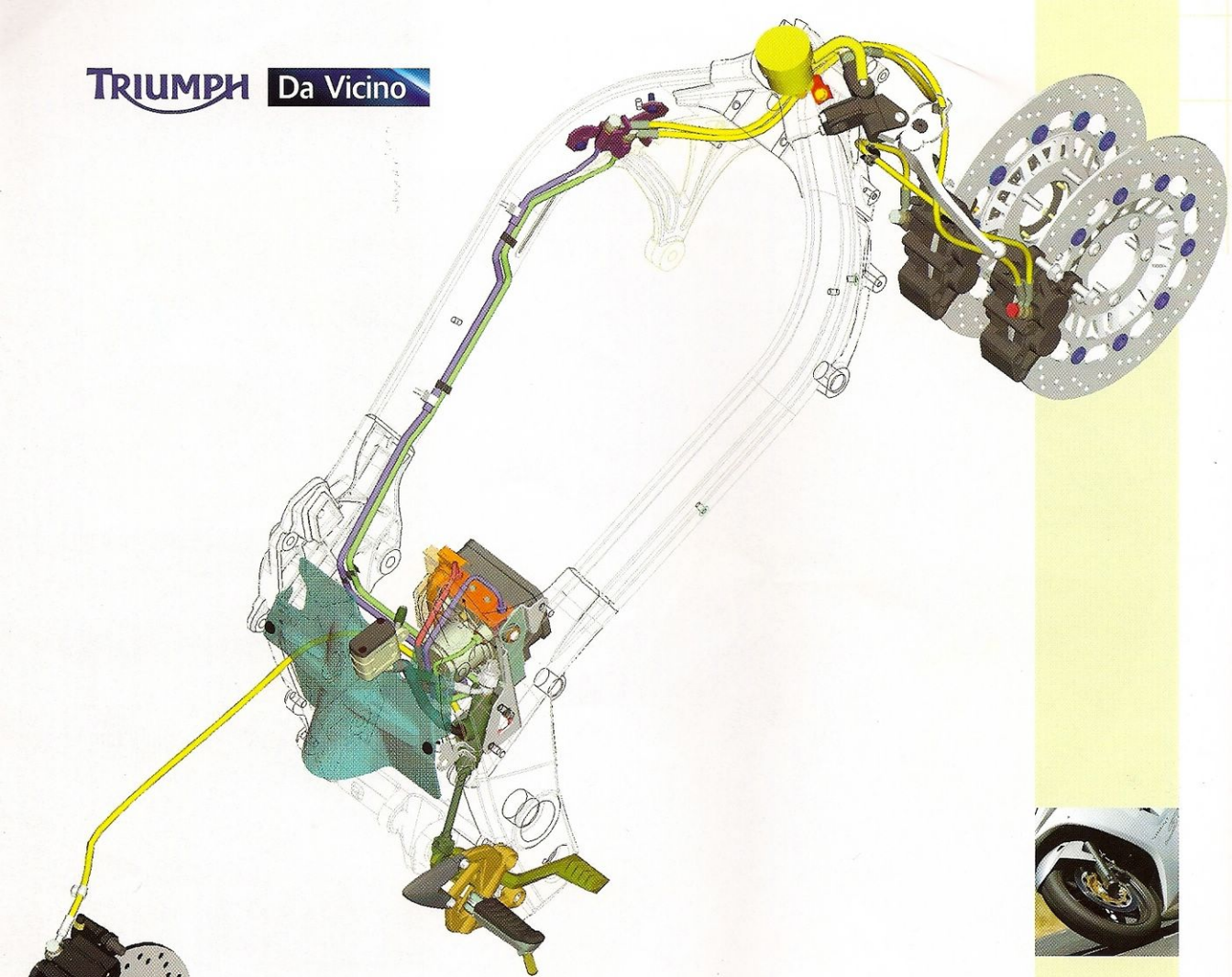
salto in avanti di dieci anni: ecco doppie pinze a quattro pistoncini, gomme con mescole sviluppate sulle piste, ma sempre i soliti asfalti pericolosi. Pensate ora a quando è stata l'ultima volta che avete provato una frenata di emergenza su una strada bagnata (non umida, mi raccomando). Beh ecco dov'è finito il 30% di potenza frenante persa.

Allora come si può fare per riguadagnarlo? L'ABS può essere un buon inizio. In Europa, specialmente in Germania, un impianto frenante ABS è visto quasi come una necessità su una moto da turismo e circa l'80% delle moto di

questo tipo che lo prevedono come optional ne sono equipaggiate. Ecco perché anche Triumph ha deciso di sviluppare il suo sistema antibloccaggio e di proporlo come accessorio per la Sprint ST.

"I primi ABS da moto furono criticati per la loro rudimentalità – dice Ross Clifford, responsabile per lo sviluppo dei nuovi progetti Triumph – ma ora sono

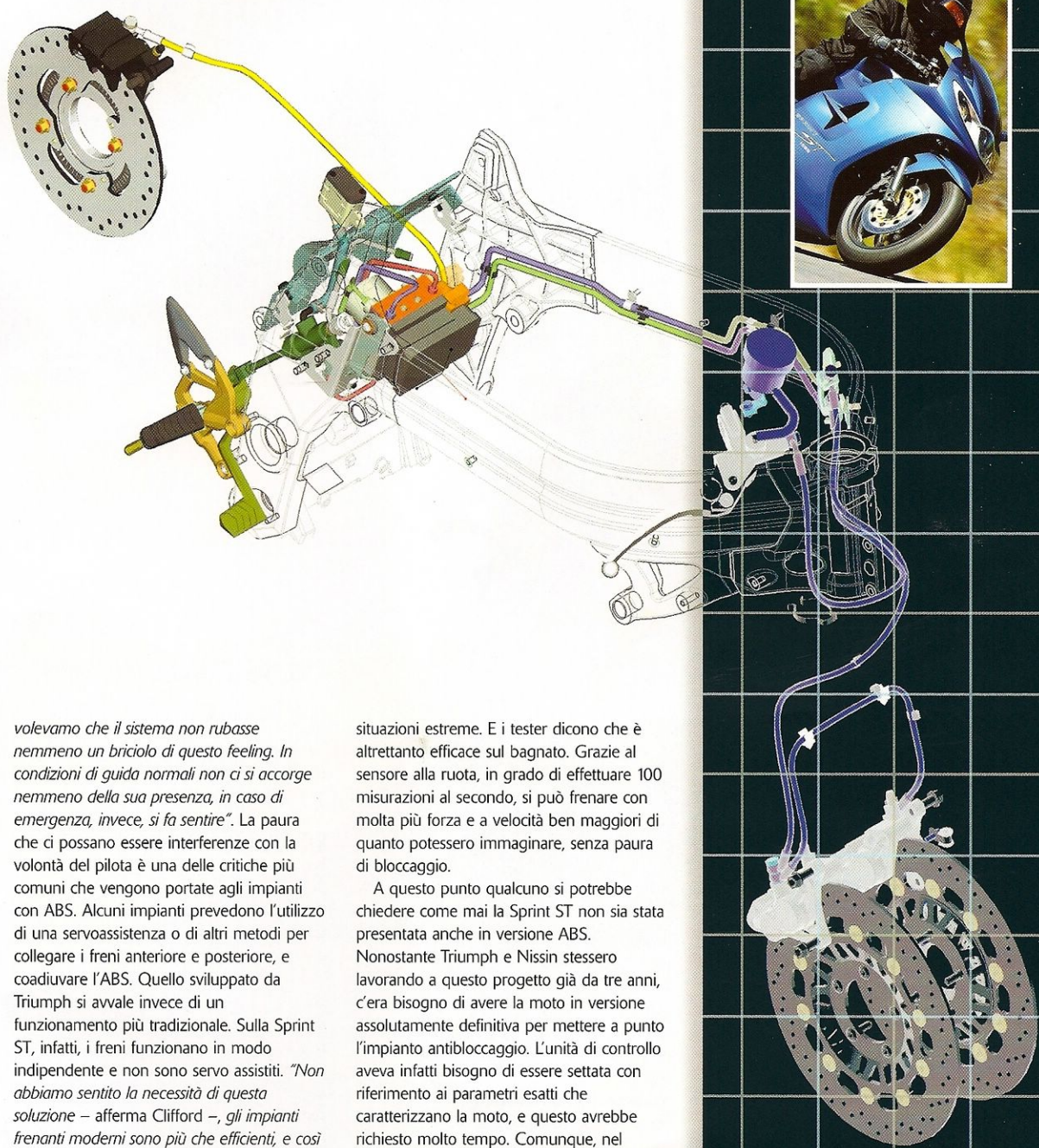
PROVATE A
RICORDARE QUANDO
È STATA L'ULTIMA
VOLTA CHE VI SIETE ALLENATI A
INCHIODARE SULL'ASCIUTTO (SUL
BAGNATO NON NE PARLIAMO)...



così sofisticati da rappresentare un eccellente dispositivo di sicurezza". Per quei motociclisti che amano considerare la guida una specie di arte, la presenza di un impianto di questo tipo è sentita come una sorta di influenza esterna che toglie controllo dalle loro mani. Ma, secondo Clifford, il sistema progettato da Triumph riesce a non inficiare le sensazioni di guida. "Le nostre moto sono realizzate per enfatizzare il piacere di guida – continua – e questo è uno dei punti fondamentali della nostra filosofia, quindi



SE VI ABITUATE AD USARE UN IMPIANTO FRENANTE CON ABS, NELLE SITUAZIONI DI EMERGENZA VI SEMBRERÀ UNA COSA ASSOLUTAMENTE NATURALE, SIA SULL'ASCIUTTO SIA SUL BAGNATO.



volevamo che il sistema non rubasse nemmeno un briciolo di questo feeling. In condizioni di guida normali non ci si accorge nemmeno della sua presenza, in caso di emergenza, invece, si fa sentire". La paura che ci possano essere interferenze con la volontà del pilota è una delle critiche più comuni che vengono portate agli impianti con ABS. Alcuni impianti prevedono l'utilizzo di una servoassistenza o di altri metodi per collegare i freni anteriore e posteriore, e coadiuvare l'ABS. Quello sviluppato da Triumph si avvale invece di un funzionamento più tradizionale. Sulla Sprint ST, infatti, i freni funzionano in modo indipendente e non sono servo assistiti. "Non abbiamo sentito la necessità di questa soluzione - afferma Clifford -, gli impianti frenanti moderni sono più che efficienti, e così facendo non abbiamo tolto carattere alla moto". E a sentire i tester che hanno provato il sistema, questo li ha davvero sorpresi. Nelle prove alle alte velocità, i tester sono riusciti a strizzare la leva a 240km/h senza provocare il bloccaggio della ruota anteriore. Tanto per farvi capire, chi di voi avrebbe il coraggio di pinzare più forte possibile, a quella velocità? Beh loro lo hanno fatto e hanno dimostrato che il sistema è in grado di affrontare anche

situazioni estreme. E i tester dicono che è altrettanto efficace sul bagnato. Grazie al sensore alla ruota, in grado di effettuare 100 misurazioni al secondo, si può frenare con molta più forza e a velocità ben maggiori di quanto potessero immaginare, senza paura di bloccaggio.

A questo punto qualcuno si potrebbe chiedere come mai la Sprint ST non sia stata presentata anche in versione ABS. Nonostante Triumph e Nissin stessero lavorando a questo progetto già da tre anni, c'era bisogno di avere la moto in versione assolutamente definitiva per mettere a punto l'impianto antibloccaggio. L'unità di controllo aveva infatti bisogno di essere settata con riferimento ai parametri esatti che caratterizzano la moto, e questo avrebbe richiesto molto tempo. Comunque, nel momento in cui leggerete queste righe, le prime Sprint ST ABS saranno in consegna. E, qualora decideste di acquistarne una, vi consigliamo di partecipare ad un corso di guida poiché il sistema vi consente di utilizzare la potenza frenante del vostro impianto al 100%, e il vostro cervello ha bisogno di essere ritarato di conseguenza per gestire questa nuova situazione. "Può essere necessario un po' di tempo per prendere



confidenza e imparare a sfruttare l'impianto ABS – dice Clifford – e un po' di allenamento può davvero aiutare". Per saperne di più, chiedete al vostro concessionario.

Come funziona

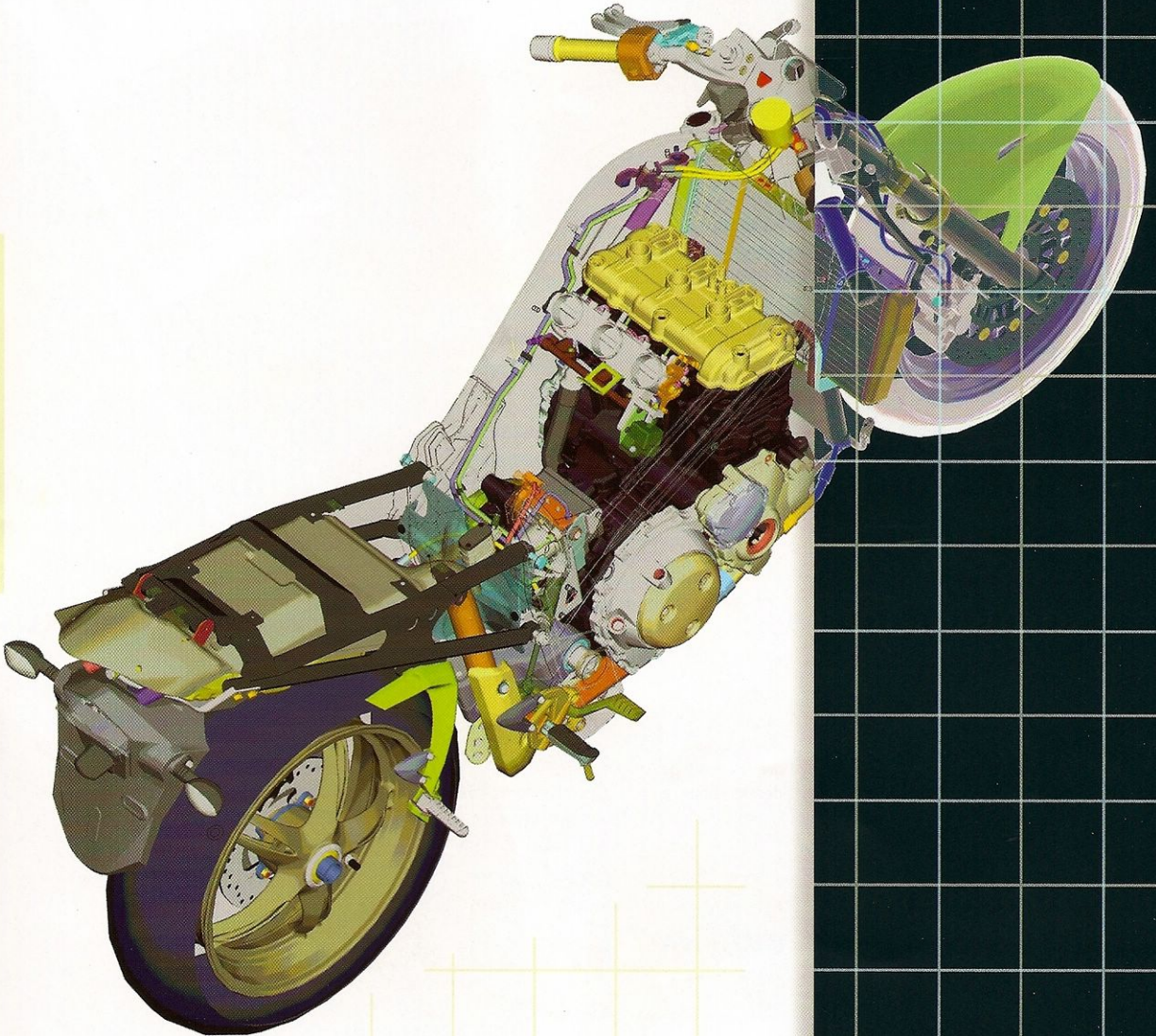
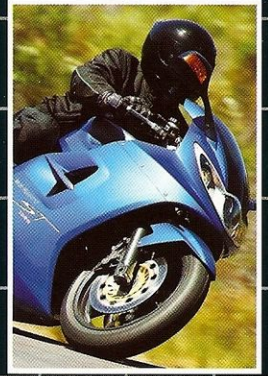
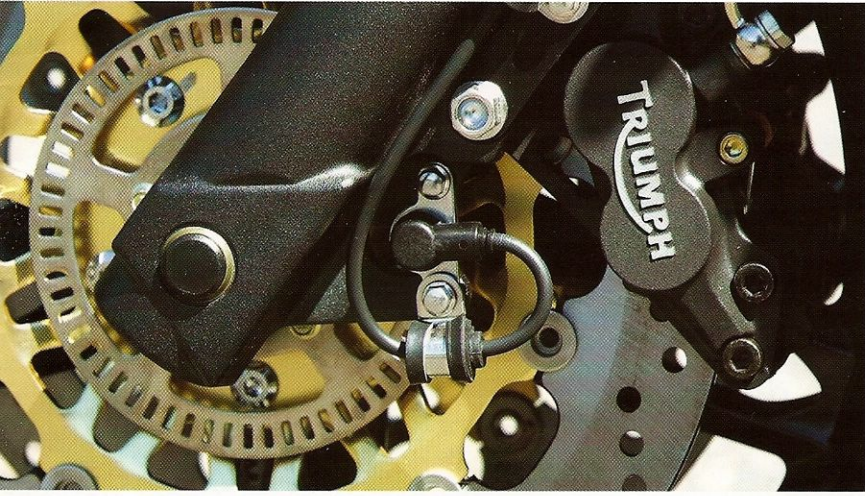
In realtà, un sistema ABS non è molto complicato. Il concetto è questo: un sensore sente il momento esatto in cui la ruota sta per bloccarsi, quindi inibisce la frenata per una frazione di secondo, quanto basta perché riacquisti aderenza e possa essere nuovamente frenata. E questo è esattamente il modo in cui funziona il sistema Triumph. Se osservate i dischi di una moto equipaggiata con ABS, noterete un rotore circolare con una serie di fessure. La loro funzione è essere lette da un sensore. Il numero di fessure lette nell'unità di tempo è

trasferito ad un processore e il dato è analizzato e comparato con quelli in memoria. Se il dato indica che la ruota sta per bloccarsi, il sistema allenta la pressione della pinza per quattro millisecondi, fino a che il sensore della velocità di rotazione rileva un'accelerazione. Immediatamente la pressione è riportata al livello iniziale per ottenere una nuova decelerazione, e così via, con il sistema che modula queste due situazioni per assicurare

IL SISTEMA DI TRIUMPH È IN GRADO DI GESTIRE 100 OPERAZIONI AL SECONDO. CIÒ SIGNIFICA CHE VERIFICA 100 VOLTE OGNI SECONDO SE LE RUOTE SI STANNO PER BLOCCARE.

un'azione ottimale dei freni. La velocità di reazione è il vero nodo della questione, nonché la variabile sulla quale sono stati fatti i maggiori progressi negli ultimi anni. Il sistema messo a punto da Triumph ha un processore in grado di gestire 100 operazioni al secondo, il che significa che ogni secondo verifica per 100 volte se le ruote si stanno per bloccare.





TRIUMPH



Un volto per una voce

La sua voce è tra le più conosciute alla Triumph. Chiunque abbia telefonato o fatto visita allo stabilimento di Hinckley negli ultimi 10 anni ha sicuramente parlato con la receptionist da più tempo in servizio, Jackie Coulam.

Testo: Simon Carter Immagini: Phil Masters

Da che tipo di esperienza provenivi?

Completamente differente, visto che fino a quel momento avevo lavorato nell'agricoltura! Quella alla Triumph è stata dunque la mia prima esperienza al di fuori dal mondo agricolo. Mi ero trasferita nel Leicestershire insieme al mio compagno e volevo provare a fare qualcosa di diverso. Dopo aver frequentato alcuni corsi al college feci un giorno di lavoro temporaneo presso un'altra società e poi arrivai alla Triumph per una sostituzione di maternità di sei mesi. Al termine del primo giorno di lavoro pensavo che non sarei durata a lungo. Dopo qualche ora di affiancamento mi lasciarono da sola alla reception e pensai che non ce l'avrei fatta, mi dicevo: "Non credo che domani tornerò". Beh, sono passati dieci anni!

Ci descrivi la tua giornata tipo?

Attacco alle 7.30 del mattino. Il telefono comincia a squillare. Arrivano chiamate da tutto il mondo. Una delle altre receptionist, Sue e Carol, arriva alle 8.30 e, tra una telefonata e l'altra, ci occupiamo anche di ordinare e distribuire la posta nei vari uffici.

Il resto della giornata è dedicato alle richieste di noleggio auto o di prenotazione delle sale riunioni, all'invio dei depliant che vengono richiesti via Internet e al ricevimento e all'accoglienza dei visitatori. Inoltre, svolgiamo anche una notevole quantità di lavoro amministrativo per gli altri uffici dello stabilimento. Il nostro compito non è solo rispondere alle telefonate.

Quali sono gli orari di punta al centralino?

Il mattino presto e dopo le tre e mezza del pomeriggio sono i momenti più frenetici. Tuttavia, notiamo anche un incremento di chiamate quando sulle riviste è apparso qualche articolo sulle nostre moto. Ad esempio, abbiamo registrato un forte aumento di richieste di depliant e di vendite dopo il lancio della ST e della Speed Triple.

Com'è cambiata Triumph negli ultimi dieci anni?

È cresciuta ovunque! Oltre all'edificio in cui lavoriamo noi, che è mastodontico rispetto allo stabilimento originale, il cambiamento più grande che ho notato riguarda gli uffici. Tutti i dipartimenti sono notevolmente più grandi.

Qual è l'aspetto più bello del lavoro alla Triumph?

Incontrare altre persone. Mi piace interagire con la gente e farla sentire a proprio agio. Personalmente non vado in moto, ma penso che se lo facessi mi appassionerei in fretta. Non mi farei portare in giro in nessun altro modo.

Qual è l'esperienza più memorabile che ti è capitata alla Triumph?

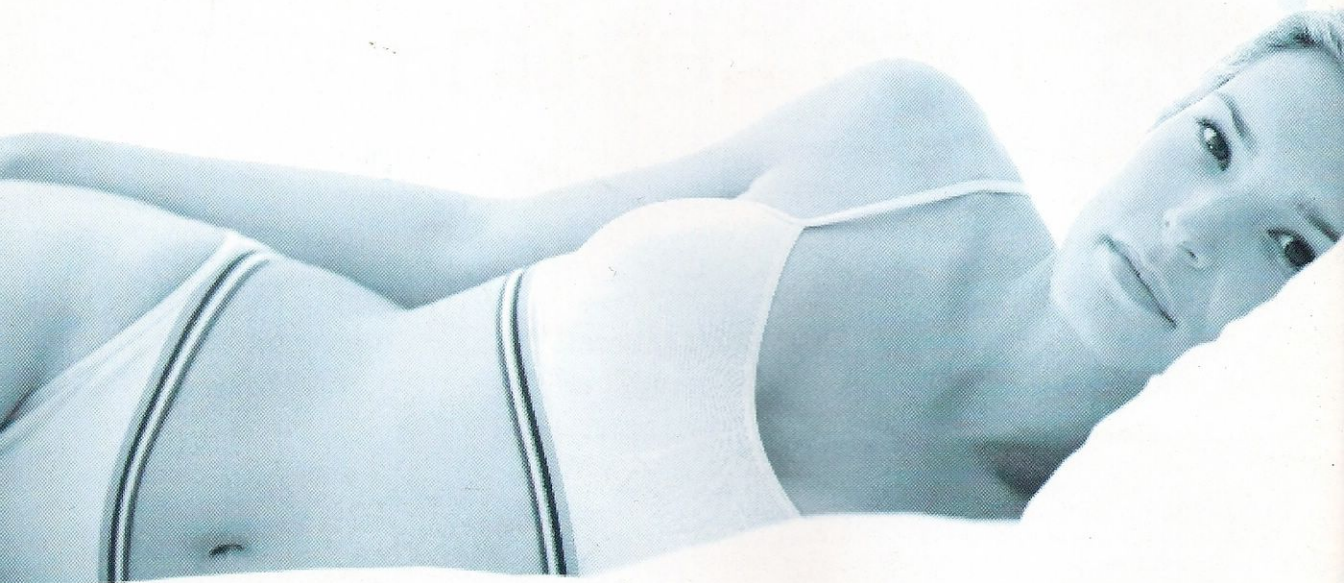
Oltre ad aver conosciuto il Principe William che è venuto in visita quando era al College di Eton qualche anno fa, mi viene in mente l'incendio del 2002. Tornare al lavoro il lunedì dopo l'incendio fu incredibile. Non si era salvato niente! Il centralino venne spostato all'entrata dell'altro stabilimento e le linee telefoniche erano impazzite. La notizia dell'incendio si era diffusa e la gente voleva parlare con qualcuno, scoprire cosa stava succedendo. Nelle prime settimane dopo l'incidente facemmo moltissima assistenza telefonica, anche psicologica! La cosa che ricordo meglio è lo sforzo di coesione compiuto da tutti i dipendenti per rimettere in piedi lo stabilimento.

Allora, appuntamento tra altri dieci anni?

Chissà. Se me lo avessi chiesto dieci anni fa, avrei sicuramente risposto di no, ma nella vita non si può mai sapere.

MI LASCIARONO SOLA ALLA RECEPTION E PENSAI DI NON FARCELA
-“NON CREDO CHE DOMANI TORNERÒ”- SONO PASSATI DIECI ANNI!

"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 sto 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 sto diventando gelosa.

Voglio indietro le mie domeniche.

TRIUMPH



GO YOUR OWN WAY

Triumph motorcycles

Tel. 029345451 Fax 0293583062 www.triumph.it