

TORQUE

Numero 38 - Inverno 2005

FINE DI UN'ERA

Daytona 955i



John Bloor

Miglioramento continuo

Dietro le quinte

Come nasce uno stand

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

RIDERS ASSOCIATION OF

TRIUMPH

GO YOUR OWN

EDITORIALE

Mio figlio maggiore ha appena compiuto 17 anni. Ne aveva 8 quando ho cominciato ad occuparmi del R.A.T., in tutto questo tempo gli sono stato molto vicino ma negli ultimi due anni mi sono sempre più spesso fatto da parte perché ha trovato la sua strada. Il parallelo con il R.A.T. è ovvio. Nei primi anni mi sono occupato di pianificare ogni singola uscita, supportare tutti i pack e scrivere la maggior parte degli articoli di Torque. Quando l'associazione ha cominciato a crescere, i regional co-ordinators hanno iniziato a sedersi al tavolo con le loro idee e pian piano ho lasciato loro spazio. Hanno imparato in fretta e avuto sempre meno bisogno di me. Un po' come è accaduto con mio figlio, non c'era più bisogno che gli ronzassi sempre intorno. Era sufficiente un consiglio ogni tanto. Forse. E ora è arrivato il momento di farmi da parte e lasciare loro tutto il campo.

Questo è il momento giusto. Abbiamo lavorato sodo durante tutto l'anno per definire il nuovo assetto del R.A.T. e renderlo ancora più in sintonia con le vostre aspettative (eventi sempre migliori, una rivista ricca di contenuti, modalità di iscrizione e rinnovo più immediate e comode). Ora che tutto ciò è stato realizzato e il R.A.T. è indirizzato verso il suo nuovo corso, è il momento adatto per lasciare le redini. Questo non significa che andrò molto lontano. Sarò sempre parte della famiglia Triumph, impegnato con le concessionarie di tutto il mondo affinché i loro servizi posano essere sempre migliori (e il R.A.T. è una parte importante di tutto ciò), quindi sarò sempre coinvolto nell'associazione, anche se non con una carica ufficiale.

Sono molti i ricordi che porterò con me. Tanti da riempire un numero della rivista. Sul Massiccio Centrale, in Francia, guidando a tutta dietro a Herve Descamps; stravolto, tra Lands End e John O'Groats; con gli occhi fuori dalle orbite al Nurburgring; spaventato in Nuova Zelanda; euforico sul Monte Olimpo; avvilito sul Mount St.Helen; ghiacciato e fradicio nel Beaujolais. Mi sono divertito? Assolutamente sì. Tornassi indietro cambierei qualcosa?

Molte cose, però non ci rinuncerei per nulla al mondo.

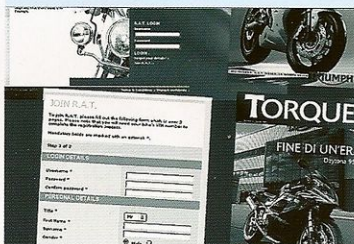


Ci vediamo!

Neil Webster

Sommario

4 Triumph News



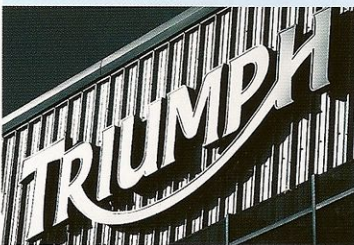
Tutti i dettagli su come rinnovare la vostra associazione al R.A.T., ora gratuita, tramite www.triumphmotorcycles.com è l'argomento principale di questo Triumph News. Da non perdere, anche il gran finale della Thruxton Cup.

8 Daytona 95i, la fine di un'era



Roland Brown racconta la storia della Daytona 95i e del segno che ha lasciato nella vita di Triumph. E una prova su strada è sufficiente a dimostrare che la sua fama di moto concreta ed efficace è più che meritata.

14 John Bloor



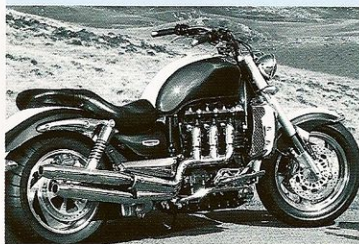
Visto come una sorta di salvatore dai triumphisti di tutto il mondo, non ci sono dubbi sull'impatto che hanno avuto l'impegno e gli investimenti di John Bloor su Triumph. Nel primo di una serie di articoli impareremo molte cose sui primi giorni del marchio di Hinckley.

20 Rotta ad Est



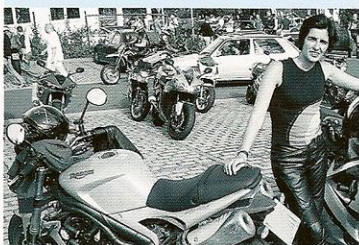
Giovanni Lamonica, la sua Tiger e il lungo viaggio che li ha portati sino al Mar Nero attraverso la Romania. Un mondo lontano più della sua effettiva distanza dall'Italia. Panorami, abitudini e culture che ci fanno capire quanto sia importante ampliare i propri orizzonti.

26 Rocket III, la famiglia cresce



Nel 2006, a fianco della mamma ci saranno due sorelle: la Rocket III Classic e la Rocket III SE. Conosciamole insieme.

28 Lettere



Storie d'amore, e di passione, dal mondo.

WAY

TRIUMPH

TRIUMPH **Sommario**

34 People



Francois Velghe guida il Triumph roadshow attraverso l'Europa. La passione per il suo lavoro e il suo amore per Triumph sono evidenti e le migliaia di clienti che ogni anno accompagna nei test ride lo sanno bene. Scopriamo la sua vita sulla strada.

Centre section

R.A.T. World RW1-RW16

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

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.

30 Tempo di Saloni

Creare uno stand capace di trasportare milioni di persone nell'atmosfera e nello spirito Triumph. Questo lo scopo e la sfida di tutti coloro che sono stati coinvolti, anima e corpo, in questo progetto. Il risultato lo si è visto a Parigi, Birmingham e Milano.



www.triumphmotorcycles.com

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

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.

R.A.T. 2006 – Grosse novità

Da dicembre 2005 l'iscrizione al R.A.T. sarà gratuita e durerà un anno solare. A beneficiarne continueranno ad essere tutti i possessori di Triumph costruite ad Hinckley.

Per iscriversi e per ricevere Torque sarà sufficiente registrarsi su www.triumphmotorcycles.com seguendo i link "R.A.T." e "Join R.A.T." con le relative istruzioni che compariranno sulla schermata. Nel corso della registrazione, oltre a scegliere username e password, potrete indicare la lingua in cui vorrete ricevere Torque, segnalare il vostro concessionario di fiducia e il modello della (o delle) Triumph che possedete. Registrarsi è facile, non vi ruberà più di dieci minuti e vi permetterà di aggiornare, qualora ne aveste bisogno, i vostri dati.

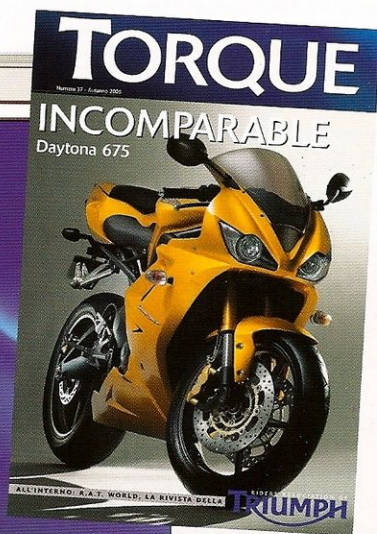
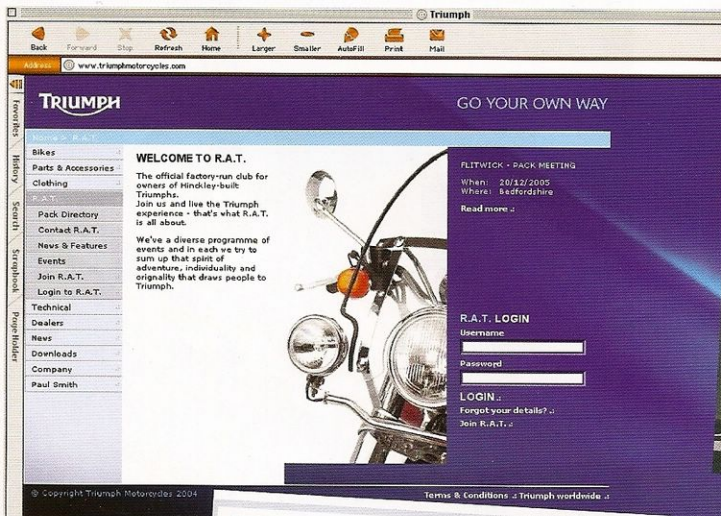
Ricordatevi che l'iscrizione – e il rinnovo – sono gratuiti e, per effettuarli avrete bisogno del numero completo di telaio

della vostra Triumph. Una volta completata la vostra registrazione riceverete una mail di conferma con il numero di iscrizione al R.A.T.

Tutte le vecchie iscrizioni cesseranno di essere valide dal 31 dicembre 2005, dunque sarà necessario per tutti i membri rinnovare l'associazione.

Collegatevi oggi a www.triumphmotorcycles.com ed effettuate la nuova iscrizione, da subito. È facile, potrete di controllare tutti i dettagli della vostra scheda e, cosa più importante, vi consentirà di restare in contatto con Triumph. In ogni momento e gratis.

Per ricevere la patch e la spilla del 2006 sarà sufficiente inviare una busta preaffrancata (posta prioritaria da 0,60 euro) a Triumph Motorcycles, viale delle Industrie 10/18, 20020 Arese (MI).



JOIN R.A.T.

To join R.A.T. please fill out the following form which is over 3 pages. Please note that you will need your bike's VIN number to complete the registration process.

Mandatory fields are marked with an asterisk *.

Step 1 of 3

LOGIN DETAILS

Username *

Password *

Confirm password *

PERSONAL DETAILS

Title *

First Name *

Surname *

Gender * Male Female

Date of Birth *

Please enter at least one of the following telephone numbers *

Telephone

Mobile

Work

Email address *

ADDRESS DETAILS

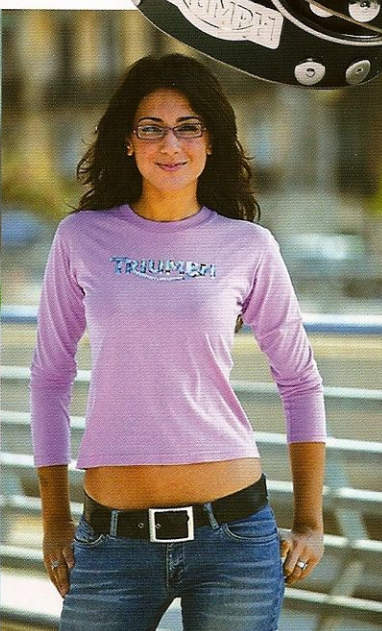
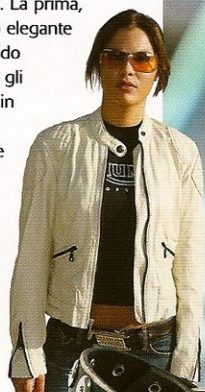
Tenersi in contatto con Triumph è ora facile quanto un click.



Vestite per lasciare il segno

Triumph è lieta di presentare la sua nuova collezione donna 2006, che comprende una linea di abbigliamento corporate molto stilosa e fashion da abbinare ad una serie di accessori di qualità. Fra i capi d'abbigliamento, ci piacciono in modo particolare le nuovissime giacche Chalcot e Pinda. La prima, relizzata in morbida nappa, è molto elegante e discreta. La seconda, in morbido cotone Oxford, ha un look che gli consente di portare il suo stile in qualsiasi situazione. I nuovi accessori comprendono anche un elegantissimo orologio con quadrante in madreperla e una corona di cristalli Swarovski che vengono esaltati dal

cinturino in pitone. Tutt'altro sapore per la cintura rivettata e la fibbia con il logo da serbatoio, brillante come la storia di Triumph. Questi articoli, insieme alla nuova collezione, sono disponibili dai concessionari.



Max Porfiri uomo Thruxton

Un palcoscenico d'eccezione ha ospitato l'ultimo atto della Thruxton Cup. Fra i cordoli del circuito di Misano si è infatti corsa la quarta e conclusiva gara del trofeo più affascinante della stagione. All'altezza della cornice è stato anche lo spettacolo offerto dai piloti, sia da chi, pur quasi matematicamente capione, ha corso come fosse la prima prova, sia da tutti coloro che si giocavano le posizioni di rincalzo. La gara è infatti vissuta su diversi duelli dopo che Elio Iori ci ha messo solo tre curve a fare il vuoto alle sue spalle e condurre una gara solitaria sino sotto la bandiera a scacchi, conquistando la prima vittoria del Trofeo e il secondo posto nell'assoluta.

Dietro a lui si è svolta la gara vera e propria. Una bagarre che ha visto Fugardi, Porfiri, Bernardi, Gualdi, Olivi e Olivari scambiarsi le posizioni di continuo con una serie di sorpassi emozionanti. Ad eccezione di Olivari, finito gambe all'aria al terzo giro, i piloti del gruppo se le sono suonate sino alla fine, con Porfiri che, nonostante avesse il titolo in tasca, ha sempre tirato cercando di contendere il secondo posto a Fugardi. Ottima anche la gara di Jonny Bernardi, il cui quarto posto lo ha premiato della sfortuna patita nelle prove precedenti. Del quintetto faceva parte anche colui che sarebbe diventato il vincitore della Over35, Vittorio Olivi, che ha fatto della consistenza la sua arma vincente. Dietro questo primo gruppo, altri sfide hanno infiammato i tifosi: Pascetta, Di Cesare e Ramponi, con questi ultimi che, fossero stati più continui nel corso della stagione, avrebbero potuto finire a ridosso dei primissimi.

Venturini, Albertini e Romano, separati al traguardo da solo mezzo secondo. Questo drappello contava anche Ferrari e De Franchis ma, al terzultimo giro, il loro personale duello giungeva ad un epilogo. I due si sono accartocciati poco prima del rettilineo e, mentre De Franchis era costretto ad abbandonare, Ferrari è riuscito a rimettere quello che restava della sua moto in pista e a portarla fino al termine della gara. Gli unici piloti ad avere visto Iori in faccia, oltre che da tergo, sono stati i due tourer driver (come scherzosamente li abbiamo soprannominati) Tolis e Serafini. Infatti, mentre i due portavano diligentemente al termine la loro personale sfida, sono stati doppiati dai primi in bagarre. Se ci fosse, il premio De Cubertin, sarebbe sicuramente da assegnare a loro, che hanno onorato lo spirito alla base del Trofeo.



RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

R.A.T. – Fatevi sentire

In linea con la politica di rinnovamento del R.A.T., fra breve lanceremo una sorta di inchiesta via web. Vi chiederemo il parere su alcuni aspetti delle attività dei pack, sui contenuti e il formato di Torque e sul R.A.T. in generale. Riempire il questionario sarà per voi un'operazione piuttosto semplice e rapida ma per noi sarà di estrema utilità poiché ci fornirà informazioni importanti per migliorarci e soddisfarvi sempre più. Cliccate www.triumphmotorcycles.com/ratsurvey

C'è gioco e gioco

Ricordate la storia di Tim Hull, il designer di computer game che sta girando il mondo in sella alla sua Thunderbird? Pubblichiamo un articolo su Torque 31, raccontando della sua impresa finalizzata a raccogliere fondi per il progetto "Diritto di giocare", un'iniziativa dell'UNICEF per i bambini dei Paesi più poveri. Beh, ora Tim si trova nel mezzo del Senegal. Ha attraversato Marocco e Mauritania e ha adattato il suo stile di guida alle condizioni del nuovo terreno che si è trovato a percorrere: il deserto, con tutte le sue insidie. Come quella volta che, smarritosi lungo una pista e trascorsa la notte all'addiaccio, è riuscito a trovare la giusta direzione grazie all'aiuto di un nomade di passaggio. Se volete seguire l'avventura di Tim, visitate www.globaltimoto.com



TRIUMPH Daytona

Fine di un'era

Roland Brown riflette sull'impatto che la Daytona 955i e la sua progenitrice T595 hanno avuto su Triumph, dal momento della loro presentazione nel 1997. E un road test nel Sud dell'Inghilterra rinfresca la memoria sulle caratteristiche delle due moto e sull'eredità che hanno lasciato.



Foto: Kevin Master, Jason Critchell.

Stare in scia alla T595, sulla A24 che attraversa il Surrey, in un tardo pomeriggio autunnale, non può non metterti addosso nostalgia per la moto che ha portato Triumph nel giro delle Grandi. Io sono in sella alla sua discendente, una 955i modello '06, veloce, reattiva, assolutamente una moderna superbike. Il nuovo motore la spinge rapida lungo le curve di Deceptive Bends, vicino a Box Hill. Ogni volta che chiudo il gas per cambiare, sento il suono della T595 davanti a me, che divora la strada altrettanto veloce e a suo agio. Non male per una moto di otto anni. Una giornata sulle strade del Sud, con le due Daytona, mi ha ricordato che star fu la T595, oltre a confermarmi le eccellenti doti della sua discendente, sebbene destinata a diventare un "vecchio modello". Sì, la 955i vivrà il 2006 come ultimo anno in cui sarà prodotta.

Lo stabilimento di Hinckley cesserà la produzione della maxi sportiva per concentrare al massimo gli sforzi sulla nuova Daytona 675 Triple, destinata a diventare la punta di diamante di Triumph. A portare avanti l'eredità del grosso motore tre cilindri

continueranno ad essere la Speed triple e la Sprint ST, ma la Daytona 955 ha raggiunto la fine del suo cammino di successo. Anche se per coloro che rievocano l'euforia che salutò la presentazione della T595, nell'autunno del 1996, è facile scordare quanto questo modello significò per Triumph. A quei tempi l'azienda di John Bloor era relativamente piccola e cauta, stava realizzando moto da appena cinque anni e con una produzione totale di poche migliaia di mezzi. Una sportiva di nome Daytona era stata parte del catalogo sin da quando le Triumph erano ritornate nelle vetrine dei concessionari, nel 1991, ma niente avevano a che vedere con la T595. Le vecchie Daytona erano costruite secondo il concetto modulare che aveva permesso a Triumph di mettere su strada sei nuove moto di tre diverse cilindrate, riuscendo a contenere i costi di sviluppo e produzione grazie alla condivisione di parti di motore e dei telai. Questa soluzione aveva funzionato in modo brillante per la nuda Trident e per la sport-tourer Trophy. Ma le Daytona, specialmente la 750cc tre cilindri e la 1000cc quattro cilindri, facevano molta fatica a combattere le concorrenti giapponesi. La

Daytona 1200 del '93 e la Super III avevano un sacco di cavalli e un'ottima maneggevolezza, ma adottavano ancora il vecchio telaio monotrave in acciaio. Così, quando la T595 fece la sua comparsa, principalmente in giallo - colore preferito al nero - rappresentò ben più che la successiva delle Daytona. La prima moto ad abbandonare il concetto modulare, fu il segnale che Triumph aveva cominciato una nuova fase del suo sviluppo. E, inserendo il nuovo motore da 955cc, DOHC, 12 valvole, in un originale telaio tubolare in alluminio, i ragazzi di Hinckley erano riusciti a dare vita ad una moto che era in grado di competere ad armi pari con le più blasonate sportive dell'epoca. L'impatto si notò sin dal momento della sua presentazione, al salone di Colonia, nel settembre 1996, grazie anche ai suoi numeri: 128CV per 198kg a secco, che la misero subito in competizione con Honda Fireblade e Ducati 916, le due moto che erano state prese come riferimento durante la sua progettazione. Lo stile aggressivo e originale della tre cilindri fece subito breccia. La Daytona-mania si diffuse nel Paese e molti concessionari

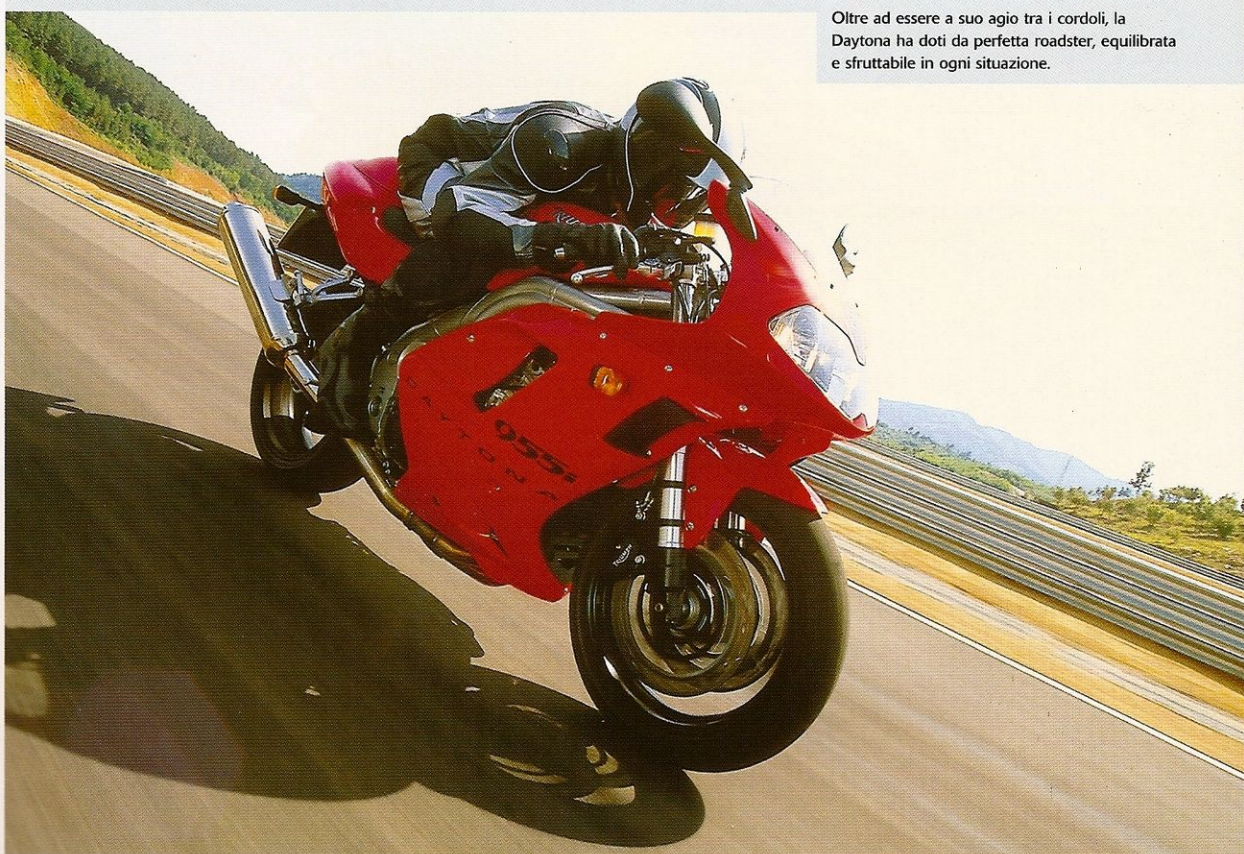


ricevettero decine di ordini già dopo pochi giorni. "Alcune settimane più tardi cominciammo il Nec Show di Birmingham con una lista di 800 ordini e, quando tornammo a casa, si era allungata a 1400 - ricorda Bruno Tagliaferri, responsabile marketing e vendite UK -. C'erano clienti che si sedevano nella nostra hospitality e telefonavano ai concessionari per dare il numero di carta di credito!". I resoconti entusiastici seguenti al lancio stampa, avvenuto in Spagna, gettarono benzina sul fuoco e, ora della primavera, avevamo venduto ben 1850 Daytona, circa metà delle vendite totali di Triumph di quell'anno, e ancora oggi un record per un singolo modello. Il solo Jack Lilley, mitico concessionario del Middlesex, ne vendette 160. L'arrivo della Daytona ebbe un perfetto

tempismo e si sposò con un crescente sentimento nazionalista, riassunto dalla storica espressione "Cool Britannia". Il giovane Tony Blair, il cui sorriso a 32 denti era stato immortalato dietro una T595 durante una salone motociclistico, vinse alla grande le elezioni di maggio. Le band dei Blur e degli Oasis scalavano le charts di tutto il mondo e la nuova superbike, figlia di una rinata industria motociclistica inglese, seguiva i fratelli Gallagher, David Beckham e Damien Hurst come simbolo del nuovo corso, fresco ed eccitante, che la Gran Bretagna stava vivendo.

E' stato grazie a Jack Lilley se abbiamo potuto guidare questa T595, il cui proprietario - Robert Clarke - è il suo responsabile per gli accessori e parti speciali. Infatti, quando abbiamo deciso di mettere insieme la prima e

l'ultima delle Daytona, la moto di Robert è stata la scelta ideale. In vendita da Lilley, a 3500 sterline e con 10,000 miglia sulle spalle, era in eccellenti condizioni. Era anche in configurazione praticamente standard, eccezion fatta per il silenziatore in carbonio (quasi un must) che comunque faceva il paio con quello della più recente 955i. Sono subito montato in sella della T595 e sono rimasto stupito non tanto dalle buone condizioni e dalla dolcezza della moto, ma di quanto fosse ancora forte il suo carattere. La posizione di guida è sportiva ma senza risultare scomoda, i comandi efficaci ed efficienti, la risposta del gas pronta e gratificante. Le moto sportive hanno perso chili nel corso degli anni - la nuova 955i pesa 10kg meno della T595 - ma il vecchio guerriero è ancora discretamente



Oltre ad essere a suo agio tra i cordoli, la Daytona ha doti da perfetta roadster, equilibrata e sfruttabile in ogni situazione.

LA 955i RIUSCIVA AD UNIRE PRESTAZIONI, AGILITÀ E CARETTERE A COMFORT, DOLCEZZA DI EROGAZIONE E PIACERE DI GUIDA

TRIUMPH Daytona

leggero e maneggevole. E possiede ancora una buona spinta, disponibile non appena la si richiede. Mi sarebbe piaciuto confrontare la loro accelerazione ma non sono riuscito a trovare un rettilineo sufficientemente lungo per apprezzare la differenza, che sembrava non esistere prima di raggiungere la fine del pezzo di strada favorevole alla prova. La Daytona 955i ha una potenza massima di 147CV, è più piena ai medi regimi ed è più leggera, ma la

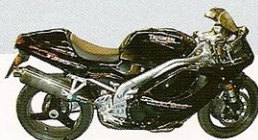
T595 è sufficientemente performante per fare sembrare la A3 un parco giochi e per prendersi gioco del traffico in scioltezza e relax, senza stressare troppo il cambio (meno preciso e fluido rispetto a quello della discendente). La sua maneggevolezza è eccellente, anche se lontana da quella che ci si aspetta da una supersportiva attuale. In realtà questo era vero anche nel '97. Ricordo perfettamente come riuscivo ad affrontare la

stretta chicane del circuito di Cartagena, durante il lancio stampa, e paragonavo la Triumph alla Yamaha Thuderace, superba per controllo e stabilità, ma anche allora non così agile come le supersportive del tempo. La ricompensa la si riceveva quando, fuori dai cordoli, la T595 si dimostrava a casa sua anche sui percorsi da guidare, diventando una ottima roadster, stabile e sincera, senza quella sensazione di nervosismo che invece



1996

1996 Presentazione della Daytona T595 al salone di Colonia



1997

1997 Triumph vende 1850 T595 in Gran Bretagna, tutt'ora un record



1998

1998 La T595 non cambia se non per l'aggiunta delle colorazioni rossa, gialla e nera. Ancora più di 1000 moto vendute



1999

1999 La moto viene rinominata Daytona 955i poiché molti clienti dicono che il nome originale T595 - derivato dal codice utilizzato in Triumph, come accadeva con i vecchi modelli prodotti a Meriden, come la T120 - li confondeva. La cilindrata rimane di 955cc, la potenza di 128CV. Fra le modifiche, nuovi scarichi e collettori e un più performante ammortizzatore Showa



2000

2000 La Daytona è leggermente modificata: l'interasse si accorcia di 15mm, ci sono nuove grafiche, il colore grigio al posto del nero e un silenziatore arrotondato



2001

2001 Nuove grafiche, potenza portata a 147CV e peso ridotto a 188kg. Anche la geometria del telaio cambia, con un canotto più chiuso



2002

2002 Presentata la Centennial Daytona, con colorazione Aston Green e forcellone monobraccio



2003

2003 Nessuna modifica tecnica; la colorazione Tornado Red si aggiunge a Jet Black e Acidic Yellow



2004

2004 Lievi modifiche a cruscotto, fari e sella. Serie speciale Black con telaio, ruote e forcellone neri



2005

2005 Finiture grafite per telaio e forcellone, con una versione Special Edition nella colorazione Racing Yellow



2006

2006 L'ultimo modello ha nuova testa, nuovi carter e un circuito di raffreddamento rivisto, per un look più pulito. Altre modifiche riguardano il cambio, dotato di un ingranaggio per il recupero dei giochi e il forcellone

trasferivano le rivali più estreme. Ed è tutt'ora così. Dotto questo, sono stato contento di poter guidare anche la nuova 955i e avere un immediato confronto sia lungo la A3 sia sulle tortuose e divertenti strade intorno. La moderna Daytona dà subito l'idea di maggior leggerezza e maneggevolezza, inoltre beneficia di sospensioni più efficaci, in grado di assorbire quelle asperità che, in sella alla T595 si notavano do più. Bisogna anche considerare che il telaio di quest'ultima ha otto anni di onorato servizio nelle fibre, ma comunque, anche tenuto conto di ciò, bisogna ammettere che la differenza in termini di agilità e precisione di curva è evidente.

Altrettanto vero è che, in una fredda giornata autunnale nella quale mi restano molte miglia da percorrere prima di tornare nelle Midlands, mi rendo conto del fatto che il passare degli anni ha addirittura migliorato la tradizionale fama di macina chilometri della

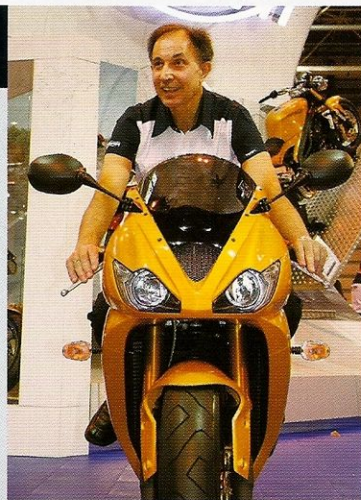


Daytona. La 955i del 2006 ha beneficiato di alcuni ritocchi al motore, ora dall'aspetto più pulito, e al cambio, più preciso e dolce. La posizione di guida è sportiva ma non troppo caricata sull'avantreno e il cupolino, specie nella versione maggiorata, offre una buona protezione aerodinamica, per non parlare del look, che per fortuna beneficia nuovamente del bel forcellone monobraccio. Alla luce di tutto ciò, sono un po' triste e quasi sorpreso che sia arrivata al termine della sua carriera, però, se penso che la nuova Sprint ST è in grado di comportarsi allo stesso modo, ha finiture migliori e offre una maggiore versatilità... Forse Triumph avrebbe potuto sviluppare una nuova 955i, ma la Daytona di maggiore cilindrata ha inevitabilmente raggiunto la fine naturale della sua vita, anche per l'arrivo della 675 Triple, fuori dagli schemi e unica, pronta a indirizzare il futuro del tre cilindri sportivo su una nuova strada.

Bruno Tagliaferri, responsabile marketing e vendite UK

"La T595 è stata il nostro primo tentativo di entrare in un segmento di grandi numeri, con il motore tre cilindri che rappresentava un bel vantaggio. Ha lasciato il segno. Era una moto unica, sia per il look sia per le prestazioni. Il telaio era diverso da tutti gli altri e la moto aveva grande stile.

Tutt'ora mantiene la sua classe ed è un'ottima moto nel mercato dell'usato. Il '97 fu ovviamente l'anno della T595, ma anche negli anni a venire le vendite continuarono ad essere molto buone, intorno alle 1000 unità. Negli ultimi tempi i numeri si erano stabilizzati intorno alle 600 unità, anche perché sono stati introdotti modelli che sono entrati in diretta concorrenza, come la Speed Triple e la Sprint ST. E' davvero un peccato vedere la 955i che se ne va. Ha servito la causa di Triumph più di ogni altro modello, ma ora ha una degna erede, la Daytona 675 Triple che, nello stesso modo, ha colpito il pubblico del mercato delle moto sportive. La 955i è un'icona per Triumph. E' stata il best seller e sarà ricordata nella nostra storia come la moto che ci ha dato una presenza tangibile nel mercato delle moto sportive. Abbiamo deciso di prolungare la produzione anche nel 2006, seppure con una edizione limitata, per dare agli appassionati un'ultima possibilità di mettersi in garage un pezzo di storia Triumph nonché una delle leggende di Hinckley".



La Daytona è stata uno dei capitoli fondamentali della storia di Triumph.



TRIUMPH Da Vicino

Miglioramento continuo

Intervista a John Bloor



Intervista: Bertie Simmonds Foto: Jason Critchell

In una delle sue rare interviste, concessa in esclusiva a Torque, John Bloor racconta la sua visione e le sue idee. Nel primo di una serie di articoli, John ricorda il momento dell'acquisizione del marchio e i primi passi della nuova azienda di Hinckley.

QUANDO HAI ACQUISTATO IL MARCHIO TRIUMPH, NEL 1983, AVEVI IN MENTE GIÀ IL PIANO CHE AVREBBE PORTATO LA SOCIETÀ A GIOCARE UN RUOLO COSÌ IMPORTANTE NELL'INDUSTRIA MOTOCICLISTICA?

No. Si è trattato di un'evoluzione continua, influenzata da molti fattori.

PERCHÉ NON HAI COMINCIATO A COSTRUIRE MOTO GIÀ DAL 1983?

Nel 1983 Triumph era operativa ma perdeva un sacco di soldi, quindi non ho mai preso in considerazione il fatto di continuare su quella

strada. La mia società acquistò il marchio e tutti i diritti nel dicembre 1983, dopodiché decidemmo di valutare la situazione. Nel periodo di interim diedi licenza a Les Harrison di continuare a produrre in piccoli volumi e nel 1984 ingaggiai un piccolo team di ragazzi del vecchio stabilimento di Meriden. Visitammo numerose aziende per renderci conto di quanto fossero tecnologicamente avanzate e di quello che avremmo dovuto fare con Triumph.

QUALI INSEGNAMENTI O TECNICHE DECIDESTE CHE TRIUMPH AVREBBE DOVUTO APPRENDERE DALLE ALTRE AZIENDE?

A questo punto non c'era alcun piano per avere una nuova Triumph. La prima considerazione fu di valutarne il potenziale. Decidemmo poi, nel 1996, di progettare e sviluppare due motori a tre e quattro cilindri, secondo un disegno modulare, da abbinare ad un telaio comune. Il tutto fu realizzato in una piccola azienda alla periferia di Coventry.

**QUANDO FU PRESA LA DECISIONE
DI COMINCIARE LA PRODUZIONE
DI MOTOCICLETTE?**

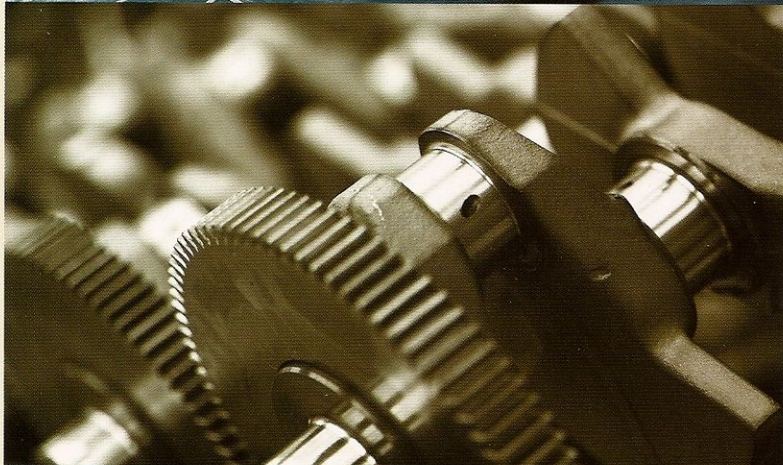
Fra il 1988 e il 1989, decidemmo di affrontare il passo successivo, ovvero industrializzare i nostri prodotti. A quel punto, non sapevamo quanto la vita utile di quei prodotti si sarebbe protratta nel tempo. Eravamo coscienti che sarebbe stata necessaria una costante evoluzione.

**COME SI FA A METTERE INSIEME
TUTTI GLI ELEMENTI NECESSARI PER
COMINCIARE UN'AVVENTURA DA ZERO,
COME QUELLA DI TRIUMPH? QUAL È LA
PRIMA COSA DA FARE?**

La parte più semplice fu trovare le strutture, quella più difficile fu trovare le persone giuste. La maggior parte dei nostri ingegneri arrivò direttamente dalle università e circa il 90% degli impiegati avevano un'età inferiore ai 30 anni. Tutti furono sottoposti a test psicometrici prima dell'assunzione. Alla fine di ciascuna giornata ti rendi conto che la tua risorsa principale sono le persone, mentre il denaro è solo accessorio.

**QUALI FURONO LE FIGURE CHIAVE
SULLE QUALI HAI POTUTO CONTARE IN
QUEL DELICATO PERIODO?**

Ciascuno giocò un ruolo importante. Un valido ragazzo sul muletto è importante quanto un buon manager, alla fine ciascuno dipende dagli altri. All'inizio fu molto importante il piccolo e affiatato gruppo di persone che si dedicavano alla progettazione e alla produzione. Alcuni di loro sono ancora parte della famiglia e recitano tuttora un ruolo decisivo.



QUANTO FU IMPORTANTE CHE QUESTE PERSONE CONDIVIDESSERO UNA FORTE PASSIONE VERSO CIÒ CHE STAVA SUCCEDENDO ALLA SOCIETÀ?

I nostri ragazzi sono sempre stati tutti animati dalla passione, anche se per differenti aspetti del nostro lavoro. Chi per la motocicletta in generale, chi per il design, chi per la progettazione o per la produzione.

QUALI FURONO GLI OSTACOLI MAGGIORI CHE AVETE AFFRONTATO PER ARRIVARE ALLA PRODUZIONE DELLA PRIMA MOTO?

Moltissimi. Dalla ricerca dei macchinari più adatti e della componentistica, alla formazione del personale, alla creazione della rete commerciale, alla certezza che i prodotti fossero in linea con le richieste del mercato. La lista è lunghissima.

SEMBRA UNA COSA MOLTO DIFFICILE.

Lo è stata e lo è Triumph è un business molto complesso, anche se si tratta di una azienda di medie dimensioni.

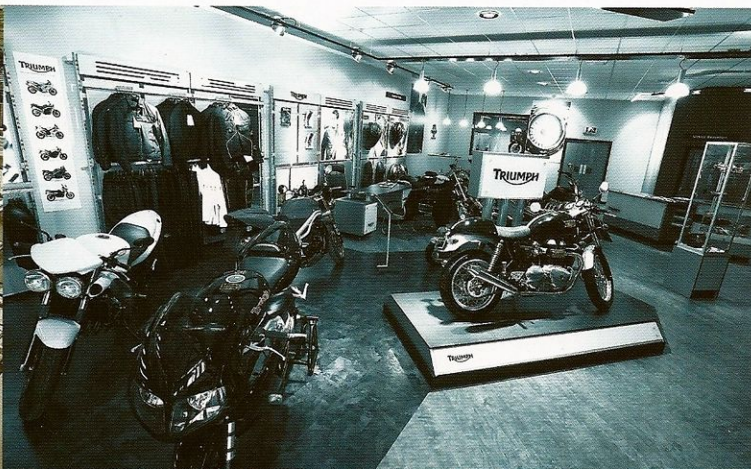
MI VIENE SPONTANEA UNA DOMANDA: PERCHÉ LO FAI?

Alcuni giorni penso di essere uno stupido! A pensarci bene, però, mi rendo conto che abbiamo messo in piedi una bella azienda, che dà lavoro a un sacco di gente. È stata una parte importante della vita mia e di molte altre persone. Un'azienda motociclistica ha gli stessi problemi e complessità di un'azienda automobilistica ma in scala ridotta e senza le stesse infrastrutture. Produciamo differenti prodotti che devono essere costantemente migliorate.

COME È STATO LAVORARE SULLA PRIMA MOTO, ECCITANTE?

Più che altro ero molto nervoso...

SONO MOLTO FIERO DEL FATTO CHE LA NOSTRA AZIENDA NON SIA CARATTERIZZATA DA ALTI E BASSI. ABBIAMO SEMPRE PROGREDITO, ANCHE SE A PICCOLI PASSI, SIN DAL PRIMO MOMENTO



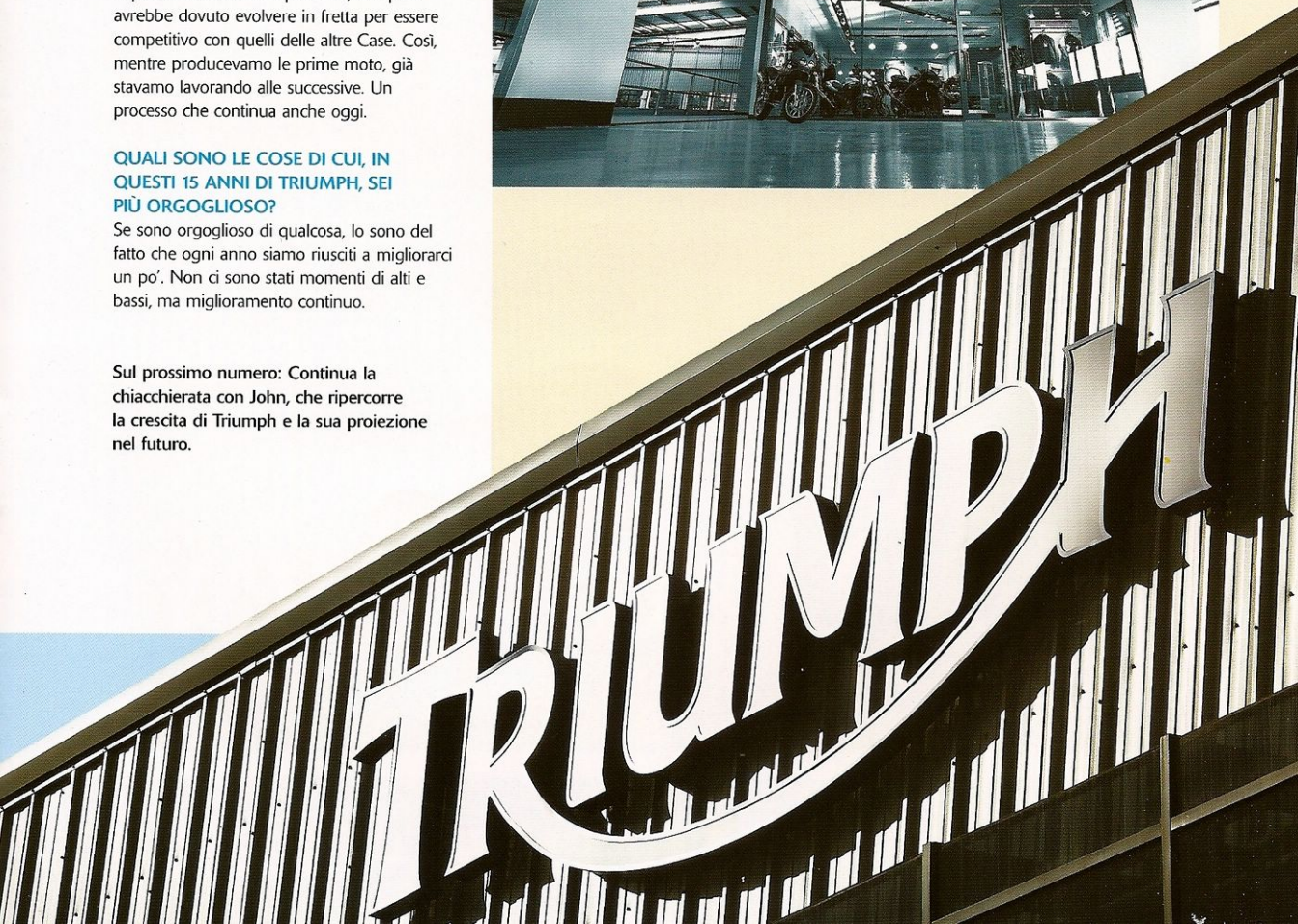
CON TUTTI GLI SFORZI IN TERMINI DI TEMPO E DENARO PROFUSI PER ARRIVARE ALLA PRIMA MOTO, ERAVATE CONSCI DI AVERE UN BUON PRODOTTO?

Sapevamo di avere un prodotto, che però avrebbe dovuto evolvere in fretta per essere competitivo con quelli delle altre Case. Così, mentre producevamo le prime moto, già stavamo lavorando alle successive. Un processo che continua anche oggi.

QUALI SONO LE COSE DI CUI, IN QUESTI 15 ANNI DI TRIUMPH, SEI PIÙ ORGOGLIOSO?

Se sono orgoglioso di qualcosa, lo sono del fatto che ogni anno siamo riusciti a migliorarci un po'. Non ci sono stati momenti di alti e bassi, ma miglioramento continuo.

Sul prossimo numero: Continua la chiacchierata con John, che ripercorre la crescita di Triumph e la sua proiezione nel futuro.



TRIUMPH

Some like it in Newchurch.

Tridays Weekend, August 25th-27th 2006 Neukirchen/Austria



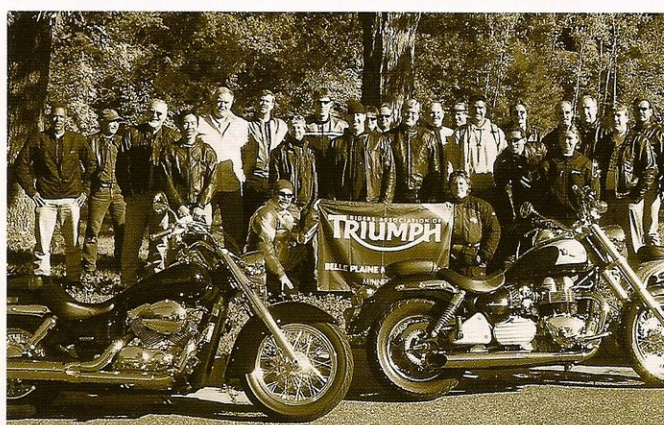
GO YOUR OWN WAY


NEUKIRCHEN
AM GROSSVENEDIGER

Booking & Information: www.tridays.com

RIDERS ASSOCIATION OF **TRIUMPH**

R.A.T. World



LE NEWS – GLI EVENTI – LE USCITE

Siamo qui per aiutarvi



• **International Co-ordinator:**

Simon Carter
tel: 01455 891515 fax: 01455 453196
email: simon.carter@triumph.co.uk



• **Australia:**

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



• **Benelux:**

Vincent Eck
tel: +31 725 410311 fax: +31 725 410312
email: vincent.eck@triumphmotorcycles.com



• **Francia:**

Bertrand Goyez
tel: +33 1 64 62 38 32 fax: +33 1 64 62 38 30
email: bertrand.goyez@triumph.co.uk



• **Germania, Australia e Svizzera:**

Rainer Markert
tel: +49 (0) 6175 / 9336 - 64 fax: +49 6175 933 627
email: rainer.markert@triumph.co.uk



• **Giappone:**

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



• **Grecia:**

Dina Kasfiki
tel: +30 210 2849 200 fax: +30 210 2842 226
email: triumph@eliofil.gr



• **Italia:**

Stefano Martignoni
tel: +39 02 934 5451 fax: +39 02 935 82575
email: stefano.martignoni@triumph.co.uk



• **Nord America:**

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



• **Co-ordinatore:**

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



• **Operations Assistant:**

Tia Robinson
tel: 678-854-2010 fax: 678-854-2025
email: tia.robinson@triumphmotorcycles.com



• **Nuova Zelanda:**

Lynita Atkin
tel: +64 9527 0904 fax: +64 9527 0907
email: lynita@triumphnz.co.nz



• **Sudafrica:**

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



• **Svezia:**

Peter Gereben
tel: +46 (0)8 680 07 25 fax: +46 (0)8 680 07 85
email: peter.gereben@triumph.co.uk



• **UK:**

Ben Gray
tel: 01455 891515 fax: 01455 453196
email: ben.gray@triumph.co.uk

EVENTI NAZIONALI 2006

Organizzatevi! Ecco le date degli eventi R.A.T. nazionali della prossima stagione. Per saperne di più rivolgetevi al vostro Pack Leader o scrivete a rat.italia@triumph.co.uk

1-2 aprile - 10 anni dopo (Bagni Vignone - SI)

10 anni fa, il primo evento R.A.T. Ci sembrava doveroso festeggiare il decennale tornando nei luoghi che lo hanno ospitato. Paesaggi e strade fra le più belle d'Italia, per tacere della gastronomia.

9-10-11 giugno - 9° Triumph Day (Varano de' Melegari - PR)

La classica riunione di famiglia in quel di Varano de' Melegari. Non esiste scusa valida per mancare.

1-2 luglio - Classic week-end (Costa Azzurra)

Solo Classiche e Cruiser per un appuntamento che alla forma abbina tutta la sostanza degli asfalti dell'entroterra francese.

25-26-27 agosto - Triumph Tridays Neukirchen (A)

Un gemellaggio con i cugini tedeschi, a metà strada. Ovvero, più di 600 triumphisti movimenteranno i ritmi di un idilliaco paesino austriaco che, per l'occasione, cambierà persino i nomi alle strade.

23-24 settembre - Chiusura di stagione (Isola d'Elba)

Scorci mozzafiato, strade piacevoli e un mare ancora caldo. Quale migliore occasione per chiudere in bellezza un anno ricco di incontri.

RAID 2006

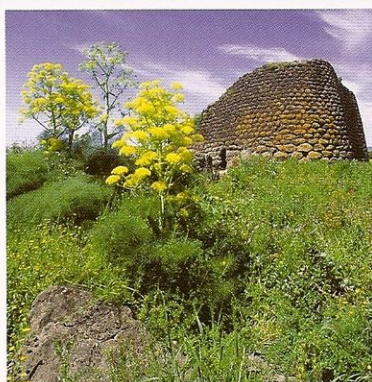
Dalla prossima stagione anche Triumph Italia avrà in calendario una serie di eventi dedicati a tutti coloro che vogliono qualcosa di più del classico run da week-end.

Organizzati in collaborazione con professionisti di grande esperienza, sono eventi della durata minima di una settimana, che possono quindi portare alla scoperta di luoghi altrimenti difficili da apprezzare, sia per distanza sia per la completezza dell'itinerario. Cominceremo con una settimana primaverile alla scoperta della Sardegna e andremo a concludere con un viaggio di fine anno di alto livello che ci porterà in una delle regioni più belle del pianeta, il Perù.

22 APRILE/1 MAGGIO - SARDEGNA RAID

Quasi il periplo completo delle coste sarde nella stagione in cui sono forse più belle. Clima favorevole, colori e profumi di ricchezza inaspettata, strade che rivaleggiano in bellezza con gli scenari attraverso i quali si snodano. 10 giorni di vacanza fuori stagione che difficilmente dimenticherete.

- 01 - Olbia/Castelsardo 250km
- 02 - Castelsardo/Bosa 220km
- 03 - Bosa/Piscinas 180km
- 04 - Piscinas/Sant'Antioco 180km
- 05 - Sant'Antioco/Cagliari 120km
- 06 - Cagliari/Tonara 70km
- 07 - Tonara/Su Gologone 20km
- 08 - Su Gologone/Olbia 120km



23 DICEMBRE/7 GENNAIO - PERÙ TIGER RAID

Trascorrere il Natale e salutare l'anno nuovo sotto i cieli più belli del mondo. Per conoscere il vero significato di "blu" bisogna andare in Sudamerica e riempirsi i polmoni dell'aria rarefatta dei suoi altipiani. Un vero Viaggio dedicato agli amanti dell'avventura, consigliato ai tigeristi ma adatto anche a tutti gli altri (i tratti in fuoristrada sono varianti). Un'esperienza che vi farà percorrere strade uniche, ammirare luoghi di rara bellezza e accumulare le più affascinanti fra le storie che un giorno racconterete ai vostri nipotini.

01 - MILANO MALPENSA-LIMA

Arrivo all'Aeroporto Internazionale Jorge Chavez di Lima. Trasferimento con bus privato all'Hotel Marriot (5*L). Sistemazione, cena e pernottamento.

02 - ARRIVO A LIMA: SOSTA

1^ colazione in Hotel e pranzo libero. Partenza 8.30 con bus privato per visita guidata di Lima. Ore 13.30 ca. rientro in Hotel. Ore 15.00 ca. trasferimento con bus privato a Callao, quartiere a nord di Lima, per ritiro moto presso il magazzino. Rientro in Hotel. Cena e pernottamento.

03 - LIMA-PARACAS 268km ca. Variante facoltativa fuoristrada di 87km

1^ colazione in Hotel. Percorso interamente asfaltato, con variante facoltativa parzialmente fuoristrada, per uno dei gioielli del litorale meridionale peruviano, la Penisola di Paracas, con bellissime insenature. Pranzo libero. Arrivo in serata, sistemazione, cena e pernottamento Hotel Paracas (3*).

04 - CARACAS NAZCA 225km ca.

1^ colazione in Hotel. Ore 8.00 partenza con le barche per la visita guidata delle Isole Ballestas, in cui si riscontra l'ecosistema delle Isole Galapagos. Rientro ore 10.00 ca. e tappa interamente asfaltata per Nazca - pranzo libero in tappa - situata ai piedi delle Ande dove nel deserto sono state disegnate le linee di un gigantesco calendario astrologico, esteso su una superficie di varie centinaia di chilometri quadrati. Arrivo a Nazca e possibilità di sorvolare l'area con aerei piper. Sistemazione, cena e pernottamento Hotel Hacienda Cantayo (5*).

05 - NAZCA-AREQUIPA 631km ca.

Parziale variante facoltativa fuoristrada
1^ colazione in Hotel ed eventuali visite residue delle Linee Nazca con aerei piper. Si inizia gradualmente a salire d'altitudine sino ai 2.539 mt. di Arequipa e la tappa, interamente asfaltata con variante facoltativa parzialmente fuoristrada, attraversa gli splendidi scenari offerti dalle Ande e dal Deserto di Nazca con sosta e visita guidata della Città dei Morti. Pranzo libero. Arrivo in serata nella suggestiva "Città Bianca", così chiamata per le sue costruzioni in pietre candide, la capitale intellettuale del Perù. Sistemazione, cena e pernottamento Hotel Libertador (5*L).

06 - AREQUIPA: SOSTA Escursione facoltativa impegnativa Canyon Colca 296km ca. sterrato

1^ colazione in Hotel e pranzo libero. Giorno a disposizione per visita individuale della bella città. Se il tempo (rischio di pioggia) e le condizioni fisiche lo consentono - dai 2.539 mt. circa di Arequipa si sale addirittura a 4980 mt. d'altitudine - è possibile affrontare un'impegnativa escursione fuoristrada con partenza al mattino presto per raggiungere il Colca Canyon che con i suoi 3.182

mt. di profondità è fra le gole più profonde del mondo. La strada tortuosa è affiancata da Tre Vulcani di imponente altezza: famosa la "Croce del Condor", dove si possono ammirare decine di condor che, sfruttando le correnti termiche del luogo, si tuffano dai dirupi su uno splendido paesaggio di terrazze e coltivazioni. Cena e pernottamento in Hotel.

07 - AREQUIPA-PUNO 298km ca.

Tappa impegnativa - Variante facoltativa fuoristrada

1^ colazione in Hotel. Altitudine media 4.000 mt. rischio di pioggia. Tappa impegnativa interamente asfaltata con variante facoltativa fuoristrada per Puno, altra meta caratteristica del Perù, attraversando i pittoreschi villaggi che punteggiano le Ande. Pranzo libero. Arrivo in serata a Puno - 3.830 mt. d'altitudine, sistemazione, cena e pernottamento Hotel Libertador (5*L).

08 - PUNO: SOSTA Escursione moto e barca al Lago Titicaca 100km ca.

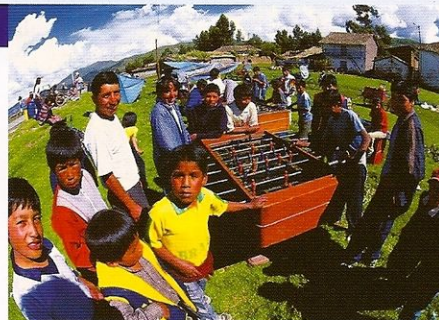
1^ colazione in Hotel e pranzo libero. Rischio pioggia. Tappa interamente asfaltata per l'imbarcadero. Deposito moto in parcheggio custodito, imbarco sulle motobarche per escursione sul Titicaca, il lago navigabile più alto del mondo (3.800 mt.) da sempre luogo sacro degli Incas. Visita delle isole galleggianti degli indigeni Uros. Sbarco, ritiro moto e rientro a Puno con sosta e visita guidata delle rovine di Sillustani, cimitero dell'élite preincaica regionale, composto da enormi tombe circolari in pietra finemente rifinita, dette "chullpas". Cena e pernottamento in Hotel.

09 - PUNO-CUSCO 388km ca.

1^ colazione in Hotel. Percorso interamente asfaltato. Partenza per Cusco - 3.400 mt. d'altitudine, il famoso "Ombelico del Mondo". Da qui secondo gli Incas ebbe origine la Civiltà e la città ricca di vestigia coloniali conserva ancora molte tracce delle antiche Civiltà Incas. Pranzo libero. Arrivo in serata a Cusco, sistemazione, cena e pernottamento Hotel Libertador (5*L).

10 - CUSCO/OLLANTAYTAMBO/CUSCO 156km ca. + trasf. treno a/r Machu Picchu

1^ colazione in Hotel. Tappa asfaltata per Ollantaytambo, deposito moto in parcheggio custodito, trasferimento in treno al Machu Picchu - 2.400 mt. d'altitudine, gli ultimi 5 km con



pullman di linea. L'avvicinamento al sito è spettacolare, con passaggi in gole strette e fra montagne che sembrano disegnate; l'atmosfera soprannaturale che regna a Machu Picchu è una delle più belle al mondo. Pranzo libero. Nel primissimo pomeriggio visita guidata del sito, la Città Perduta capolavoro degli Incas, con la Cittadella su un piccolo cocuzzolo dominante il Rio Urubamba. Al termine, trasferimento con i bus di linea alla stazione ferroviaria e ritorno in treno a Ollantaytambo. Ritiro delle moto e rientro a Cusco. Cenone di fine anno e pernottamento in Hotel.

11 - SOSTA E VISITA DELLA CITTA'

1^ colazione in Hotel. Visita guidata della città, a piedi Piazza de Armas, con bus privato si raggiungono le altre attrazioni quali la Cattedrale, edificio Inca con altare d'argento massiccio, Plaza San Francisco decorata con piante e fiori. Pranzo libero. Rientro in Hotel per cena e pernottamento.

12 - CUSCO-ABANCAY 190km ca.

1^ colazione in Hotel. Percorso interamente asfaltato. Partenza per Abancay attraverso un magnifico paesaggio andino, fra lama e alpaca. Pranzo libero. Arrivo in serata ad Abancay, sistemazione, cena e pernottamento Hotel El Turista (3*). **IMPORTANTE: INDISPONIBILE CAMERA SINGOLA.**

13 - ABANCAY-NAZCA 458km ca.

percorso parzialmente fuoristrada
1^ colazione in Hotel. Partenza per Nazca sull'unica strada che collega queste città, attraverso gli splendidi paesaggi e i colorati villaggi che conducono alla città di Nazca. Pranzo libero. Arrivo in serata, sistemazione, cena e pernottamento Hotel Hacienda Cantayo (5*L).

14 - NAZCA-LIMA 526km ca.

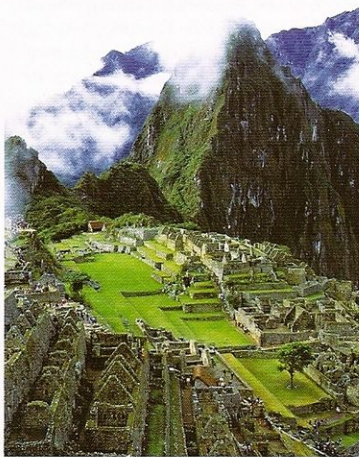
1^ colazione in Hotel. Percorso interamente asfaltato. Partenza per Lima con deviazione lungo il percorso per visitare Tambo Colorado e tornati sulla strada principale proseguimento per Lima con sosta per visita guidata della fortezza di Pachacamac. Pranzo libero. Arrivo nel tardo pomeriggio all'Hotel Marriot (5*L). Trasferimento al magazzino di Callao per depositare le moto. Rientro in Hotel con bus privato. Cena Club in Hotel e pernottamento.

15 - LIMA-ITALIA

1^ colazione in Hotel. Tempo disponibile per attività individuali. Pranzo libero. Nel pomeriggio trasferimento con bus privato all'Aeroporto Internazionale Jorge Chavez di Lima per imbarco sul volo di linea Iberia che rientra Italia. Cena e pernottamento a bordo dell'aeromobile.

16 - ARRIVO IN ITALIA/AEROPORTO MILANO MALPENSA

Scalo tecnico e cambio aeromobile a Madrid e tratta finale di rientro in Italia. Sbarco all'Aeroporto di Milano Malpensa. Fine del viaggio.



Sul prossimo numero di Torque pubblicheremo un ampio resoconto del "RRR - RAT, Relax & Race", l'evento RAT nazionale del 2005.

NOTIZIE DAI PACK

Alessandria – Ror

16 marzo 2006: Inaugurazione nuova sede e presentazione gamma

8 luglio 2006: Raduno Internazionale Madonna dei Centauri
Davide Olivari, 0131 226264
(info@fuorigirimoto.com)

Arezzo – Paddock

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

Bari – Amos

Valle d'Itria – 25 settembre 2005

Le previsioni meteo di Venerdì 23 Settembre non preannunciavano nulla di buono anzi, si pensava di allertare la Protezione Civile e invece.... Domenica 25 come per miracolo tutto è andato al di là delle più rosee previsioni. Destinazione della moto passeggiata è stata la splendida Valle d'Itria girata in lungo e in largo da una nutrita schiera di motociclisti il tutto sapientemente organizzato dal RAT AMOS di Bari. La partecipazione era libera a tutti, ovviamente si è data la precedenza ai possessori del mitico marchio inglese che, non hanno deluso affatto le aspettative. L'itinerario di infinita e rara bellezza, ha previsto soste ad Alberobello e Martina Franca per dar modo ai motociclisti di ammirarne le bellezze naturali quali i trulli e il barocco che ne fanno di questi luoghi destinazioni rinomate a livello internazionale. Dulcis in fundo il pranzo. Si è mangiato di tutto e si è bevuto di più, basti pensare che presi dai fumi dell'alcool alcuni non volevano lasciare il ristorante se non dopo aver ricevuto le bomboniere e salutato gli sposi. Per fortuna la strada del ritorno costellata di curve e tornanti ha consentito un tranquillo rientro a casa anche per coloro che non erano più in grado di intendere e di volere. Un grazie a tutti e alla prossima!!!

26 marzo 2006: Salento tour

23 aprile 2006: Siga tour

14 maggio 2006: Gargano tour

17 settembre 2006: Escursione ai laghi di Monticchio

Ciro Lepore, 340 3423261
(triumph_t.sport04@libero.it)

Bassano – Berti Moto

The Lockness Raid - 10 settembre 2005

Noi Bassanesi siamo definiti "montanari" anche se viviamo nella pianura padana, probabilmente perché, chi non c'è mai stato, si lascia ingannare dal nome Bassano del Grappa che inevitabilmente richiama il famoso monte tristemente noto per gli eventi della seconda guerra mondiale. Vorrei ricordare a chi formula



questa associazione di idee che allora dovremmo essere definiti, forse con maggior cognizione di causa, degli "ubriaconi", facendo riferimento quindi alla grappa intesa come alcolico... E va bene così, noi le montagne le abbiamo belle comode, è vero, ma abbiamo anche i laghi! Ed è per questo che con Diego (un pazzoide che con la moglie ha girato mezza Europa in sella ad una Speed Triple – P.S. tanto per rimanere in tema, il padre è il nostro fornitore di grappa ufficiale) abbiamo deciso di organizzare l'ultima uscita del R.A.T. dell'anno facendo un giro dei laghi, logicamente passando per le bellissime strade di montagna a noi tanto care. Certo...il lago per eccellenza è il Garda ma forse non tutti sanno che a pochi chilometri dalla nostra ridente cittadina ci sono dei bellissimi laghetti minori che meritano essere visitati. Questa è la sequenza di laghi che abbiamo visitato: Lago di Speccheri, Lago di Loppio, Lago di Ledro, Lago d'Ampola, Lago d'Idro, Lago di Valvestino ed infine il Lago di Garda. Che dire, sette laghi in un giorno possono bastare!!! Ci siamo ritrovati alla Bertimoto puntuali alle 8.30 del mattino e subito, Maico, il ns dottore (anche se a vederlo non si direbbe, vedi foto, è realmente un medico!!!) pone il primo quesito a tutti noi: perché la Speed è definita "moto ignorante?". Da qui tutta una serie di battute e definizioni che sarà meglio tralasciare. Ne cito solamente una: "mi sarò ignorante perché gò nà moto ignorante, ma se i altri i se tanto sapientoni, perché i se comprà dei "fagoti de moto?"* (questo rivolto all' amico, possessore di una "jap", che ha definito la sua Speed come moto "ignorante"). Comunque, orgogliosi delle nostre "ignoranti", siamo partiti alla volta dei laghi con il solito entusiasmo di sempre. Consiglio vivamente a tutti i motociclisti che hanno voglia di passare una bella giornata in sella, liberi e spensierati di provare questo percorso. Una nota particolare la faccio al lago di Ledro. Il lago non è enorme ma è attrezzatissimo sia dal punto di vista "culinario" che da quello dei servizi. Quella di Ledro è una valle laterale un po' nascosta, "sospesa" sull'Alto Garda a circa 700 metri di altitudine, un piccolo paradiso di tranquillità e di natura. In conclusione abbiamo percorso 360 Km in compagnia grazie anche alla collaborazione di Diego, Maico, Fedè, ecc... Un saluto a tutti dai "montanari ignoranti".

* traduzione: io sarò ignorante perché ho una moto ignorante, ma se gli altri sono tanto sapientoni, perché si sono comperati quei "fagotti" di moto?

09 aprile 2006: Giro sui Colli Euganei

21 maggio 2006: Giro del Monte Bondone

18 giugno 2006: Vajont e lago di Bircis

Enrico Gastaldello, 0424 510128 –

3332724528

enrico.gastaldello@bertimoto.com

Bergamo – BM Centro Moto

Livigno e dintorni – 25 settembre 2005

In questi ultimi mesi il tempo (almeno qui al nord) non è stato un grande alleato dei motociclisti, sempre sole e bello in settimana (durante la quale di solito si lavora) e impietoso nei fine settimana. Come alcuni sapranno avevo organizzato, come ultimo nostro ritrovo, di andare in montagna a "smanettare" nei vari passi più o meno alti che si trovano qui da noi. Certo la meta era impegnativa "LIVIGNO", dove anche in piena estate con il sole cocente la stabilità del tempo è un fatto empirico, c'era il mitico GAVIA con i suoi 2700 metri, ma solitamente a settembre sono mete abbordabili – non quest'anno. Ho trascorso questi ultimi periodi a visionare svariati siti meteo per avere qualche notizia confortante ma così non è stato. Abbiamo dovuto aspettare 2 domeniche per avere una giornata discreta, con quel solino che è già d'autunno – che mette un po' di tristezza - e che ti fa essere consapevole che l'estate è proprio agli sgoccioli. Comunque ben coperti siamo partiti, non per la mitica Livigno che aimè abbiamo dovuto rinunciare, ma comunque l'alternativa non era da meno, un bel giro sui monti con meta e tappa a Madonna di Campiglio, dove abbiamo riempito lo stomaco di Canederli e torta della nonna, dove è stato difficile ripartire con lo stomaco così "leggero". Dopo due curve il peso non c'era più e abbiamo ricominciato a divertirci, scendendo verso valle la temperatura aumentava rendendo ancora più piacevole questo giro in moto che si aspettava da tempo. Il rientro è stato gustoso avendo dato ai ragazzi qualche bella curva dove lasciare andare il proprio moto. Anche per quest'anno i raduni locali sono finiti, ho già programmato per la prossima stagione. l'unico rimpianto e che alcuni hanno criticato il fatto che certe manifestazioni erano troppo impegnative (vedi quest'ultima) e chi non ha la solita speed, ma moto più tranquille stile bonni – non ha avuto l'imput di partecipare. Visto che lo spirito è aggregare tutti gli stili e tutti gli appassionati di TRIUMPH, l'anno che verrà sarà impostato su questa caratteristica. Tutti uniti in sella ad una bike. Ringrazio tutti quelli che hanno partecipato.

9 aprile 2006: Giro della Franciacorta/Lago d'Iseo

14 maggio 2006: Colli piacentini, sosta da Parentin

18 maggio 2006: Valle di Ledro
Antonella Vecchi, 035 312042
(giovanni.martinelli@inwind.it)

Biella - Viemme

Rosa d'autunno - 18 settembre 2005



La giornata è iniziata non molto bene a causa del mal tempo veramente tanta acqua. Ma nonostante tutto i motociclisti più appassionati si sono presentati all'evento. Cambiato il programma di partenza con aperitivo e pranzo (grigliata) e vino!!!! Prima del giro, partito al pomeriggio grazie clemenza del tempo. Partenza ore 15,00 piloti rimasti pochi ma buoni motivati dall'ottimo pranzo. O forse dall'ottimo vino... Abbiamo fatto il giro delle nostre vallate, spingendoci verso Aosta, percorrendo circa un centinaio di chilometri rientrando passando dai laghi viverone e sirio. Tappa ristoratrice per il caffè e cioccolata.

Massimo Billotto, 015 510021
(massimo.billotto@viemmemoto.it)

Bologna - MVM Holding

Alle sorgenti del Tevere - 26 maggio 2005

Il caldo torrido della settimana che ha preceduto questa gita ci ha fatto maggiormente apprezzare questa meta: i 1300 mt. di altitudine del monte Fumaiolo hanno significato quiete, fresco e aria pura. Il ritrovo era il solito, davanti alla concessionaria con partenza alle 8. La maggiore rappresentativa Triumph non era dei nuovi Speed come nell'evento precedente, ma dei bicilindrici con sei moto, due T100 due Bonny Bleck ed uno Speedmaster.

Anche questa volta abbiamo avuto la compagnia di Alessia, una simpatica ragazza che, pur essendo in possesso di una moto da pochi mesi, è già una discreta motociclista e migliora di volta in volta: peccato non abbia acquistato una Triumph, ma non è detto che a fine stagione cambi idea. Il primo tratto viene percorso sulla A1: 70 Km. di slalom fra una lenta ed interminabile fila di auto piene di gitanti accaldati diretti sulle spiagge romagnole; a Cesena usciamo ed imbocchiamo la superstrada E 45. Dopo pochi Km. la strada inizia a salire cambia la

temperatura ed il panorama: aria più fresca e pulita ed il verde intenso dei primi boschi. Con la mimica tipica dei motociclisti iniziano le prime segnalazioni di impellenti necessità: sigaretta, caffè, rifornimento ecc. per cui fermata alla prima stazione di servizio. Riprendiamo la strada, ed in poco più di un'ora siamo a destinazione. Cerchiamo uno spiazzo per potere parcheggiare tutte le moto una vicino all'altra, ma inutilmente; tutti gli spazi sono occupati da camper di persone che passano qui l'intero week-end godendosi tranquillità, fresco e aria sana. Per raggiungere le sorgenti del Tevere bisogna percorrere poco meno di due km. il ché divide la compagnia in due: gli affaticati preferiscono sedersi ed attendere il ritorno dei volenterosi che si incamminano lungo lo stretto sentiero che porta alla sorgente. Ci ricompattiamo per l'ora del pranzo che consumiamo in una trattoria di un vicino paese dove il titolare del locale, vista la nostra passione per le moto, ci fornisce un televisore per potere seguire la prova di mondiale SBK di Misano. Tra chiacchiere, battute e commenti sulla gara facciamo venire l'ora del ritorno programmato su un percorso sempre di montagna, per avvicinarsi a Bologna evitando le due arterie più trafficate della giornata: via Emilia ed autostrada A1. Anche questo secondo evento si è concluso felicemente e la compagnia si è fatta più numerosa.

9 aprile 2006: Alla scoperta del Medioevo
18 giugno 2006: Nelle terre di Don Camillo e Peppone

Eugenio Gamberini, 051 6014961
(mvmmoto@libero.it)

Bolzano - Motosport

Strada del vino e Val d'Adige - 09 ottobre 2005

Dopo settimane di brutto tempo, temperature dai 7-8 ai 12-13 gradi... Piogge e fulmini... Adesioni minime... Sono quasi tutti ormai convinti di dover rimandare la gita, ma... SOLEEE!!! Eravamo veramente increduli nel vedere, di prima mattina, il cielo blu senza traccia di nubi. Al ritrovo (c'è chi è arrivato addirittura in anticipo!!!) tutti i presenti sono esaltati dalle condizioni meteo. Partiamo in direzione Caldaro percorrendo la strada del vino, passato il Lago omonimo "compattiamo" il gruppo e svoltiamo verso Ora; qui, come da accordi, troviamo ad aspettarci Carlo un "Triumphista" di Verona che mi ha contattato per unirsi al gruppo, caffettino e siccome la



voglia di "andare in moto a fare curve" è tanta. Subito via! Cominciamo a salire verso Cavalese e la Val di Fiemme scrutando, oltre il guard-rail, il fantastico panorama sulla Val d'Adige, il Lago di Monticolo e, in fondo, Bolzano. Giunti nei pressi di Cavalese svoltiamo per Molina ad imboccare la Val di Cembra percorsa tutta d'un fiato, tra boschi prima e vigneti dopo (zona tipica del Mueller Thurgau); scesi nuovamente in Val d'Adige effettuiamo una breve tappa rigenerante a Lavis, nei pressi di Trento. Ripartiti in direzione sud attraversiamo la città di Trento ed imbocchiamo la strada della Fricca (FRICCA non pensate ad un errore...) per Vicenza-Val d'Astico, passati per scenari montani (ma bassi) con splendidi scorci sul Lago di Caldonazzo (anche questo non è un errore di scrittura), valicata la Forcella della Fricca e passato Carbonare di Folgaria arriviamo a doverci fermare nuovamente per la pausa pranzo (allora possiamo anche scendere dalle Moto...) al Passo Sommo. Evito, come sempre di parlare di cibo... strangolapreti, tagliatelle con funghi, polenta con capriolo, carne salada, fagioli con cipolle il tutto innaffiato da buon Cabernet crostata... caffè e grappa! Come il solito ho saltato il caffè... In seguito alla fretta nel risalire in sella ai nostri cavalli d'acciaio, alla mancanza d'attenzione nella lettura del Road-Book, alla necessità di fare benzina ed il mio incontro casuale con un amico centauro nel parcheggio fuori dal rifugio. Tutti partono per la strada sbagliata senza aspettarci!!! Al fine di raggiungerli in breve tempo mi catapulto "a ciocio" giù per la discesa attraversando Serrada, Terragnolo e, arrivato quasi a Rovereto, senza neanche essermi accorto degli incantevoli scenari che mi scorrevano intorno, mi viene un dubbio... non avranno mica fatto la strada di Folgaria-Calliano... Provo a contattarli, ma nessuno mi risponde. Saranno in moto!!! A quel punto invio un messaggio: "ci vediamo a Törbole al lago di Garda" e riparto. Dopo essere passato per Rovereto, Mori, Lööpp, valicato Passo San Giovanni (274 m. uno dei passi più bassi d'Italia) scendendo, dopo Nago comincio a vedere il Lago di Garda in tutto il suo incanto; finito il discesone vado a vedere se trovo le moto degli'altri parcheggiate, non le vedo, piazza la mia moto in un punto visibile per andare a bere qualcosa ed ecco arrivare il mio amico partito tardi, almeno non mi tocca bere da solo!!! A metà bicchiere di birra scorgo, nei pressi del parcheggio moto del porto, il resto del gruppo: ci avvistano e ci raggiungono e si siedono con noi. Ripartiti percorriamo la strada intermedia per Arco (quella che costeggia il fiume Sarca), fiancheggiamo il bellissimo Lago di Toblino e, attraverso il "bus de vela", giungiamo a Trento dove imbocchiamo la sconosciuta s.s.12 del Brennero in direzione nord, arrivati a Laghetti di Egna ci riuniamo nel parcheggio del Pub "Red Seven", solitamente ritrovo di motociclisti, ma chiuso questa domenica!!! Allora decidiamo di andare

a bere una birretta per salutarci al "Papa Jo", il Pub-ristorante messicano all'interno del centro ippico di Egna. Da lì poi tutti a casa con il solito sorriso a 52 denti per sette giorni anche perché l'itinerario si snodava a bassa quota altimetrica, ma sembrava veramente primavera!!!

8 aprile 2006: Il lago di Caldaro e la Strada del Vino

21 maggio 2006: A spasso per i passi bassi

25 giugno 2006: A spasso per i passi alti

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

Brescia - Daytona

Campione grill run - 19 giugno 2005

Comincio subito specificando che l'idea di questa località non è stata solo mia ma con l'aiuto di Bonny, nostro cliente ed amico, appassionato di surf e Campione del Garda dalle nostre parti e' l'ideale per chi pratica questo sport, purtroppo, almeno, per noi, Bonny a dicembre e' partito per l'Australia e non e' ancora tornato, quindi, nella sua seconda casa ci siamo dovuti andare senza di lui. Ci siamo trovati, come sempre, non esageratamente presto, per una colazione al solito locale dove ci si trova solitamente di mercoledì con gli amici motociclisti, poi siamo partiti, era una giornata calda... molto calda, ma spettacolare! Abbiamo passato Tormini, Vestone, Lago d' Idro, Val Vestino dove mi soffermo dicendo, strada strettissima e tutta a curve, il modo perfetto per farci passare la fame! con quella simpatica strada siamo arrivati a Garniano e per finire Campione del Garda, questa volta abbiamo cambiato un po' dal solito, per pranzo, anini... semplice, economico ma soprattutto più leggero della solita abbuffata al ristorante!

Una rinfrescatina nell'acqua, pennichella sulla spiaggia e via di nuovo sulla strada del ritorno con una piccola (si fa per dire) sosta in piscina del DOTTOR SAVOLDI FRANCESCO che gentilmente ci ha ospitati per un bagno rinfrescante dopo una lunga giornata di sole! Dopo avergli simpaticamente.. come e' nostro solito.. svaligiato il frigorifero, siamo tornati, un po' stanchi ma soddisfatti della giornata, sulla strada di casa! Ps: dimenticavo di scrivere che questa giornata oltre che il nostro mini tour era anche il compleanno del nostro.. PILOTA (della mutua) Luca Albertini che come tutti sapranno si e' infortunato alla spalla a Varano alla seconda gara del truxton cup ma nonostante tutto ci ha seguiti ugualmente in macchina! Concludo questo report ringraziando, come sempre, tutte quelle persone che rendono possibile tutto questo! Alla prossima, Paola.

16 dicembre 2005: Cena sociale natalizia

28 gennaio 2006: Party presentazione nuove moto

19 febbraio 2006: Winter brunch

25/26 febbraio 2006: Trasferta in Liguria
22/23 aprile 2006: Gemellaggio con Parma e Firenze
20/21 maggio 2006: St. Moritz

Aldo Valenti, 030 3367230
(aldo.valenti@gmail.com)

Cagliari - Tecnomoto

Autunno in Barbagia (Lago di Gusana/Orgosolo) - 22 e 23 ottobre 2005



Ottobre in Sardegna non è ancora autunno ma solo la fine dell'estate e questo week end ne è la conferma. Sabato pomeriggio, un clima ideale, alle 14.30 ci ritroviamo alla partenza, davanti alla sede del RAT, in 11 moto e 16 persone. Il Run prevede un percorso davvero interessante, dalla pianura del Campidano alle colline della Trexenta e poi fino alle montagne del Gennargentu, nel cuore antico della Sardegna, alla ricerca di tradizioni culturali ed eno-gastronomiche. L'occasione è quella giusta, la manifestazione "Cortes Apertas in Barbagia" un evento che propone ogni fine settimana un paese diverso nel quale gli abitanti aprono ai turisti le loro "cortes" ovvero gli antichi cortili intorno ai quali si aprono piccole antiche cucine con i fornelli in muratura nelle quali ancora percepisci l'odore del fumo e le cantine con le vecchie botti dove respiri l'odore del mosto e del vino. Prima tappa, per un caffè, a Barumini, importante centro agricolo della Trexenta dove si trova il villaggio nuragico più grande ed importante dell'isola e poi via verso le montagne di Laconi, Aritzo e Belvi. A Belvi ci fermiamo per una visita al paese che propone i suoi prodotti (artigianato, castagne, torrone, formaggi, vino, etc.) nelle "cortes" e poi via verso l'albergo sul lago di Gusana dove abbiamo cenato e pernottato. Verso le 10 del mattino si riparte. Prima di andare ad Orgosolo, che è la meta del nostro itinerario, facciamo una capatina sulla vetta più alta della Sardegna, il Bruncu Spina, dove ci aspetta un paesaggio mozzafiato che abbiamo immortalato nelle alle spalle delle nostre mitiche moto. Alle 13.00 ci troviamo ad Orgosolo. Il paese è preso d'assalto dai turisti, dobbiamo parcheggiare lontano dal centro ma veniamo accompagnati in centro con un trenino su gomme, guidato, come fosse un fuoristrada, da Carlo, un simpaticissimo amico del locale motoclub. La visita ad Orgosolo, molto conosciuta per i suoi splendidi murales, ci porta tra le case di contadini e pastori, in mezzo alle loro tradizioni e ai loro prodotti, soprattutto quelli gastronomici (prosciutti, guanciali, salsicce...) inaffiati con dell'ottimo Nepente, vino tipico della zona. Alle 17.00 si

rientra a casa. Un gruppo decide di farsi ancora "due curvette" per i monti e con l'altro (... lunedì si lavora) imbocchiamo la statale che, passando per Nuoro e Oristano, ci conduce a casa. Fermata al bar, il tempo di un saluto e due chiacchiere e... al prossimo "giringiro".

Sant'Antioco - 19 giugno 2005

Il ritrovo è sempre lo stesso mitica sede del RAT. Verso le 10.00 ma stavolta siamo un pò pochini quando inizia l'estate il mare richiama. Ci godiamo la S.S. 195 verso Teulada e le sue curve, come al solito Beppe con la Rocket III fa da capofila... Sosta a Tuerredda per un caffè e per goderci un panorama mozzafiato. Se vi trovate da queste parti vi consiglio di farci un salto. Ora in sella fino a Sant'Antioco. Dopo pranzo ci fermiamo anche noi al mare di Porto Pino e parcheggiate le moto ci tuffiamo.

Tour della bottarga - 15 maggio 2005

L'estate sta per arrivare e si vede non solo dal bel tempo ... alle 9.30 siamo un bel gruppo di 15 moto pronti al via davanti alla sede del RAT. Il tour di oggi ci propone una bella sgroppata tra curve e tornanti di quasi 250 Km, fino a Cabras, centro dell'Oristanese noto per l'ottima bottarga di muggine. A metà percorso un piccolo incidente ci fa perdere una moto ma per fortuna recuperato il pilota con qualche piccola ammaccatura si prosegue, ciao Simone. Arrivati alla meta ci aspetta un bel pranzo ma... sorpresa... non c'è bottarga! E i pesci hanno perso le code (solo teste). Consiglio da amici, se vi trovate a Cabras evitate il Leopardi.

19 marzo 2006: Run alla foce del Temo

9 aprile 2006: I funghi del Supramonte

4 giugno 2006: Due curvette in compagnia

Matteo Molino, 070 401314
(matteomolino@aliceposta.it)

Caserta - CM De Rosa

5-7 dicembre 2005: Triumph nelle scuole

7 maggio 2006: Passeggiata in costiera

Murgera Domenico, 338 3064516
(dmurgera@hotmail.com)

Catania - Motorwagen

26 marzo 2006: Raduno di primavera

14 maggio 2006: Raduno dei mosaici data da destinarsi: Raduno dell'Aspromonte

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

Catanzaro - Ad'A Motor Service

Due funghi e una capanna - 11 settembre 2005

Cosa vuoi di più dalla vita? Una giornata come quella dell'11 settembre 2005! Questa



volta voglio iniziare dalla fine in quanto la frase che da inizio a questo report la dice lunga sul terzo evento 2005 organizzato dal R.A.T. di Catanzaro. A pochi istanti dai saluti finali ho avuto modo di osservare le facce di tutti i ragazzi del gruppo e una cosa splendida li sta accomunando: i volti sorridenti e la richiesta insistente di ripartire al più presto. Tutto è stato fantastico grazie alla complicità di una meravigliosa giornata, del percorso scelto e dell'allegria compagnia. Per qualcuno del gruppo (Angelo da Cinquefrondi, Renatone, Nunzia ed il suo sposino Paolo, Capo RAT Calabria), la giornata inizia molto presto, bisogna raggiungere Catanzaro per il concentramento e così di prima mattina percorriamo i primi 100 km. Al luogo dell'appuntamento è una festa: ecco Andrea e Claudia (la pilota del mezzo di supporto), Settimio, Gregorio, Salvatore, Demetrio e Roberta, Rory, Ugo e la sua girl, Gabriele, Vittorione che si annuncia con un rombo e tutti gli altri (non me ne vogliono se non li cito). Il tempo delle iscrizioni e si parte, siamo in 25. La strada scivola piacevole si Sale verso i boschi della Sila ed il gruppo, pur sgranandosi per scaricare l'Adrenalina, si ritrova compatto alla prima sosta. Si riparte, questa volta tutti insieme, costeggiando splendidi paesaggi ed i 3 laghi principali della Calabria; è una goduria sentire i rombi dei tre cilindri in quella quiete, classiche e sportive tutte insieme: c'è tutto il campionario di mamma Triumph. Pranzo a Camigliatello Silano e le foto la dicono lunga sugli effetti del cibo e del buon vinello. Si riparte alla volta di Cosenza/Rende per una caffè dalla mitica "Loredana" del Bar Impero, che offre il caffè a tutti (grazie Lory). Si sono fatte ormai le 18.00 ed è tempo di rientrare alla base. Imbocchiamo l'A/3 direzione Sud con sosta all'autogrill di Lamezia Terme per i saluti. Per noi "Reggini" la giornata non è ancora finita ci toccano ancora altri 100 chilometri. Arriviamo a casa alla 20.00 passate, il contachilometri segna 480 km... caspita è impossibile! Dov'era tutta 'sta strada? Misteri della vita e della splendida compagnia... Grazie ragazzi alla prossima. Un saluto Paolo Garreffa.

Con le pinne, fucile ed occhiali - 10 luglio 2005

Dopo una serata passata con gli amici di sempre ad ascoltare dell'ottimo blues live e con diversi Negroni in corpo, faccio ritorno a

casa a bordo della mia T-bird con Nunzia che mi stringe forte (ho un dubbio: è un bellissimo gesto d'amore o si è addormentata?). Guardo il cielo di luglio pieno di stelle e profumi, la notte è tranquilla e penso che tra qualche ora ci sarà da divertirsi: è arrivato il momento del II evento ufficiale del RAT di Catanzaro e ci sono tutte le premesse per un grande successo. Per l'occasione ho deciso di organizzare qualcosa di diverso, pochi chilometri in sella (tra andata e ritorno circa 220) e tanto mare ed attività da spiaggia. Tutto è pronto, gli sci d'acqua sono a bordo del motoscafo noleggiato, in compagnia del bananone da 7 posti, il paracadute da far scivolare sull'acqua al traino e il ciambellone da tre posti per schizzare sulle onde. Metto la sveglia per le 08.30 e mi addormento felice. Ore 08.00, il panico! Nunzia mi sveglia dicendomi Paolo, fuori piove, è tutto nuvoloso e c'è un forte vento. Mi rigiro nel letto ancora in preda a Morfeo dicendole finiscila di scherzare! Non è possibile, quello che sento è vento quei rumori sono pioggia. Ma che è successo? Solo sino a poche ore fa era tutto perfetto! Troppo perfetto. La mattinata scorre veloce con continue telefonate ad Andrea fermo in concessionaria per raggruppare i ragazzi, gli spiego la situazione ma tutti decidono di partire verso Locri, basso Ionio Reggino, l'evento è sacro e non si tocca. Ore 10.00 si parte dalla concessionaria tra nuvoloni, pioggia e vento, ma che ci frega! Si arriva a Locri, una sosta al Bar Riviera (le sue granite sono fantastiche) e poi tutti al Club "La Playa", splendido stabilimento balneare di Locri, dove diventiamo i padroni assoluti. La spiaggia è tutta per noi. Il tempo di spogliarsi, lasciare le attrezzature da viaggio nelle cabine e come dei pazzi si corre tutti in acqua... Il tempo sarà schifoso, ma il mar Ionio è caldissimo. Vittorione si lancia in acqua ad effetto "Bomba", Andrea si appropria di una canoa e diventa l'ultimo dei Moicani, altri (e qua non faccio nomi), iniziano a spalmarsi creme e solari. Ragaaa ma dov'è il sole? Le facce sono sorridenti, malgrado tutto ci stiamo divertendo, è impossibile utilizzare il motoscafo per i fattori climatici, ma poco importa, si parte per una "MITICA" partita di calcio sulla sabbia (prima poi si organizza la rivincita a patto che si spieghi ad Andrea che i placcaggi fanno parte del rugby), con Gregorio pronto a diventare un fine suggeritore e Gabriele con le sue rovesciate che mi sembra Pelè (il segreto per chi fosse interessato sono i diversi campari che ha già in corpo). Il tempo di pareggiare e tutti di nuovo in acqua a levarsi la sabbia di dosso (Vittorio la sabbia... non il costume!). È arrivato il momento della pappa e se qualcuno pensava che non ci fossero giochi nautici cosa dire del surf fatto tra... insalate di mare, peperonate, polpette di melanzane, frittelle di zucche e la mitica parmigiana da 10 e lode. Si ritorna in spiaggia e, miracolo, il sole fa capolino da dietro le nuvole che spariscono velocemente. Ci sdraiamo sotto dei maxi ombrelloni piazzati proprio sulla battigia e per

qualcuno è subito tempo della siesta ristoratrice... la battaglia del pranzo ci ha stancati proprio. La giornata passa veloce, non sembra vero, sono già le 18.00 e purtroppo è tempo di risalire sulle nostre belve, un saluto a Peppe, Eugenio, Sergio, Giovanni e Jimmy, ottimi padrone di casa, il tempo di fare una bella foto sul mezzo della concessionaria al seguito, sorbire una granita ed incolonnarsi alla volta di Catanzaro, felici per l'ottima giornata. Grazie a tutti ragazzi anche oggi è stata una giornata memorabile, i vostri sorrisi ne sono la prova tangibile.

14 maggio 2006: Tra Scilla e Cariddi
25 giugno 2006: Magna Grecia Tour
16 luglio 2006: Con le pinne, fucile ed occhiali 2 - La vendetta
23/24 settembre 2006: Cannolo Raid

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

Cesena - Roar

23 aprile 2006: Il giro del Chianti
28 maggio 2006: Al lupo, al lupo

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

Chiavari - Motomania

Cinque terre - 25 settembre 2005



La neve, la pioggia, il caldo torrido che hanno caratterizzato i tre precedenti eventi del 2005, finalmente ci hanno abbandonato ed una giornata di fresco sole di fine settembre, la condizione meteo più amata dagli italiani in moto, ci ha accolto sulle alture e le coste dell'estremo levante ligure, il nostro "cinque terre". Splendida occasione per festeggiare la chiusura del secondo anno di eventi del RAT - MOTOMANIA di Chiavari. Partiti in undici ci dirigiamo sulla SS1 AURELIA e saliamo sul PASSO del BRACCO, che ormai consideriamo tappa fissa e ricorrente nelle "passeggiate" dei Triumphisti del levante ligure, che amano frequentarlo con qualsiasi tempo, in qualsiasi mese, a qualsiasi ora di qualsiasi giorno e con qualsiasi luce, colore e sfumatura di quel sublime scorcio di cielo che li in fondo, oltre la costa rugosa, si confonde con il mare. In località LA BARACCA svoltiamo a destra in discesa lungo un tortuoso nastro di asfalto immerso in una infinità di pini e felci selvatiche, arriviamo a LEVANTO, sulla costa, risaliamo e ridiscendiamo verso

MONTEROSSO, prima delle cinque terre per chi viaggia in direzione est. Stop fotografico di rito e proseguiamo per VERNAZZA, CORNIGLIA, MANAROLA, e ancora su e giù percorrendo strettissime e tortuose stradine inerpicate su costoni di roccia a strapiombo sul mare e terrazze coltivate a vite, e lì in fondo i 5 minuscoli paesi divisi da innumerevoli promontori ed insenature in un colpo d'occhio spettacolare. Stop tecnico a VOLASTRA, dove Riccardo, chef del ristorante "GLI ULIVI", ci attende per rifocillarci con pesce fresco del golfo e l'immacabile vino delle 5 terre. Ripartiamo, e con RIOMAGGIORE fanno cinque, da qui ci rituffiamo nella foresta salendo verso la TORRE DEL TELEGRAFO, proseguiamo in direzione OSTERIA PARADISO e incrociamo nuovamente la SS1 AURELIA in direzione ovest, poi ancora verso il mare, saliamo a PIGNONE e ridiscendiamo a LEVANTO. Ripercorriamo in senso contrario la strada di qualche ora prima e rientriamo alla base da Motomania. 170 km in 10 ore, un record! Avremmo potuto metterci di meno, se non ci fossimo fermati ad ammirare gli splendidi scenari che la natura ci offriva, se non avessimo scattato foto per immortalare immagini mozzafiato, se non avessimo fatto due passi su quei sentieri circondati da piccoli ma curatissimi fazzoletti di terra, se non avessimo assaggiato qualche acino di quella uva meravigliosa ormai matura e pronta per la vendemmia, se non avessimo dato una mano a quella povera ciclista tedesca che arrancava in salita e rideva per la disperazione, se non avessimo continuato a gustare il succulento ed inebriante vino delle cinque terre ma noi no, motociclisti TRIUMPH DOC abbiamo preferito andare per la nostra strada e godere delle nostre meravigliose cavalcature inglesi.

Avventure nel Verdon, 24/25 Aprile 2005



Signori, il RAT MOTOMANIA ha riaperto la giostra! Altro giro, altra corsa! The Weather-Report prometteva un tranquillo week end da paura e mai come questa volta la previsione è stata azzeccatissima, ma nonostante tutto, come da invito, alle ore 7,32 Domenica 24 Aprile, il pacco si è aperto e ne sono usciti ben 11 topi. Ma andiamo per ordine e vediamo i fatti. Erano mesi che se ne parlava, si discuteva e si facevano piani e valutazioni azzardate, con visite, incontri e messe a punto di tutti i particolari, con ipotesi sui percorsi, sul tempo e sul numero dei partecipanti; poi Sabato 23

Aprile apriamo l'evento con una cena di benvenuto per un personaggio importante venuto da lontano per partecipare con noi a questo giro e per festeggiare il 50° anniversario di uno dei topi. Domenica in undici, con tenuta da pioggia e gomme rain montate da qualcuno per l'occasione, dopo la foto di rito siamo partiti puntualissimi per essere corretti con chi ci attendeva all'arrivo della prima tappa a Dogliani. La prima vera pioggia ci attacca a Savona e dopo lo svincolo autostradale per Torino si trasforma in un incubo di acqua e nebbia ed al previsto rifornimento prima dell'uscita di Carrù siamo già fradici nonostante i potenti mezzi anti-H2O e completamente infreddoliti dal brusco calo di temperatura e qualcuno deve fare ricorso al glorioso quotidiano cartaceo di felliniana memoria infilato sotto il bomber. Raggiungiamo finalmente Dogliani nel tempo previsto e ad accoglierci un meraviglioso caffè caldo con biscotti offerti dai gentilissimi amici di Dogliani (che ringraziamo sentitamente) e per qualcuno un equipaggiamento nuovo di zecca per sfidare gli elementi avversi che ci attendono nei prossimi chilometri. (Si racconta infatti che sul Colle della Maddalena, che stiamo per affrontare, nevicava dalle 5 del mattino). Decidiamo comunque di tentare l'attacco alla parete da Cuneo verso il Colle della Maddalena, ma due del gruppo rinunciano ammalati da succulente promesse di calde e gustose specialità locali enogastronomiche e di una giornata passata in un posto più caldo e meno umido. Ripartiamo in nove, i magnifici nove che verranno ricordati negli annali del RAT come "i nove del Verdon" e riconoscibili dalla inconfondibile ed esclusiva patch: l'ammiraglio su Rocket III, il commodoro su Spint ST ed Emanuela al seguito, il bucaniere dell'est su Speed 94 verde con Titti, il corsaro su Speed 94 nera con Silvia, il pirata dell'isola del tesoro su Thunderbird, il nostromo su LegendTT e navighiamo veloci e bagnati verso Cuneo dove finalmente smette di piovere e cominciamo a salire su su sino a quota 1991 del Col de Lärche (Colle della Maddalena) e dopo aver incontrato ancora pioggia e grandine ed aver attraversato nuvole e con un metro di candida neve sui bordi della strada ci fermiamo avvolti dalle nuvole per la foto ricordo a 1991 metri sul confine italofrancese. Si scende verso Barcelonnette per la meritata sosta-pranzo in un tipico locale alpinofrancese con carne, mostarda e patate fritte (tante e buone) bagnate da tanta birra per ritrovare la forza di andare avanti, e poi curve e curve su un altipiano ventoso e piovoso verso Seyne, Digne, Chateauradon, BègudeBlanche, Riez e finalmente sulle verdi e splendide rive del Lac de S.te Croix dove ci attende un magnifico tramonto e la tanto attesa Les Salles sur Verdon per consumare la cena sociale, momento focale di intrattenimento socio-culturale dell'evento e l'accogliente Hotel Saint Anne per la dormita del motociclista felice

dopo una esauriente e movimentata chiacchierata sulla piazza del paese deserta ed a nostra completa disposizione (gli argomenti della chiacchierata non possono essere riportati per motivi di censura giornalistica). Lunedì 25, un sole splendente ci attende sulle rive del lago alla faccia di chi non ci ha seguito. Ripartiamo dopo una abbondante colazione internazionale e le verifiche del caso e ci inerpichiamo sulla strada che costeggia il Grand Canyon du Verdon estasiati dalla bellissima natura incontaminata che ci circonda e transitiamo dal Point Sublime (un nome una garanzia!) dove si comprende appieno il nome del Verdon, acqua limpida ma verdissima al tempo stesso, complice una particolare alga da acqua dolce che vive solo in quel fiume. Arriviamo a Castellane, la capitale mondiale della lavanda e decidiamo di proseguire verso sud lungo la Strada di Napoleone N 85, una specie di superstrada con curvoni velocissimi da autodromo dove si inerpica a 900 metri tra Castellane e Grasse e dove il divertimento è assicurato per motard dotati di possenti cavalcature marcate Triumph. Grasse ed un sole caldo ci attendono per una pausa pranzo alla francese e poi veloci verso Nizza ed il confine italiano dove incontriamo le solite ed infinite code per il rientro dal lungo ponte del 25 Aprile, momento che accomuna ormai tutti i bei fine settimana. E infine dopo soli 900 km e tanta pioggia e freddo ma anche divertimento, emozioni e AVVENTURE NEL VERDON rientriamo a casa. Arrivederci amici, arrivederci impavidi compagni di viaggio, di avventura, di vita, arrivederci e grazie per le emozioni vissute in questi due giorni e grazie al RAT di MOTOMANIA di Chiavari e, pronti a ricominciare.

7 gennaio 2006: Motocena della Befana
26 marzo 2006: Passeggiata in riviera
26-28 maggio 2006: Primavera Sarda

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

Conegliano - Dal Bello

Nevegal - 19 giugno 2005

Ci siamo trovati come di consueto presso la concessionaria alle ore 10.30. La giornata era afosa ed il tempo non prometteva niente di buono, ma durante la mattinata, si sono aperte le nuvole permettendoci così di gustare appieno il giro turistico da coneigliano fino



sulla cima del Nevegal in provincia di Belluno. All'arrivo sulla cima siamo stati accolti dai titolari della concessionaria Dal Bello con un ricco buffet di prodotti tipici. La giornata è proseguita con la visione di una spettacolare gara di supermotard! Inutile dire che vista anche l'ora di arrivo la gara è passata per un attimo in secondo piano! Mi preme ringraziare in primo luogo la famiglia Dal Bello che ha preparato in maniera impeccabile l'accoglienza alla mattina e soprattutto il buffet, al nostro arrivo. Un grazie anche a tutti i partecipanti e un arrivederci al prossimo incontro.

Ivan Sesini, 349 7209645
(ivansesini@virgilio.it)

Como – Bikers Como

14 maggio 2006: Lago Maggiore
11 giugno 2006: Alta Valtellina

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

Dogliani – Sanino Moto

I laghi del Piemonte – 09/10/2005



La giornata è stata stupenda perché ci ha accompagnati uno splendido sole. Purtroppo non eravamo in molti, alcuni avevano già sospeso l'assicurazione, altri erano troppo distanti e si sono preoccupati di prendere freddo durante il viaggio di ritorno serale, comunque non ci siamo scoraggiati e i presenti erano sicuramente molto grintosi. In programma c'era il lago e così è stato, abbiamo scelto una località vicina, Osiglia, comunque l'arrivarci ha dato sfogo alle nostre motociclette in un percorso snodato da curve e controcurve. Per la prima volta abbiamo unito forse tutti i modelli di gamma e durante le soste ci siamo scambiati le nostre motociclette e molte emozioni di guida. Non è mancato il pranzo ma, volendoci godere una delle ultime domeniche assolate abbiamo sfruttato al massimo il nostro tempo per viaggiare. Nel tardo pomeriggio un breve spuntino e alla prossima occasione forse ci organizzeremo per il salone di Milano per scoprire le ultime novità.

16 aprile 2006: Laghi piemontesi
21 maggio 2006: Gap
18 giugno 2006: Val Roya

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

Firenze – Olivi Motori

Coast to Coast Run - 25 settembre 2005



Ovvero il tour dei due mari. Siamo sempre molto portati a vedere i nostri giri, o come delle specie di gare, quindi in itinerari ilimitrofi, o viceversa il tour guardando l'Italia in senso longitudinale. Perché non toccare i due mari nello stesso giorno passando per scenari di una bellezza e differenza tra di loro immensa!?. Fatto. Partenza dalla concessionaria direzione Vada, spuntino a Vada mentre si guarda il mare, direzione Poggibonsi, dalla pianura alle prime pendici collinari della vertebrale appenninica, da Poggibonsi poi direzione Castellina in Chianti, la vera patria del Gallo nero ossia il vero Chianti,.... Montevarchi poi, Arezzo, S.Giustino quindi il passo di Bocca Trabaria, tra le cose più belle e suggestive che si possono guardare, S.Angelo in Vado, Urbino poi..., e lì con un dito nell'acqua del mare adriatico, in quel di Senigallia. Naturalmente non potevamo farci mancare del bon pesce per cena e poi si sa che le grandi e belle discussioni si formulano sempre davanti ad un buon piatto (ecco!) le nostre di discussioni sono subito scivolte sull'attenzione che abbiamo verso le nostre inglesine, di come si consumano i loro pneumatici, di quanti click abbiamo settato le sospensioni, ma anche discorsi guidati dalla comprensione e complicità, che sorgono intorno alle nostre aggregazioni. Insomma sarà una trappola venire ai nostri eventi, perché non riuscirete più ad uscirne. A proposito di uscite, la mattina siamo usciti dall'albergo che ci ha ospitato, e attraverso il passo di Bocca Seriola ci siamo diretti a Città di Castello, per poi percorrere il passo dello spino e la consuma che ci hanno riportato a casa. In sintesi molto divertimento diluito in 650km, di posti meravigliosi percorsi su moto fantastiche, (avevo la speed '05: da bbbbrividi! Stratosferica!), e di ottima compagnia, a tutti va il mio ringraziamento. Al prossimo appuntamento.

28/29 gennaio 2006: Umbria Polar Run
23-25 aprile 2006: Costa Azzurra Raid
22-24 settembre 2006: Corsica Run

Vittorio Olivi, 320 3362190
(triumph.firenze@numerotre.it)

Foggia – Moto Service

Mo v'dim Day – 09 ottobre 2005

Incuranti della pioggia battente e del cielo sempre più minaccioso i partecipanti al RAT si



sono ritrovati puntuali come sempre domenica mattina davanti all'officina della MotoService. Ma la buona volontà spesso non basta e il continuo crescere di intensità della pioggia ha portato ben presto ad abbandonare l'idea di fare il percorso prestabilito. Percorso che ci avrebbe portato ad attraversare tutto il promontorio del Gargano da nord a sud attraverso la Foresta Umbra. Cosa fare allora? Rinunciare? Ma !!! Il motociclista non è idrosolubile, ma nemmeno pollo però. Quindi rapido cambio di programma e via alla ZINGARATA. La zingarata non è altro che seguire in moto il capo gruppo, in questo caso il Leader del RAT Foggia, ovunque lui vada e qualunque strada lui decida di percorrere. Unica condizione ritrovarci alla 13.00 in punto presso il ristorante Gran Paradiso in quel di San Giovanni Rotondo, terra di Padre Pio. Partiti quindi verso il promontorio del Gargano ci troviamo di fronte alla prima svolta della giornata. Un cielo torbido e cupo all'orizzonte faceva preludere ad un abbondante acquazzone nei pressi di Vico del Gargano. Ed ecco la prima svolta: via tutti verso Rodi Garganico, la zingarata è iniziata. Raggi di sole penetrano le oscure nuvole della cittadina garganica lasciando ben sperare ma appena giunti a Rodi la situazione cambia. Le nuvole oscure continuano a seguirci quasi cavalcino anche loro delle possenti motociclette. Da lì altra decisione del capo gruppo, nessuna fermata a Rodi, si procede in senso inverso, lungo la favolosa litoranea che corre lungo il Gargano e nuova tappa in quel di Foce Varano. Finalmente una pausa, dopo un centinaio e passa km di curve un caffè e quattro chiacchiere davanti al bar del molo sono la cosa ideale. Soliti discorsi motociclistici e grande attenzione x le moto dei presenti. Ma il meteo incalza e il tempo si fa nuvolo. Fino ad ora il nostro capo gruppo ha avuto la meglio sulla pioggia ma ormai il toro va preso x le corna. Il posto da raggiungere si trova al capo opposto da dove siamo e la via più breve passa attraverso il nubifragio. Ultima chiamata x chi vuole ritirarsi ma nessuno risponde. E con orgoglio vi dico che indossate le tute anti-pioggia si attraversa il Gargano passando x Torre Mileto Sannicandro Garganico e San Marco In Lamis x fare tappa a San Giovanni Rotondo. Il meteo sembra volerci risparmiare facendoci trovare si strade bagnate ma niente pioggia, niente pioggia fino a Sannicandro... da lì in poi il diluvio! Sui monti del Gargano e in mezzo ai boschi di questi ci si ritrova improvvisamente in un clima invernale. Pioggia torrenziale, strade allagate e nebbia fanno da contorno ad una delle più

belle ed avventurose giornate motociclistiche del RAT. Qualcuno ha manico anche sotto la pioggia, altri preferiscono essere più prudenti ma tutti insieme si arriva alla faticosa meta. Un pò bagnati ma molto felici. Finalmente seduti e al caldo, dopo aver assaporato le delizie del Gargano e l'ottimo vino della zona ci si interroga x la prossima volta e vista che l'esperienza inverosimilmente invernale non è stato affatto spiacevole, perché non organizzare il prossimo evento RAT in pieno inverno? Un caro ringraziamento va a tutti coloro che hanno partecipato e che hanno reso questa giornata memorabile. E in particolare a Michele Di Cesare della MotoService Triumph Foggia.

Giuseppe Bonfitto, 0882 224929
(moto.service@katamail.com)

Jesi – Luca's Motorcycles

04 dicembre 2005: RAT Inverno
12 marzo 2006: Metauro River
09 aprile 2006: Castello dei Sorci
07 maggio 2006: Run dei Sibillini

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

Latina – Moto Bodema

A casa de' mauro – 22 maggio 2005



È stato difficile, ma siamo riusciti a raccogliere qualche momento importante del primo raduno di questo anno della Moto Bodema. Come qualcuno diceva, intorno al cibo, ma un bel giro in moto e dopo qualche chilometro... Prato, brace e qualche bicchiere di vino! Questo è stato il quarto appuntamento "A casa de' Mauro", ma con più presenze: i vecchi clienti affezionati ed i nuovi che ora, aspettano il nuovo appuntamento del prossimo anno.

27 novembre 2005: Altopiani di Arcinazzo
18/19 marzo 2006: Il Saggiattaro
18 giugno 2006: Raduno a casa de' Mauro

Beccari Fabio, 339 5230876
(fsc16@cheapnet.it)

Lecce – Ferrari Expoautomoto

Loredana Mortella, 0832 340700
(annapetrachi@libero.it)

Lucca – Ferbike

Pieri Mitya, 0583 379585
(ferbikesrl@yahoo.it)

Massa – Alo's Motorcycles

21 maggio 2006: 100 Croci Tour...un passo...al passo
18 giugno 2006: The Game Day...not only competition
2 luglio 2006: Aabetone ...desiderando la montagna.

Marco Bondielli, 0585 830087
(triumph.massa@numerotre.it/marco.bondielli@siriosrl.net)

Milano – Triumph Milano

Marco Lugli, 328 3574865
(ratpackmilano@yahoo.it)

Milano – Ruote a Raggi

Festa delle rane – 03 ottobre 2005



L'andata alla Festa delle Rane di Sartirana Lomellina è stata come da programmi. Ritrovo ad Abbiategrasso nel pomeriggio di sabato 3, grandissimo caldo...roba da mese di luglio. Usciti dai lunghi tentacoli della metropoli milanese, fin quasi a Vigevano, oltre il Ticino, abbiamo incontrato traffico fastidioso. Arrivati a Mortara si è presa una variazione sui programmi. Svoltata a sinistra verso Pieve del Cairo. Strade dritte, qualche curvetta piacevole e tanti prati e campi di riso ai bordi per accompagnarci fin davanti alla redazione di SuperWheels. Era solo una speranza, quella di trovare qualche personaggio del mensile motociclistico...come ci è già capitato in passato di incontrare. Niente di male, arrivare a Pieve non ci ha allungato il tragitto per raggiungere Sartirana. Dopo una decina di chilometri siamo arrivati a destinazione. Parcheggiate le moto e ritrovato Giorgio Norton, proveniente da Voghera con un amico BMWista. Chiacchiere e qualcosa da bere, tanto per toglierci polvere e arsura dalla gola. Giro del paese fino al castello, fino a pochi anni fa era ancora di proprietà della famiglia del Duca d'Aosta. Il tempo delle rane si è fatto sentire dai nostri stomaci. Siamo rientrati nella zona della festa e, dopo tempi tecnici accettabili, sono arrivati i piatti che avevamo prenotato. Tutto buono, anche i vini. La serata è volata e proprio come se fossimo dei gabbiani in cielo...dopo un pò il vento lo abbiamo sentito veramente sui visi. Dopo le zanzare il sollievo del vento fresco.

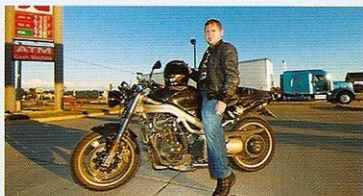
Vento? Se arriva un vento così c'è sempre un motivo. Si alzano gli occhi verso l'alto e i lampi si scorgono in lontananza. Rapidi come dei furetto ci siamo rivestiti, salutati amici e parenti...e riprese le strade di casa. Chi era in moto, come il sottoscritto, si augurava di arrivare fino a destinazione senza bagnarsi. Non possiamo lamentarci. A mezzanotte eravamo in prossimità di Milano e un pò di pioggia ci ha accompagnato fin sulla porta di casa. Non è andata male. Ringrazio tutti i partecipanti a questo appuntamento e tra non molto rimetteremo le ruote in movimento. State pronti, non ve ne pentirete.

Le moto inglesi a Greve in Chianti: XXIII Raduno British Bikes Best – 8/9/10 luglio 2005

L'ormai classico meeting delle moto inglesi d'epoca, organizzato dal motoclub British BikesBest di Milano, dopo dodici anni è tornato a svolgersi a Greve in Chianti (FI) e in questa edizione ha visto una buona partecipazione anche delle nuove Triumph, coinvolte dal RAT di RUOTE A RAGGI - MILANO. Nonostante la volubilità del tempo, la reunion è perfettamente riuscita e ha visto sfilare gruppi eterogenei di bikers anglofili provenienti da parti diverse d'Italia e anche dall'estero. Complessivamente un'ottantina di partecipanti. Greve tra l'8 e il 10 luglio ha accolto i partecipanti con l'abbraccio delle sue incantevoli colline coperte di vigneti e la sosta, il meeting point, è avvenuta nella caratteristica piazza della cittadina chiantigiana (un vero "salotto"). Hanno contribuito alla riuscita del raduno anche il "rombo" emozionante di tante moto e la gita nella campagna circostante, anche se un po' tarpati dagli opprimenti divieti di velocità (nei centri urbani ridotti da 50 a 40 km/h) e dall'impetoso e vigile occhio elettronico delle onnipresenti postazioni autovelox. Ma le "inglesi d'epoca", condotte con amorevole rispetto e la dovuta calma, dagli affezionati proprietari, hanno sopportato forse meglio dei moderni mezzi queste restrizioni esagerate, consentendo ai radunisti di apprezzare maggiormente il paesaggio...e poi tra una degustazione di vino e l'altra anche i conduttori delle "nuove" inglesi si sono facilmente uniformati alle andature generali. Un grazie particolare alla nota "macelleria Cecchini" di Panzano che ha accolto e dato ristoro a tutti con l'abbondante offerta di salumi toscani e (di nuovo) con un ulteriore assaggio di buon Chianti. Bella la serata e la cena del sabato e l'allegria si è stemperata solo con l'inoltrarsi delle ore nella notte profonda ma il mattino seguente, al momento dei saluti, l'entusiasmo di questa esperienza ha fatto rinnovare con gioia il proposito di rivedersi anche nel 2006.

Coast to coast... il grande sogno USA – estate 2005

Cosa dire del viaggio, un sogno... però lascerò raccontare questo sogno a Francesca



che mi ha seguito in questo giro da circa 9.000 km, nelle foto potrete vedere Malefix (Francesco) e Pink Lady (Francesca) e GlobeTrotter (Alessandro) che mi ha fatto da testimone all'altare, un ringraziamento anche a Fullmonty travel, che ci ha organizzato un viaggio perfetto.

Appunti di viaggio di Francesca. Il viaggio di una vita che tutti gli appassionati bikers sognano, ma che una profana come me mai avrebbe pensato di fare e, per di più, su due ruote! Ma il destino a volte ci riserva delle belle sorprese... è bastato un incontro fatale unito ad una buona dose di lucida follia ed eccomi catapultata nella Grande Mela, pronta ad iniziare un'entusiasmante avventura, per la prima volta a bordo di una fiammante Triumph Rocket III. Dall'Atlantico al Pacifico, "alla conquista del West", mi sono lasciata trasportare attraverso paesaggi indimenticabili rincorrendo il sogno californiano e la tanto agognata meta: San Francisco! In sella ad un cavallo d'eccezione ho vissuto emozioni uniche visitando i luoghi più famosi degli States ed inebriata da un senso di libertà che solo una due ruote può regalare: dalla maestosità delle cascate del Niagara e della regione dei Grandi Laghi al fascino della città di Chicago, patria del blues e famoso scenario cinematografico, passando poi per Milwaukee, regno incontestato dell'Harley-Davidson. Un tuffo nei paesaggi aspri e selvaggi delle Badlands, attraversando le sterminate praterie del Midwest, per raggiungere la meta più ambita dai motociclisti: il mitico e sorprendente raduno di Sturgis, dove bizzarri personaggi all'apparenza "poco raccomandabili" si sono rivelati simpatici compagni di chiacchiere... e di bevute! Qui è difficile stupire, ma la nostra due ruote è riuscita con orgoglio a strappare complimenti e qualche scatto fotografico. Lasciata alle spalle la stravagante "bolgia" eccoci salire ad alta quota, rapiti dal silenzio delle Rocky Mountains per ammirare il paesaggio incantato dai numerosi punti panoramici; ma bastano poche centinaia di miglia per passare agli aridi deserti di arenaria rossa di Utah e Arizona e vivere l'impagabile emozione del tramonto nella Monument Valley e nel Grand Canyon. È bastato percorrere un tratto della mitica Route 66 per calarmi nei panni di una vera "Pink Lady" e farmi fotografare a bordo di coloratissime Cadillac. Raggiungiamo il Nevada: all'orizzonte le mille luci di Las Vegas! Due notti di follie e, come in tutte le favole a lieto fine, un divertentissimo ma emozionante matrimonio con la benedizione di Elvis! La luna di miele

non poteva che essere "bollente" perché ad attenderci c'era il caldo torrido della Valle della Morte con i suoi scenari irreali e senza vita. Ma la meta è ormai vicina: sullo sfondo la fascinosa città di San Francisco con il mitico Golden Gate e l'inquietante ombra dell'isola di Alcatraz. Difficile trattenere l'emozione all'arrivo: il traguardo è finalmente raggiunto! Tutti uniti in un unico abbraccio a suggellare un'esperienza indimenticabile e per me fonte di una nuova passione: il mondo delle due ruote!

Il giro del 3 - 03 luglio 2005



Anche questa volta non è andata male. Il giro di ieri, domenica 3 luglio, tra Valbrona, Bellagio e San Primo è venuto bene. Il tempo ha contribuito, la compagnia pure e la cucina della baita dove ci siamo fermati... anche. Un gruppo di 14 partecipanti non è stato male. Le andature sono rimaste blande per fare turismo in maniera rilassata...e per non perderci per strada. Anche il gruppo di Pettinari Classic & Racing Bike è arrivato a sorpresa e ben agguerrito. In futuro faremo meglio e di più. Ringrazio tutti per aver preso parte a tutto questo ambaradan.e conto di rivedervi ad una prossima occasione.

1 maggio 2006: Girando tra i Laghi
4 giugno 2006: Groto tour in Svizzera
30 giugno/2 luglio 2006: British bikes' best

Francesco "Malefix" Cucchi, 348 6560792
(f_cucchi@hotmail.com)

Napoli - De Rosa

15 dicembre 2005: Tombolata di Natale
26 marzo 2006: Giro in costiera

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

Napoli - Supertrè

23 aprile 2006: Follow the sea
04 giugno 2006: Alla ricerca della maga Circe
02 luglio 2006: Go to smerald's cave conquest

Salvatore Aristarco, 339 8480979
(supertrè@tin.it)

Novi - Novi Moto

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

Padova - H Hermes Srl

Capiolo Hermes, 049 772799
(hhermes@tin.it)

Palermo - MEG

Tre torri - 18 settembre 2005



Arrivati al terzo ed ultimo evento RAT dell'anno si possono tirare le somme. Piano piano, si è delineata una sempre più stretta amicizia tra i ragazzi di Palermo e dintorni con i ragazzi di Trapani e provincia...due colonne che formano un arco solido in Sicilia; tutto ciò confermato dal terzo giro RAT. Già, giro, non è stato un raduno come i precedenti! Con un nutrito gruppetto siamo andati prima lungo la statale che arriva a Cefalù, con l'odore d'estate che nella nostra Sicilia è duro ad andarsene, in particolar modo quando si costeggia il mare con il sole e un tepore degno dei mesi estivi! Poi è stato tutto un salire di curve e tornanti alla volta di Gangi, ridente paesino dalle origini medievali nel cuore del parco delle Madonie, ad aspettarci c'era un simpatico amico del gruppo del motoclub maronita che ci ha scortato al ristorante, dopo...IL SONNO! Avendo mangiato a "sazietà" ci ha risvegliato un buon caffè! Quando la giornata volgeva al termine e in alto le nubi nascondevano il sole ci siamo dati appuntamento al centro del paese, tra strade medievali arriviamo in piazza dove qualche pozzo senza fondo ne approfitta per "sbafare" una brioche con gelato e poi via per casa... Tenevo a ringraziare per la riuscita di questo e di tutti i giri, raduni ufficiali ed ufficiosi, per le feste, insomma per tutto ciò che organizzò, i ragazzi del forum WWW.TRIUMPHPALERMO.IT, i ragazzi dello staff del forum che collaborano con me, la concessionaria Meg e i nostri "sponsor" come ad esempio il pub jackass dove ci riuniamo ogni giovedì!

Topi di mare - 9/10 luglio 2005



Come da premessa è stato un "giro" di oltre 700 km tutti uno più bello dell'altro grazie al fantastico gruppo creatosi nella nostra meravigliosa isola...ricordandovi che il nostro

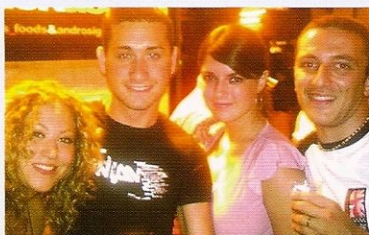
prossimo appuntamento è il 17 settembre, ecco il racconto di uno dei più assidui frequentatori delle attività RAT:

SABATO - Sabato mattina sveglia alle 06:45 per barba,doccia e ultimi preparativi. Alle 07:30 sono già in groppa alla mia fidata Marghespeed, destinazione Palermo per l'appuntamento al distributore di via Oreto. Il rendez-vous è fissato per le 09:00 e arrivo puntuale come un orologio svizzero, anzi alle 08:50. Mi guardo intorno, ma sono solo, i minuti passano, ma niente, nulla, vuoto, deserto e mi sono chiesto ma chi, ma comu, ma chi cazzu(mdrAntonio Albanese)!!!! primi arrivano alle 09:15 e poi di seguito gli altri. Dopo aver consegnato tende e bagagli alla nostra safety-car by Barone gomme partenza in direzione di Enna via autostrada. Arrivo e pausa per la seconda colazione, quindi proseguimento per Piazza Armerina-Caltagirone e Grammichele con sosta per il pranzo a base di pizzetta coca gasta e caffè! Rifornimento con sosta forzata, causa 17€ di benzina non erogati nel tempo limite. Risolto il problema ci rimettiamo in viaggio. Fino ad adesso il gruppo è stato molto omogeneo e la strada si è presentata buona con curve a largo raggio, ma da adesso in poi la musica cambia, l'asfalto è nero che più nero non si può e il gruppo si allunga un pò la strada percorsa è quella che ci porta da Grammichele fino a Pachino. Curvoni veloci e lunghissimi misto stretto e chi più ne ha ne metta. Alla sosta fatta la gomma del Kaimano, proveniente dai turni fatti al T-Day è ormai diventata slick a tutti gli effetti, Sguallari ha 'limato' gli stivali, le gomme delle nostre moto tutte riempite. Comunque alle 16:40 circa raggiungiamo la nostra destinazione. Io, Sguallari e RoSpo insieme a 2 nuovi adepti decidiamo di dormire nei bungalow, che di bungalow non hanno proprio un bel niente; cassette in tutto e per tutto. Dopo la sistemazione nelle 2 di sopra, raggiungiamo gli altri al campeggio dove stanno allestendo il campo per la notte. Un bel bagno veloce e rigenerante e si ritorna a 'casa' per cambiarsi ed essere pronti per le 20:30 per andare a mangiare. Arrivo al ristorante in men che non si dica e parcheggiate le moto ci si siede per consumare la cena. **ANTIPASTO DI MARE, PENNE ALLA NORMA, FARFALLE AI RICCI, PESCE SPADA, CALAMARI E GAMBERI, INSALATA, CAFFÈ, LIMONCELLO.** Su richiesta della Cupola vengono consumate un numero imprecisato di bottiglie di vino bianco fresco e frizzante oltre a quello della casa! Consegna della seconda Patch! Le prove della MotoGp hanno chiuso una meravigliosa giornata. Fuori dal ristorante oltre alle moto ci aspetta una nebbia tipica della Val Padana un'umidità bestiale. Le moto più che bagnate, sono inzuppate. Tutti a nanna, ci si vede domattina

DOMENICA - Ore 08:15 vengo svegliato dal rumore della pioggia che cade. Il cielo è completamente coperto e chiediamo tramite telefono le condizioni meteo sul resto della

nostra Isola. Pioggia torrenziale su Palermo e anche su Castelvetrano è piovuto di notte. Ma tutto d'un tratto esce il sole e il tempo sembra migliorare, raggiungiamo gli altri al campeggio per la colazione e si ritorna a casa....

Forum Party



Come ogni giovedì ci vediamo al Jackass, la nostra "tana" palermitana... Questa serata però è stata particolare, si, è stata la prima festa ufficiale del forum di www.triumphpalermo.it

Sono arrivati ragazzi da tutta la Sicilia, Mazzara, Castelvetrano, Sciacca, Marsala e dovunque da Palermo e dintorni. Non pensavo tanta affluenza ed invece... La birra scorreva a fiumi, le risate si sentivano da lontano e i rombi dei tre, quattro e due cilindri da lontanissimo, una bella serata veramente!

Andrea Calabrese, 380 2569717
(chtulu@libero.it)

Parma – Galli Moto

16-19 marzo 2006: Vediamo chi le fa (gita e Londra e Hinckley)

29 aprile/1 maggio 2006: Dalle radici a Castelnuovo

giugno 2005: Tre Pale per tre cilindri

9-10 settembre 2006: Cilindri inglesi tra il prosciutto

Davide Rebeccani, 348 7651155
(rebeck@libero.it)

Perugia – MD Moto

06 gennaio 2006: Motobefana

26 marzo 2006: Via Francigena nel viterbese

09 aprile 2006: Via Francigena nel senese

24-25 aprile 2006: Monti della Laga

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

Pesaro – Cafè Racer Store

Monti Sibillini – 19 giugno 2005

Dato le condizioni climatiche avverse siamo partiti in ritardo e in pochi (solo 8). Ci accingiamo ad attraversare il centro Italia passando fra un paesino e l'altro fermandoci come prima sosta a Pergola dove la colazione ci attendeva. Ripartiamo soddisfatti perché le condizioni climatiche migliorano, arriviamo alle GROTTE DI FRASASSI per la nostra seconda

sosta fatta di pane, formaggio e salumi locali. Ripartiamo alla volta della PIANA DI CASTELLUCCIO dove per due settimane già trascorse abbiamo perso la famosa fioritura. Bellissima piana dove moltissima gente si divertiva a far galoppare i propri cavalli. Nella piana era molto bello vedere l'Italia fatta con i pini, unica in Italia. Foto di rito e ci accingiamo ad andare al ristorante "Sibilla" da cui nome ne traggono un amaro, il famoso "AMARO SIBILLA". Ci mettiamo a sedere per mangiare le famose lenticchie di Castelluccio. Il nostro rientro è stato tranquillo con solo 50 KM di pioggia, arriviamo a casa in tempo per la cena.

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

Pescara – Faieta Moto

Summer tribute – 18 settembre 2005



Anche questa volta ce la siamo vista male! Considerate che alle 09:30 pioveva a dirotto ma verso le 11:00 è uscito un sole che ha permesso a tutti di partecipare all'evento. Poco male, così abbiamo avuto il tempo di mangiarci tutti i cornetti che Gabriele Faieta aveva comprato per i presenti. La partenza, a causa del tempo, è stata posticipata di un paio d'ore e di conseguenza il giro previsto è stato modificato ed accordato. Partiti dal negozio di pescara ci siamo diretti verso assolaniano, nota meta turistica per sciatori, da lì ci siamo diretti verso bocca di valle dove, dopo aver parcheggiato le moto, ci siamo inoltrati in un bosco molto suggestivo e dopo qualche decina di minuti abbiamo raggiunto l'ambito ristorante. Il gruppo già amalgamato grazie ai precedenti eventi ha dato spettacolo! Ormai ogni raduno è un incontro tra amici che inevitabilmente sente il bisogno l'uno dell'altro anche al di fuori degli eventi. Siamo come una famiglia! Visti e accuditi da mamma TRIUMPH.

Kill Sheep vol.2 – 10 luglio 2005

Ci siamo incontrati alle 10 davanti alla Triumph Pescara e siamo partiti alla volta di Fontevetica, un altopiano a quasi 2000 metri di altitudine. Lì c'è una macelleria che ti dà la possibilità di cucinarti da solo la carne acquistata, infatti ci sono griglie a carbone sparse un po' ovunque e



ognuno va, compra, cucina e mangia! Una delle specialità abruzzesi sono gli arrosticini, piccoli spiedini di castrato di pecora e da qui il nome dell'evento Kill Sheep - "Ammazza la pecora" (che poi ce la mangiamo!) - il posto è magnifico di per sé, noi lo abbiamo reso più colorato con le nostre splendide moto e tutti i partecipanti sono rimasti più che soddisfatti sia dell'organizzazione sia della locazione. L'idea iniziale era quella di eleggere 5 volontari che cucinassero la carne per tutti ma alla fine tutti hanno cucinato per tutti ma ognuno ha bevuto per sé. La strada per arrivare a Fontevetica è una delle più belle che ci sono qui in Abruzzo, curve e tornanti immersi nella natura, passando in mezzo a vecchi borghi medioevali tuttora abitati. Tirando le somme non mi rimane che definire il tutto un gran successo che sicuramente l'anno prossimo vedrà nel Kill Sheep vol.3 un appuntamento atteso da tanti. Dalle immagini non si capisce una cosa fondamentale: tanti partecipanti, intimoriti dai nuvoloni che si scorgevano all'orizzonte, hanno preferito venire in macchina. Le moto che però ci hanno accompagnato fino alla meta erano circa 80, di cui per il 70% Triumph. Sia le maglie sia il pranzo sono stati offerti dalla Triumph Pescara. Inutile descrivere l'atmosfera durante una giornata simile, un vero successo. PS Chi è venuto in auto è stato un codardo... ma Dio solo sa quanta acqua abbiamo preso durante il ritorno.

23 aprile 2006: Fiaschi Roventi
21 maggio 2006: Bike in the wood
11 giugno 2006: Kill Sheep vol. 3

Giuseppe Brunetti, 085 4715867
(faietamoto@faietamoto.com/brune@inwind.it)

Roma - Speed Triple

14-15 maggio 2006: Molise Desaparecidos
25-26 giugno 2006: Raduno dell'orso

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

Roma Centro - AB Moto Due

Caccia al Brigante... la vendetta - 02 ottobre 2005

Finito l'effetto vacanze e oramai già "ri-stressati" dai ritmi lavorativi ci dedichiamo una domenica in sella alle nostre amate due ruote con una giornata nel sud del Lazio. L'itinerario, percorso precedentemente con alcuni temerari, contiene dei passaggi tra paesi, colline e montagne veramente spettacolari e vedrà la pausa mangereccia sulla cima di un colle dove ci accoglierà "Il Brigante". L'appuntamento è da AB MOTO DUE e il tam-tam del nostro evento si era fatto sentire in parecchi garage. Intimoriti da pessime previsioni meteo ci presentiamo puntualissimi davanti al nostro fedele concessionario sperando che il cattivo



tempo non scoraggi i meno "sportivi". Sono le 9.00 e accompagnati da dolcissimi rombi arrivano i primi dieci amici. Non facciamo in tempo ad iniziare la distribuzione dei road book che un flusso continuo di motociclisti invade il nostro piazzale... alle 9.30 eravamo in cinquanta! Uno spettacolo l'eterogeneità dei partecipanti: ragazzi in tuta super racing, giubbotti con air bag incorporati, coppie lui/lei in scarpe da ginnastica addirittura senza calze (?) altri super organizzati con satellitari attaccati ai manubri nemmeno dovessimo andare in capo al mondo e, non ultimo, un ragazzo con uno speed nuovo che aveva reso allungabili verso il basso le pedane del passeggero (... "così la mia ragazza non mi stressa!"). Dopo un veloce briefing partiamo tutti insieme in un unico gigantesco rombo. Uscire da Roma è stato come slegare le catene e riconquistare la libertà. Felici come bambini abbiamo iniziato a salire lungo la Via dei laghi e sprazzi di sole benedicevano l'inizio della sgroppata quando, dietro una curva... Bandiera Rossa! Molti di noi, già assorbiti dalla trance motociclistica, hanno pensato che era stato interrotto il nostro GP ma, semplicemente, si trattava di una maratona! Abbiamo beccato la terribile Maratona dei Castelli Romani! Dopo alcune trattative e vedendo l'incontenibile orda motociclistica le forze dell'ordine ci hanno autorizzato a passare, pregandoci di evitare di travolgere gli affaticati podisti. La libertà era nuovamente riconquistata! In un tripudio di viali alberati e profumi di bosco si arrivava a COLLEFERRO e subito dopo a SEGNI. Una veloce sosta per ricompattare il gruppone e via, si prosegue per MONTELANICO, direzione CARPINETO. La strada diventa più impegnativa e noi iniziamo a scaldare seriamente le nostre gomme, il meglio deve ancora venire. Fino a PRIVERNO è tutto pieghe e staccate, i giri della nuova speed salgono così come la mia concentrazione. La moto si muove agile fra le curve, si fa ammirare per come affronta aggressiva e sinuosa l'impegnativo percorso. Sosta ad un comodo incrocio, alcune foto, una sigaretta, l'allentarsi della concentrazione. La soddisfazione è grande e gli sguardi felici dei ragazzi compensano gli sforzi organizzativi che ci sono voluti in questi giorni. Si prospettava ora una sosta mistico-culturale presso l'Abbazia di FOSSANOVA, insigne monumento di architettura gotica circondata da uno stupendo borgo restaurato composto da una torre, una chiesa, alcuni resti di impianti termali (infatti era un posto frequentato già dai soliti romani) e un Monastero. Il tempo, ma

soprattutto lo stomaco che romba come le nostre marmite, ci guida però lontani dal misticismo... si va verso la tavola imbandita! Ecco la famosa indicazione "COLLE DEL BRIGANTE". Un ultimo sforzo impegna il nostro equilibrio in una scalata al colle con le poderose bi-tri-cilindriche che riempiono l'aria di sound inglese. Arriviamo in cima alla collina e, con imprevedibile velocità, irrompiamo nella sala apparecchiata dove una splendida quanto in salute donzella ci invita a sederci per poter gustare i suoi piatti migliori! Accompagnata da un fragoroso applauso si dava inizio ad una nuova saporida avventura. Grazie mille a Francesco, Luca, Christian e Filippo per la fondamentale collaborazione. Alla Prossima.

5 marzo 2006: Run nella Bassa Maremma
7 maggio 2006: Umbria vinicola
27/28 maggio 2006: Week end del Gusto in Val D'Orcia

Bucellato Antonello, 06 36003897
(info@abmoto.it/a.bucellato@cmbconsulting.it)

Roma - Solomoto Service

Lago di Piediluco - 02 ottobre 2005



Eccoci qui, pronti per un altro appassionante anno insieme e ricco di eventi RAT. Per il nostro primo evento RAT con destinazione Piediluco (TR), ci siamo ritrovati alle 9.00 puntuali come al solito. Ragazzi che bella affluenza, ben 12 TRIUMPH! calcolando le pessime condizioni atmosferiche che stanno flagellando la penisola, direi che non c'è male. Siamo tutti pronti? Speed 1050, Speed 955, Speed Four, Thunderbird, Bonneville, Tiger, Daytona, facciamo rombare i nostri motori e via partiamo per una splendida giornata insieme. Percorriamo la Statale Flaminia e siccome le curve ci fanno impazzire arrivati a Terni decidiamo, per arrivare al Lago di Piediluco, di percorrere la strada che passa sopra la Cascata delle Marmore, che a curve non è niente male. Quel pallido sole che ci ha accompagnato per la prima parte del viaggio sta per abbandonarci, ecco le prime goccioline, la pioggia non ci permette di noleggiare le barchette per poter fare un giro panoramico del Lago; sarà per la prossima volta.

A questo punto non possiamo che rimetterci in sella ai nostri gioielli e partire alla volta di Borgo Cerreto, sulla Valnerina per gustare un pranzo con i ficchi presso il Ristorante il Cacciatore. Peccato che nel tratto di strada che si avvicina al Ristorante il nostro amico

Marcello è stato vittima di un inconveniente, comunque tutto fa fare esperienza.

Finalmente anche se con un po' di ritardo rispetto al previsto eccoci seduti a deliziare il nostro palato con dei sapori di tartufo, cinghiale e carne alla brace, e poi sotto una pioggia battente eccoci prendere la via del ritorno. Speriamo che per la prossima uscita il tempo sia più clemente con noi. Grazie a tutti ragazzi per la partecipazione, grazie a "Playmobil Meccanico" e un ringraziamento particolare a Francesco M., Giuseppe F. e Stefano S. per il grande spirito di gruppo dimostrato.

Norcia - 08 maggio 2005



Ore 9.00 inizia la seconda uscita R.A.T. organizzata dalla SOLOMOTO SERVICE SRL di ROMA. Partenza ore 9.30 dopo una ottima colazione in pasticceria. Percorriamo la statale Flaminia (ottima strada per noi motociclisti, così ricca di curve). Arriviamo a Terni e poi oltre, fino ad arrivare ad ammirare la bellezza della Cascata delle Marmore e pochi Km dopo eccoci arrivati alla prima meta della nostra gita. E già perchè se la prima uscita a Gaeta è stata maggiormente incentrata sull'aspetto turistico, per questa seconda uscita considerata la ricchezza della gastronomia umbra, abbiamo deciso di dedicarci ad un appagante pranzo. Come si può resistere ad un pranzetto a base di tartufi, cucinati alla grande dal simpaticissimo signor Marcello del Ristorante il Cacciatore di Borgo Cerreto. E dopo questo meraviglioso pranzo, che ci ha dato l'occasione di conoscerci sempre di più e soprattutto di farci tante risate, eccoci di nuovo in sella, sulle nostre amatissime Triumph destinazione Norcia. 20 Km circa ed eccoci arrivati, siamo riusciti a portare le moto molto vicino alla piazza principale dove si trova la Basilica di San Benedetto, Patrono d'Europa (vedi foto allegate). Un girotto per il corso e perchè non ammetterlo anche per i vari negozietti di leccornie tipiche del luogo (anche in questo caso abbiamo documentato tutto con una simpatica foto che ha per sfondo uno dei tanti negozi di Norcia). Ore 16.30 purtroppo la bellissima giornata stà per volgere al termine e dobbiamo ripartire alla volta di Roma. Due soste per sgranchirci le gambe e riformire i "gioiellini" ed eccoci di nuovo a Roma.

09 aprile 2006: Orvieto

14 maggio 2006: Scanno

Andrea Biagioni, 06 77250361
(solomototriofale@virgilio.it)

Salerno – Officine Inglesi

20 novembre 2005: Ravello Tour

23 aprile 2006: Costiera del Cilento

21 maggio 2006: Da Salerno a Roscigno

Alfonso Amatore, 3392072945 -
3392519622 (SpeedAlf@jumpy.it)

Savona – Valardo

Ponente ligure – 02 ottobre 2005



Rat Savona, che fortuna! Per questa volta non possiamo fare altro che dire così. Le previsioni del tempo sono catastrofiche, ma il giro previsto nel ponente ligure è stao bellissimo: nemmeno una goccia d'acqua! Mattina ore 09.00, cielo scuro. L'esperienza ci dice che qualcuno preferirà dormire fino a tardi. Tredici moto sono presenti alla partenza con destinazione Albenga: quaranta chilometri di trasferimento autostradale per incontrarci con altri tre "Triumphisti" provenienti dal ponente. Totale sedici moto e tre passeggeri: diciannove eroici personaggi in tenuta da pioggia pronti per sfidare le avversità del tempo. L'unico che non si cura un granchè delle nuvole è Mr. Will, un simpatico signore inglese con la sua brava Sprint ST che è venuto a far parte del nostro gruppo RAT direttamente dal Regno Unito. In realtà sono pochi mesi che vive vicino a Savona, ma per ora non parla l'italiano. Tenteremo di farci capire con il nostro (pessimo) inglese. Bello vedere il gruppo di moto all'uscita dell'autostrada. Gli automobilisti curiosi ci guardano: non il solito gruppo di moto Jap. Le nostre Triumph fanno un figurone! Speed Triple, Thunderbird, Bonneville, Thunderbird Sport, Sprint ST, America... in realtà stiamo aspettando il solito ritardatario che arriva trafelato, ma è simpatico, sorridente e sembra innamorato della sua nuova Bonneville. Si parte! Prima tappa Pieve di Teco per il caffè di rito e il rifornimento di carburante. Su e giù per le vallate la nostra meta è TRIORA in provincia di Imperia: il paese delle streghe che vanta origini antichissime, addirittura si parla del 3000 a.C.! Risparmiaci comunque la storia locale, peraltro interessante e non priva di curiosità. Devo dire che, motociclisticamente parlando, le curve per raggiungere la meta ci hanno trovato veramente eccitati! Dopo un lauto

pasto a base di goliardiche risate andiamo a visitare il paese per godere della sua particolare architettura e della vista dominante sulla Valle Argentina. A piedi percorriamo vicoli e viottoli passando sotto ad archi medioevali. Qui si celebrò, nel 1587, un processo contro alcune donne che li abitavano, da tutti accusate di stregoneria e quindi ritenute responsabili della carestia che in quell'anno flagellò la zona. Numerosi cartelli ricordano le streghe e parecchi turisti, anche stranieri, frequentano il posto attirati dalla storia. Oggi ci siamo anche noi. Riprendiamo le nostre moto per scalare il Passo Teglia e poi giù, attraverso bellissimi boschi di castagni. Eh sì, i castagni... e le castagne! Procediamo incolonnati prestando attenzione al fondo

stradale e la moderata velocità ci aiuta a godere del bellissimo ambiente che ci circonda. Persino Sergio detto "Il Ghiaia" è prudente. Lui che con gli asfalti sporchi ha un feeling speciale e che solitamente li vuole toccare con mano e non solo con le ruote: per

oggi non sarà "Il Castagna". Non ce ne voglia il buon Sergio, lui sa che ci piace scherzare! E così, scherzando e guidando e' passata la giornata. Che dire di più, pioggia scongiurata, sole, tante belle curve, buona compagnia. Bel giro! Ad Angelo detto "Cunnu" è veramente piaciuto un sacco. Andato in ricognizione il sabato precedente, sembra che il lunedì abbia ripercorso le stesse strade con la fidanzata. Tre giorni avanti e indietro a Triora, le streghe lo avranno stregato? Grazie rat! Ci rivedremo tutti al prossimo giro! Rat savona

9 aprile 2006: Raid sui passi della Liguria
14 maggio 2006: Tour tra Acqui Terme e Ovada

giugno 2006: Francia/Barcellona

Riccardo Aliberti, 339 5474192
(valardo.snc@libero.it)

Terni – Bartollini Moto

Laghi in collina – 17 giugno 2005

La terza e ultima tappa dei nostri raduni programmati denominati "laghi in collina" si è svolta il 17 giugno nella nostra verde umbria, per rendere il clima più mite abbiamo passeggiato lungo le rive del lago di Corbara che dista circa 50 km dalla concessionaria BARTOLLINI come sempre la base di partenza. Arrivati al lago siamo risaliti al paese di civitella dove abbiamo ammirato un bellissimo panorama e ci siamo rificollati, poi non ancora sazi di curve e piacevoli sottoboschi ci siamo diretti al lago di Fiorenzuola e quando l'orologio segnava le ore 20 i motori si sono ammutoliti nel fresco delle montagne che avvolgevano l'agriturismo che ci

ha ospitato, per finire bagno di mezzanotte in piscina.

08 gennaio 2006: Moto trip & Triumph ice 2006

11 marzo 2006: Triumph tutti insieme

11 giugno 2006: Tutti a Varano T-Day 06

Manolo Brunotti, 349 2215900
mb.triumph@libero.it

Tolentino – Hony Cars

Colonnari&friends – 9/10/11 settembre 2005



Avete presente un puzzle? Ogni pezzo aveva una sua provenienza precisa, qualcuno Lombardo, toscano, Veneto, pugliese, umbro, abruzzese marchigiano. Una volta uniti s'è formato uno splendido quadro pronto per essere incorniciato. Nonostante il meteo avverso venivo avvertito della partenza di compagini motociclistiche che non vedevano l'ora di raggiungere Cingoli, ridente cittadina in provincia di Macerata meglio conosciuta come il balcone delle marche. Quest'anno la scusa si chiamava "COLONNARI&FRIENDS" lasciando intendere l'ospitalità che un gruppo di amici Marchigiani avrebbero dato a chi avesse avuto il piacere ed il "pelo" di partecipare. Si perchè il tempo non aveva bene le idee precise ma nonostante questo particolare (leggasi inezia) chi ha la moto e gli amici nel cuore non si lascia certo intimidire. Anche quest'anno la colonna marchigiana coadiuvata dall'art director Onorio (Honycars) ha oleato la ruota con un'organizzazione puntuale precisa ed affidabile come un tricilindrico inglese. Le premesse c'erano tutte, il villaggio che ci ha ospitato (VERDE AZZURRO), un acquapark immerso nel verde ci avrebbe messo a disposizione cassette prefabbricate con ogni confort, ristorante, discoteca e parco acquatico per sollazzare anche l'ospite più pigro. Il giro in programma era stato pianificato in modo da garantire paesaggi e divertimento "intra codice", le nostre terre su questo garantiscono ampie garanzie. 300km di curve, Cingoli, visso, tratto di Valnerina, sellano, Case nuove, fiastra regalavano ad ogni tornante scorci stupendi che si aprivano da gole che non avrebbero fatto minimamente presagire uno spettacolo del genere. Non eravamo molti, diciamo giusti aggiungeremmo perfetti. una

Sessantina di privilegiati che scorrazzavano le loro Triumph lasciando gli occhi dei passanti attoniti. Grazie a mamma Triumph che ci ha forniti di gadgets, siamo riusciti a mettere su una stupenda lotteria con ricavato da dare in beneficenza ad un istituto di Falconara (AN) che si occupa di Bambini portatori di handicap, riuscendo a conferire quella valenza umana che nella sensibilità delle persone dava spessore all'evento. Dopo la lauta cena, il putiferio in discoteca, si perchè la colonna marchigiana ha messo le mani anche li proponendo un DJ RESIDENT COLONNARO di tutto rispetto. Tanti i complimenti, tanti gli sms di ringraziamento pervenuti come tante le nuove amicizie fatte e l'ennesimo consolidamento di quelle oramai esistenti sono a corollario di un fine settimana da ricordare.

Religious run - 18.giugno.2005

Nonostante i tanti sbadigli la partenza è avvenuta nella prima mattinata di sabato 18 giugno. 22 persone presenti consapevoli che oltre al giro si sarebbero guadagnati un posto in paradiso visto che la destinazione era Santa Rita da Cascia. 18 Triumph presenti di ogni genere, con l'eccezione di due Jap. L'organizzazione è stata perfetta e puntuale coadiuvata oltre che da me anche dalle Suore del cuore immacolato di Santa Rita da Cascia che ci aspettava con una certa impazienza. Abbiamo schivato (anche con il suo aiuto) diversi telelaser, autovelox e forze dell'ordine pronte al ritiro coatto di libretti sparpagliate per tutte la Valnerina. LA strada è come sempre stupenda anche se da affrontare con il dovuto rispetto e intelligenza. Un passo allegro, senza mai forzare ci ha accompagnati fino a destinazione dove l'organizzazione aveva predisposto un banchetto piuttosto originale, una bella scalinata all'ombra del santuario imbandita con ogni tipo di Norcinerie. Al ritorno abbiamo fatto la medesima strada passando però per la diga di Fiastra che ci ha regalato un panorama per quanto noto, sempre stupendo. Nessun rischio, tanto divertimento e quella sana amicizia che tiene oramai in piedi la colonna marchigiana e tutti i suoi numerosi amici. La colonna promette grandi cose, STAY TUNED!

18 dicembre 2005: Sanpacificotreffen
Pasqua 2006: Civitanova-Civitavecchia-Civitanova

Luca Tintinelli, 0733 973955-329/3231477
info@honycars.it - l.tintinelli@eclipseadv.it

Torino – Happy Moto

Secondo giro in Liguria – 09 ottobre 2006

Ieri, in una giornata dove finalmente il sole ci è stato amico si è concluso un altro giro degno di nota, abbiamo percorso un bel po' di strada senza l'assillo di seguire il più veloce anche se l'andatura a tratti non era proprio contemplativa. Siamo sbucati da Torino ad Imperia dove un ristorantino con 26 euro ci ha



rifocillati di alimenti a base di pesce...che non guasta mai: Il rientro è stato ancora più bello poiché amici di vecchia data si sono fatti ri/vedere e ho potuto assaporare piaceri remoti e constatare che anche le donne alla guida delle moto sono, come dire, brutali. Grazie a tutti voi che rendete queste uscite piacevolissime e per "sopportare un tipo come me".

26 marzo 2006: Colline astigiane
30 aprile 2006: Mari e monti
25 giugno 2006: Run della Francia

Gerardo Tortora, 011 752448
happymoto@virgilio.it -
tortora.gerardo@credit.tin.it

Udine – Dreambike

Roberto Ulian, 0432 852083
dreambikeudine@tiscali.it

Varese – Moto Africa Adventures

16 aprile 2006: Lago di Lugano

Fernando Gargiulo, 0332 203615
africadventure@libero.it

Vicenza – Motoboom

22/25 aprile 2006: Dal Veneto alla Toscana
11 giugno 2006: Triumph e quad, gita sui colli con variante fuoristrada

Deliperi Edoardo, 338 4425214
info@motoboom.it

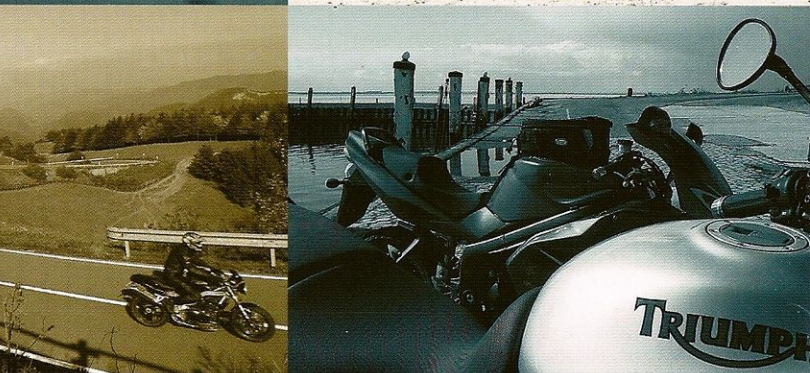
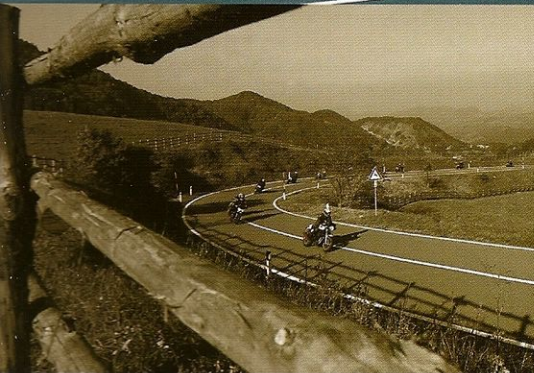
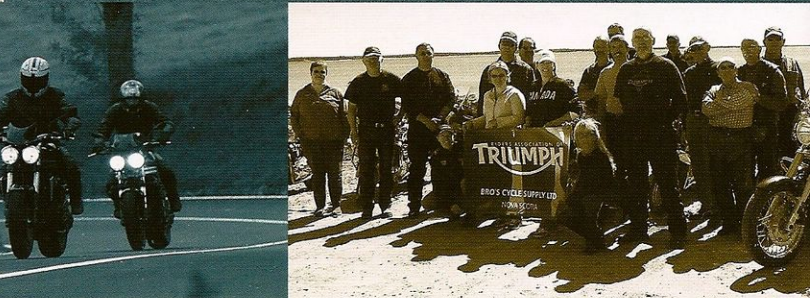
Verona – Numero Tre Verona

07 gennaio 2006: Dal tramonto all'alba
05 marzo 2006: È primaveRAT
08 maggio 2006: La grande guerRAT
02 luglio 2006: Ringing Rocket Tour
03 settembre 2006: tRACtor tour

Mauro Lippi, 045 8201607
numerotrever@infinito.it

Voghera – Bandirola Moto

Luca Ramari, 0383 47857
bandirolamoto@libero.it



www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

TRIUMPH
GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

Il mondo non ha più segreti

Scegliete la vostra strada e fatelo nel modo più semplice, ovvero con il Triumph Satellite Navigation System. Piccolo, facile da usare, dotato di un audio chiaro e di istruzioni video ben leggibili, il sistema ha caratteristiche tecniche all'avanguardia, come il 'multiple destinations'. Selezionate più di una località e lasciate che pianifichi il tragitto migliore per unirle. Provate ad inserire Roma, Firenze e Bologna e scoprite dove vi guiderà. Volete saperne di più? Visitate la nuova pagina "Informazioni" nella sezione "Parti speciali e Accessori" del nostro sito, o trovate la strada per raggiungere il concessionario Triumph più vicino.



Alla Scoperta dell'Est

Giovanni Lamonica e la sua Tiger hanno fatto rotta verso il Mar Nero, attraversando la Romania. Durante il suo viaggio hanno potuto assaporare tutta la varietà di paesaggi, abitudini e storia di questi Paesi. Ma, soprattutto hanno potuto apprezzare la generosità e l'ospitalità di gente che vive con dignità la sua grande povertà. Benvenuti nella regione dei Maramures.

testo e foto di Giovanni Lamonica

Proprio al confine con l'Ungheria e l'Ucraina, c'è una depressione cinta da alte montagne che hanno contribuito alla formazione di una originalissima unità di paesaggio e cultura: la regione dei Maramures, in Romania. Arrivando dalla puszta ungherese, piatta, paludosa e nonostante la guida ci indichi la frontiera come un valico di confine, notiamo che le caratteristiche del paesaggio, ma sicuramente non quelle dell'asfalto, non cambiano per almeno 80km, fino a Baia Mare dove un violento nubifragio ci accompagna in un'area geografica del tutto diversa. Le montagne

compaiono improvvisamente mentre percorriamo una strada in pessime condizioni. Una vecchia miniera dopo una decina di km scorre sulla dx e ci infiliamo in una gola, preludio di una delle zone più interessanti del continente.

51. Questo numero continua tornarmi in mente. 51€, è il reddito pro capite di questa area del Paese. E sicuramente le cose che più attraggono il viaggiatore distratto, alla cui categoria io senza dubbio appartengo, sono le condizioni di estrema sofferenza e povertà che abbinate alla davvero indecorosa condizione delle strade mi riporta alle esperienze sud americane. La gente? Se decidete di venire qui



TRIUMPH In viaggio



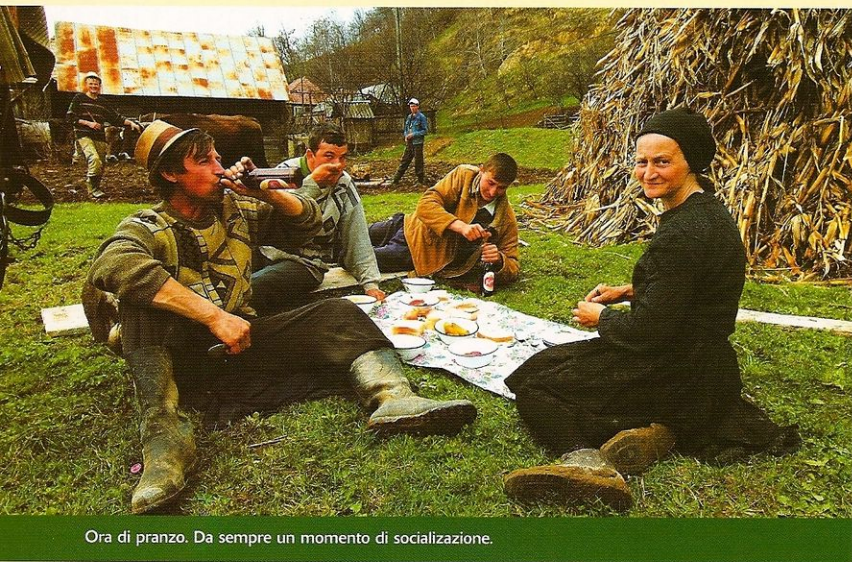
non preoccupatevi, nessun problema. Forse miseria, comunque assai dignitosa, ma grande ospitalità, cordialità e cortesia. Avete un problema o una perplessità? Vi siete persi o non trovate la strada (e qui credetemi può capitare anche se si raggiungerà l'estremo nella confinante Bulgaria). Non preoccupatevi, rivolgetevi tranquillamente alle persone del

posto saranno ben liete di aiutarvi anche considerando il fatto che la lingua è sicuramente di aiuto essendo di origini latine. Dovunque, cosa che costituirà un fatto normale, bambini per strada ci salutano e ci corrono incontro. Si comincia a salire. Deve aver nevicato da poco. Faremo sosta dopo il villaggio minerario di Baia Sprie, che come

molte città del suo genere è fortemente multi etnica, nella vana speranza che l'attesa giovi al miglioramento delle condizioni climatiche. Il giorno dopo se possibile, il tempo è ancora peggiore. Cominciamo a salire verso il passo di Gutâi.

Un ambiente transilvanico ci accompagnerà fino a Sighetu Marma?iei, città di confine nonchè capitale del Maramures. L'Ucraina è a un tiro di schioppo e dopo aver deciso di visitare il cimitero allegro di Sapanta, imbocchiamo la valle dell'Iza. Un cielo plumbeo ingrigisce il panorama ma ogni sosta è una vera gioia: tutti, dagli adulti ai bambini ci mostrano attenzioni e curiosità incredibili. A metà giornata ho già il mio blocchetto degli indirizzi pieno a metà.

Non chiedono altro che inviarti una delle foto che vengono scattate. A Barsana arriviamo nel pomeriggio e attraversando il paese in cui si susseguono i soliti splendidi portoni d'ingresso lavorati in legno, scorgiamo il monastero in alto. Sostiamo per quasi 2 ore aspettando che le nuvole lascino libero il cielo. Usciti dalla valle la strada si inerpica verso il passo di Prislop, l'unico che colleghi il Maramures con la Moldavia. La vista comincia ad aprirsi. E qui si realizza l'ennesimo incantesimo: l'asfalto craterico, l'assenza di traffico, la solitudine mi riportano alle esperienze dell'Alaska e del Camino Austral in Cile o delle lande islandesi.



Ora di pranzo. Da sempre un momento di socializzazione.

E' BASTATA MEZZA GIORNATA PER RIEMPIRE LA MIA AGENDA CON GLI INDIRIZZI DI TUTTE LE PERSONE CHE VOLEVANO SPEDISSI LORO LE FOTO CHE SCATTAVO



Siamo in Europa?

Scollino a 1411m. C'è neve, fa freddo ma la sensazione è di assoluta libertà: apro la visiera del casco e comincio a scendere quasi sempre in piedi sulle pedane. Solo camion, pochi, carichi di tronchi spesso più lunghi di un terzo dei loro rimorchi, che cercano di evitare le buche della strada ed io a cercare di evitare loro.

Arriveremo nel punto di fine tappa tardi. Troppo tardi. Un consiglio: non viaggiate di notte! I carretti a cavallo continuano a circolare anche dopo il tramonto senza alcuna possibilità di essere scorti, e spesso anche nei villaggi non c'è illuminazione.

Dopo il Maramures e le strade per uscirne, tutto ci si aspetterebbe tranne che spostandosi ad est le condizioni possano migliorare. Ed invece una serie di monasteri fortificati dichiarati patrimonio mondiale dell'UNESCO, con relativi fondi hanno compiuto il miracolo. Ci sarà da divertirsi per quasi tutto il percorso, ma sempre considerando la guida avventata dei rumeni.

Una giornata va dedicata interamente ai monasteri della Bucovina meridionale situati nella parte settentrionale della Moldavia: Voronet, Sucevita, Putna e Moldovita, i più importanti della zona per diversi aspetti, dalla qualità degli affreschi esterni, alle dimensioni degli edifici od alla struttura delle fortificazioni che in alcuni casi le cingono.

Preferiamo non sostare nuovamente a Suceava che nonostante sia uno dei punti di partenza per la via dei monasteri non offre grandi strutture ricettive e ristoranti.

Infatti se nella Bucovina, ci sono delle vere e proprie opere d'arte, nella zona più meridionale, quella di Neamt, si battono sicuramente tutti i record di santità, in quanto vi si trovano una cinquantina tra



monasteri ed eremi.

Meglio prenderla un po' alla larga, guidando per una giornata e inserendo un paio di passi ed alcune valli. Arrivati a Vatra Dornei decidiamo di transitare per la valle del Bistrita.

La scelta si rivelerà giusta per 2 motivi, la stradina neanche tanto rovinata e praticamente priva di traffico e la valle davvero un piacere sia per la guida che per la vista.

Attraversando la valle, noto che le persone hanno abbigliamenti e caratteri somatici diversi, probabilmente dovuti ad influenze slave e magiare. Molti si spostano ancora con i soliti carretti di legno ma questi sono più carichi e viaggiano con famiglia: sono rom.

Non sono mezzi di lavoro ma vere e





proprie case mobili. Ne sorpasso uno ed ormai abituato alla routine mi fermo ed aspetto che mi sorpassi per fotografarlo. La reazione è assolutamente inaspettata. Il capo famiglia blocca il carretto e mi viene incontro chiedendomi, qualcosa che non capisco ma che non faccio fatica a identificare con un'offerta per la foto appena scattata.

Ormai abituato all'estrema collaborazione dei Daci in Maramures, non ho chiesto il permesso, cosa che rientra nelle regole più elementari del rispetto verso il prossimo. Comunque ci salutiamo ed il viaggio prosegue.

La bellezza bucolica viene interrotta all'imbocco del lago artificiale dove il Bistrita diventa immisurario. Cemento spalmato dappertutto con lungimiranza devastatrice.

Andiamo subito a dx per Borsec per belle strade.

Il passo di Bicaz ci attende. Buche, ghiaia curve strettissime e continue. Però bello. La tortura (se non avete il mezzo giusto) fra l'altro non è neanche di breve durata, perché per arrivare a lacu Rosu la prima attrattiva lungo la strada, bisogna percorrere circa 25km. Arriviamo ed il lago è completamente ghiacciato, nonostante sia fine aprile e continuiamo per entrare di lì a qualche minuto nelle gole.

Impressionanti! Ripidissime, inghiottono letteralmente la strada che vi si tuffa dentro.

Il giorno dopo per concludere il giro transiteremo anche dalla strada che costeggia il lago artificiale di Izvoruili Muntelui che la mattina prima avevamo evitato.

Anche qui nonostante la giornata sia veramente brutta la vista e le condizioni della strada sono apprezzabili. Ci concediamo un paio di visite ai 2 monasteri più importanti dell'intera regione ma non è giornata, piove, forte e decidiamo di concludere anche perché dobbiamo arrivare a lasi che non è propriamente dietro l'angolo.

Stasera, in questa che una delle città più attive dell'intero paese, capitale economica e culturale della Moldavia, la più antica città universitaria del paese non che secondo come dimensioni solo alla capitale. Ci sono tutti i presupposti per verificare se le impressioni sulle ragazze rumene fatte da Nando, conosciuto qualche giorno prima, corrispondono a realtà.

Alla fine, dopo quasi 4000km in cui abbiamo incrociato, traghettato, costeggiato più volte il Danubio, arriviamo al suo delta, percorrendo per una quindicina di km l'argine

che va da Galati a Braila. L'impatto non è dei più naturalistici nonostante l'area sia stata dichiarata riserva naturale.

Infatti le due cittadine la prima con enormi casermoni, la seconda con un'aria riposante e gradevole furono negli anni '60 le vittime di uno sviluppo industriale che portò alla costruzione delle maggiori acciaierie del paese. Resti fumanti di archeologia industriale in semi abbandono. Ma il tempo con il suo scorrere a volte porta benefici: il delta è ormai dichiarato riserva naturale e protetto dall'UNESCO. La strada, dopo avere traghettato uno dei bracci del Danubio, arriva a Tulcea, definita la Porta del Delta e poi piega decisamente verso sud ed il confine.

Terra di confine tra Europa ed Asia, queste le sensazioni che si respirano guidando verso Costanza: 360° di spazi infiniti! Bianchissime nuvole sembrano spingere il cielo ben oltre l'orizzonte.

Come al solito mi attardo per scattare foto e guidare in queste condizioni è qualcosa che ogni volta mi rende incredibilmente felice.

A Costanza evito la circonvallazione e punto direttamente verso il centro città, un poliziotto ferma la macchina che mi precede e, già che c'è, pure me. Rivedo le situazioni del 1995, quando in un impervio attraversamento dell'est Europa fummo letteralmente massacrati dalla polizia locale.

Alla fine riparto con 5€ in meno nelle tasche: fregato in pieno!

Finalmente in Bulgaria. E' il punto più distante del nostro viaggio. Il Mar Nero ha attirato turisti per secoli e persino gli antichi greci, già dal XII secolo a.C. vi avevano fondato le loro colonie. Anche noi non abbiamo potuto esimerci, soprattutto dopo che i km sono diventati ormai più di 4.000, percorsi in questo nuovo ma affascinante est europeo che sta rapidamente cambiando.

Intanto chiariamo una cosa: il Mar Nero non è nero, anzi spesso è di un blu cristallino davvero invidiabile.

La parte settentrionale è sicuramente quella che mi è piaciuta di più. Gente cordiale e ospitale che non esita ad invitarvi a bere un caffè o una limonata e scambiare 2 chiacchiere, come ci capita a Kavarna, o la signora tutto fare del ristorante dove siamo a cena la sera e che non capendo che ho bisogno di una ricevuta unica me le strappa tutte e 3 facendomi capire che è tutto ok perché abbiamo già pagato.

LA VALLATA MI SVELÒ UNO DEGLI SCENARI MONTANI PIÙ BELLI E INCONTAMINATI CHE MI È CAPITATO DI VEDERE, PUNTEGGIATO QUA E LÀ DI VILLAGGI

Da Zlatni Pjasaci, invece inizia una zona dove la cementificazione da grandi alberghi abbruttisce una costa veramente bella, con lunghe spiagge bianche e mare pulito. Lavori frenetici stanno trasformando, fortunatamente solo poche aree in zone asettiche, chiuse e controllate da vigilanza armata. Siamo pur sempre in Bulgaria, uno dei paesi più poveri, col più alto tasso di orfani di strada del continente, ma questo sicuramente ai turisti che calano in massa verso questa zona non interessa: meglio una bella puntatina al Casinò o un long drink in spiaggia.

Numeri spaventosi: la costa del sole che va da Albena a Varna, totalizza 110 alberghi (ma ne stanno costruendo molti altri), complessi tra i più grandi d'Europa che attirano qualcosa come 2 milioni di turisti all'anno provenienti dai paesi dell'est ma anche da Germania, Inghilterra e Scandinavia.

Passata Varna invece oltre che ad affrontare la strada migliore di tutto l'itinerario, panoramica ottimamente asfaltata e ricca di curve, è possibile trovare posti tranquilli e piccoli borghi di pescatori, due su tutti, Sozopol e Nesebar: cominciano a cementificare anche qui ma ancora a livelli non frenetici, anche perchè è intervenuta di nuovo l'UNESCO.

Noi abbiamo sostato a Nesebar chiamata la città delle 40 chiese. Va detto però che in alta stagione diventano sicuramente le località più turistiche dell'intera costa: quindi cercare di evitare luglio ed agosto se possibile. Ne vale assolutamente la pena.

Bene, siamo alla fine. Da qui si torna indietro e ci concediamo per la seconda volta la fantastica strada fino a Varna, irriducibili bambinoni nel parco giochi della curva. Percorsa ad aprile è davvero uno spasso! Probabilmente in estate le cose, dal punto di vista del traffico, cambiano molto.



Il nostro arrivo, anche nei villaggi più sperduti, è sempre stato salutato da un caloroso benvenuto.



Tripla scelta per la Ro

Alla inimitabile Rocket III si uniscono, nel 2006, la Rocket III Classic e la Rocket III SE. Se l'originale ha fatto breccia nel cuore degli amanti del concetto di power-cruiser, la Rocket III Classic si rivolge a tutti coloro che preferiscono un approccio alla guida più rilassato.

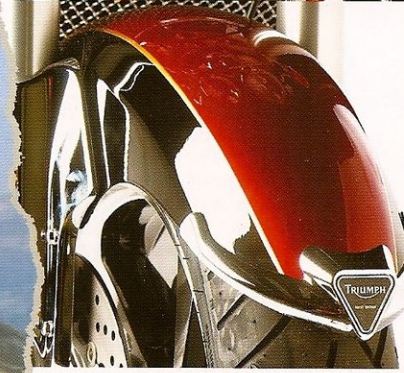
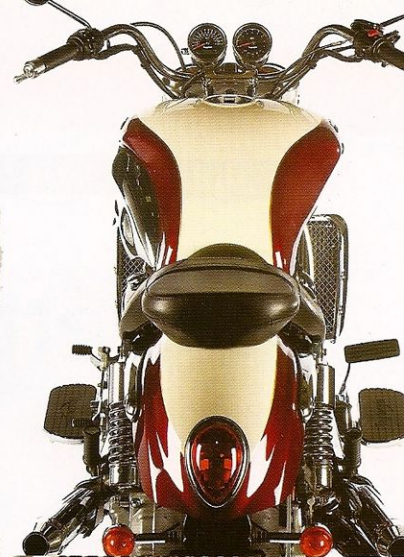
Assolutamente orientata al comfort di pilota e passeggero, la Rocket III Classic è accessoriata con footboards, manubrio arretrato e una comodissima sella touring. Tutti particolari significativi che accrescono le già notevoli doti di macinatrice di chilometri.

Realizzata in serie limitata nei colori Jet Black/Sunset Red con finiture Gold oppure Cherry Red/New England White con finiture Gold, le sue abbondanti cromature contrastano con gusto il nero del motore, mentre i finali conici degli scarichi sono il tocco finale per una moto che è già di per sé un mezzo unico per stile e carattere.

La Rocket SE, anch'essa prodotta in serie limitatissima è realizzata sulla base della Rocket III ma vanta una nuova colorazione tribale. Disponibile in Mulberry Red o Monochromatic Caeruleus Blue, la Rocket SE costerà, come la sorella Classic, 18.290 euro. Per saperne di più rivolgetevi al vostro concessionario o visitate www.triumph.it



cket III



Lettere

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

Che tempra!

Richard Thorpe

UK

La mia Sprint Sport è la prova che in Triumph sanno quello che fanno, e lo fanno molto bene.

Sono diventato triumphista nel 2002, dopo una pausa di 20 anni, grazie ad un ritorno di fiamma procurato da un amico che mi ha fatto fare un giro sulla sua Trident 750. In questi anni ho vissuto la mia passione intensamente, mi sono informato sulla storia di Triumph e ho anche imparato ad eseguire alcuni interventi sulla mia moto, che uso ogni giorno dell'anno, anche con il brutto tempo e che non mi ha mai dato problemi.

Un giorno di febbraio, quando un 4x4 l'ha travolta nel parcheggio di un supermercato, l'idillio ha rischiato di finire. I danni sono stati ingenti, ma per fortuna niente di serio a



motore e ciclistica (grazie, progettisti Triumph!) così, dopo poco tempo, era nuovamente in strada, come se nulla fosse accaduto. Ora ho la certezza che anche la mia prossima moto sarà una Triumph, e so anche quale: la Sprint ST.

Non poteva che finire così

Dave Cohen

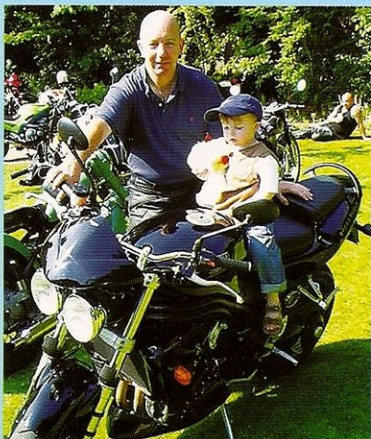
Nuova Zelanda

Il R.A.T. co-ordinator neozelandese è una donna, si chiama Lynita Gilmore e guida una T100. Fin qui, nulla di strano. Già più particolare è il fatto che abbia appena sposato il pack leader di Wellington, Mick Atkin. Alquanto originale il fatto che la cerimonia si sia svolta in modo itinerante, con tanto di corteo motorizzato alimentato dai pack locali. Ciliegina sulla torta, al posto della classica giarrettiera, Lynita sfoggiava una ben poco sexy fascia con la Union Jack... All'apparenza una coppia con molte cose in comune, ma forse una nube rischia di offuscare il loro futuro: chi si accaparrerà la prima Daytona 675 che arriverà sull'isola?

Una giusta causa

Paul Burbridge

UK

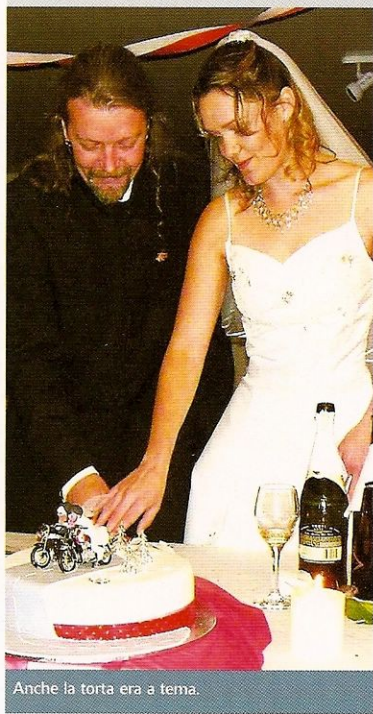


Paul Burbridge e il piccolo Ben.

Un venerdì pomeriggio mi fermai, come di consueto, al solito pub per una birra quando il proprietario mi chiese se avessi voglia di organizzare un run per raccogliere fondi da devolvere all'istituto per bambini abbandonati della mia città.

Accettai e, grazie anche all'appoggio della stampa locale, di Ben Gray – un socio R.A.T. – e di altri motoclub, una domenica di settembre mi sono potuto sedere fuori dal pub e osservare orgoglioso il serpente di moto che percorreva le vie della città. Non avevo idea di quanti avrebbero aderito all'iniziativa, ma ero sicuro che l'animo e il carattere dei triumphisti non mi avrebbero deluso.

Infatti riuscimmo a raccogliere più di 1000 sterline che consegnammo, accolti con grande calore, ai responsabili e ai bambini dell'istituto.



Anche la torta era a tema.

Un'attesa ben ricompensata

Sofia Durao

UK

Dopo diversi anni di innamoramento, sono finalmente riuscita a coronare il mio sogno, acquistando una Speed da Jack Lilley. Ci ho già percorso un sacco di chilometri, compresa una puntata al Nurburgring, in agosto. Un'esperienza entusiasmante in un posto ricco di fascino; la cornice ideale per una Speed!

Mi piace leggere Torque e vedere pubblicata la mia foto durante la visita organizzata ad Hinckley insieme ad altri triumphisti portoghesi mi ha fatto immenso piacere. Inoltre la mia visita ha coinciso proprio con la settimana nella quale è stata assemblata

la mia moto. Un segno del destino. Ho lavorato e vissuto in Inghilterra per quasi cinque anni. Le persone sono molto piacevoli e l'ambiente motociclistico estremamente evoluto rispetto al mio Paese. Peccato per il clima, sovente inclemente, e per le rigide limitazioni previste dal codice della strada, comunque il bilancio è assolutamente positivo.

Una delle caratteristiche migliori dello spirito Triumph è lo stretto legame fra tutti coloro che guidano e amano queste moto e sono davvero contenta di essere entrata a far parte della famiglia. L'attesa è stata ricompensata!



Sofia e la sua Speed al Nurburgring.



La collezione di Dave è in costante crescita.

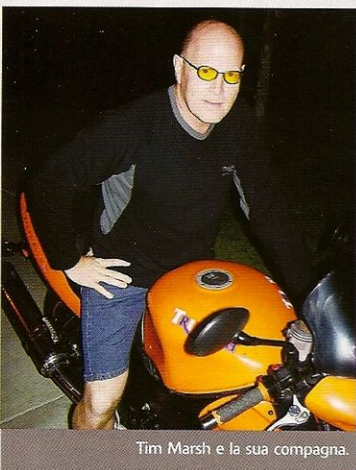
Attrazione fatale

Dave Plante

USA

Guido moto da oltre 30 anni e sotto il mio sedere sono passati un sacco di modelli. Nel febbraio del 1997 sono capitato da un concessionario di Washington e ho incrociato lo sguardo con quello di una Trophy 900. Il giorno dopo sono tornato per acquistarla e da allora ne abbiamo percorsa, di strada. Ho cominciato ad appassionarmi al marchio e alla sua storia, e ora sono diventato l'"esperto" della mia zona.

Qualche tempo dopo mi sono trasferito a Seattle e lì ho trovato una T120 del 1963 che cercava un nuovo garage dove stare. Poi è stata la volta di una Daytona 900 che ha preso il posto di una Buell e poco dopo è arrivata una T120 chopper bisognosa di restauri. Nel 2003 ho cominciato a vedere articoli sulla Thrupton e non ci è voluto molto perché capissi che dovevo averne una, così ho venduto una Kawasaki 1100 ad un amico e ho fatto spazio per la nuova arrivata. Ma non mi sono accontentato di riempire il mio garage: ho anche convinto la moglie di un amico ad acquistare una T100. Non so quando la mia passione avrà una fine ma sono sicuro che prima di allora dovrò ingrandire il mio box per fare spazio ad altre Triumph.



Tim Marsh e la sua compagna.

Mai perdere la speranza

Tim Marsh

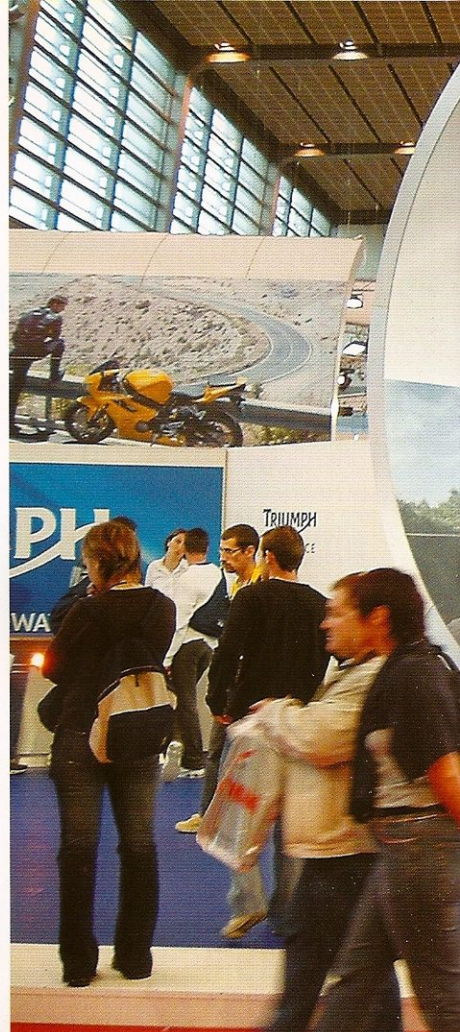
USA

E' accaduto solo lo scorso anno, alla tenera età di 51 anni. Ho finalmente comperato la moto da strada. Essendo una persona un po' particolare, il cosiddetto "essere umano con la parte destra del cervello dominante", nonché ex-pilota di Speedway, ho deciso che anche la mia moto avrebbe dovuto essere particolare.

Ecco il perché della Speed Four. Nel primo anno di vita abbiamo percorso quasi 15.000km, grazie anche al fatto che, abitando nella California del sud, il clima è favorevole tutto l'anno. La mia droga è diventata

zigzagare fra le macchine in coda (cosa assolutamente legale nel mio Stato), una specie di rivincita dopo una vita passata in colonia.

Naturalmente, possedere una Speed Four arancione non mi sembrava sufficientemente originale, così l'ho personalizzata un po', cercando di richiamare il suo animo british con una colorazione molto particolare. Insieme siamo stati dappertutto e abbiamo fatto tutto ciò che volevamo, senza multe, senza problemi e senza incidenti. Il cosiddetto matrimonio felice.



Tempo di Saloni

Il nuovo stand Triumph è stato progettato per coinvolgere i visitatori in una esperienza completa. Ha salutato la presentazione ufficiale della Bonneville Scrambler e della Daytona 675 Triple al salone di Parigi - in settembre - a da allora ha accolto più di un milione di visitatori, compresi i due saloni seguenti di Birmingham e Milano. Per realizzarlo sono stati necessari tempo, energia e, soprattutto, visione creativa. Simon Carter ha incontrato due degli uomini fondamentali per il successo di questo progetto.

Tue Mantoni, direttore commerciale di Triumph, è convinto che sia importante che la Casa sia rappresentata nei maggiori Saloni europei - c'è il contatto diretto con il cliente e la gente può sedersi sulle moto - e ha avuto un ruolo centrale nel definire le caratteristiche del progetto.

PARTECIPARE AI SALONI È UNA GROSSA OPPORTUNITÀ

È molto importante mostrare dal vivo i nostri prodotti e permettere a tanta gente di sedersi sulle moto.



TRIUMPH In scena

I NUMERI DELLO STAND TRIUMPH

448 metri quadrati

12 persone addette al montaggio

5 giorni necessari al montaggio

4 camion per trasportare il materiale

3 giorni per smontare lo stand



VOLEVAMO CHE TUTTO AVESSE UN'ARIA FRESCA...

Ci sono Case che hanno uno stand con una forte immagine aziendale e che viene utilizzato per diversi anni. Noi lo cambiamo ogni anno e penso che ciò ci metta in una luce differente. Certo, è più costoso, ma dimostra come Triumph sia un marchio in costante evoluzione.

VOLEVAMO CHE SI RESPIRASSE UN'ATMOSFERA CHE TRASMETTESSE IL FEELING DI TRIUMPH...

Come il nostro slogan, siamo andati per la nostra strada. Abbiamo creato uno stand caldo e accogliente, in grado di offrire una

esperienza differente. Nel mezzo si può vivere la storia di Triumph, insieme alle immagini degli ultimi modelli, e capire cosa sia il R.A.T.

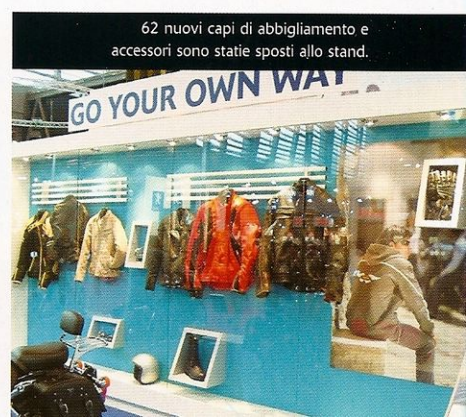
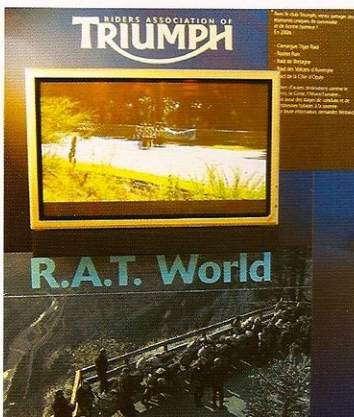
Nel contempo, abbiamo utilizzato differenti colori e foto per diversificare le diverse aree dello stand. Per esempio, la zona che ospita le moto e l'abbigliamento disegnati da Paul Smith.

RISPETTO ALLE ALTRE CASE, FORSE PARTECIPIAMO A MENO SALONI...

Preferiamo fare poche cose ma farle bene, per cui abbiamo scelto di presenziare a Parigi, Birmingham e Milano. Parteciperemo anche a eventi minori, ma saranno le sussidiarie locali ad occuparsi degli stand.

REALIZZARE LO STAND È COSTATO SVARIATE DECINE DI MIGLIAIA DI EURO...

Se si considera il numero di persone che visitano i saloni e l'immagine che ne otteniamo, l'investimento può essere considerato saggio, confrontato con altri metodi più tradizionali come la pubblicità tabellare.

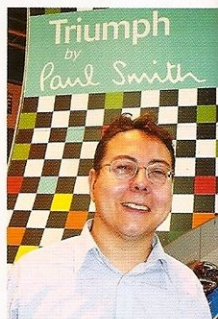


62 nuovi capi di abbigliamento e accessori sono state spostati allo stand.

Per finire il puzzle gigante ci sono voluti 12 uomini e cinque giorni di lavoro.



Steve Szczepanski è il direttore di GLS. Con un'esperienza di 15 anni nel mondo dei saloni europei e un pacchetto di clienti come IBM, Jaguar e Aston Martin, era il partner ideale per tradurre le idee di Triumph in realtà. Dal primo incontro al momento del montaggio dello stand, a Parigi, sono passati nove mesi.

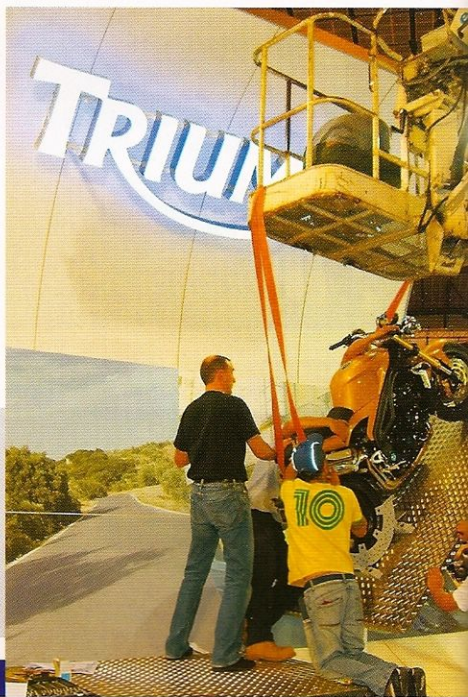


CON STRUTTURE DI QUESTE DIMENSIONI, NON C'È TEMPO PER FARE PROTOTIPI...

Molti degli elementi sono stati assemblati per la prima volta durante l'allestimento. Abbiamo realizzato più di 20 disegni per costruire lo stand perché molti pezzi erano unici. La realizzazione dei particolari è avvenuta solo quattro settimane prima del salone di Parigi. È una ricompensa incredibile vedere qualcosa che è nato come uno schizzo sulla carta prendere forma e trasformarsi in una struttura tridimensionale, concreta.

LA QUALITÀ E IL LIVELLO DEL PROGETTO SONO AL MASSIMO...

Abbiamo utilizzato alcune finiture moderne molto carine e nel contempo resistenti e durevoli - specie per la pavimentazione. Ad





Posizionare le moto non è sempre facile.

esempio una speciale gomma dura che l'ultimo giorno di salone sembra come appena messa nonostante i milioni di passi che ha sopportato.

SIAMO ABITUATI ALLE SFIDE...

Ci vogliono 5 giorni per montare lo stand e tre per smontarlo. Se pensate che Birmingham e Milano è passata una sola settimana, potete immaginare quanto impegno c'è voluto. La cosa più difficile è stata piazzare una Speed su una rampa inclinata di 45°, operazione compiuta con l'aiuto di un muletto e di una gru.

ANCHE SPOSTARE LO STAND PER L'EUROPA È, A SUO MODO, UNA SFIDA...

Lo stand richiede, per essere trasportato, un TIR, un camion e due furgoni. Tutto deve

essere pianificato perché il materiale arrivi e sia scaricato con logica e ordine. Così il pavimento è la prima cosa ad essere montata e da lì si prosegue. L'ultimo giro è la volta delle moto e dei faretto.

TRIUMPH È UNA CASA CON LA QUALE SI LAVORA CON PIACERE...

Triumph ha un fantastico pedigree ed è estremamente fotogenica. E' di soddisfazione realizzare qualcosa che sia un bel complemento ai prodotti cui si abbina. Lo stesso ci è accaduto quando abbiamo lavorato con Aston Martin, per certi versi molto simile a Triumph. Cerchiamo sempre di trovare un perfetto equilibrio col prodotto, che deve essere valorizzato dal contesto e non sopraffatto. Sono i mezzi che devono parlare al pubblico.

TRIUMPH HA UN PEDIGREE ECCEZIONALE E LE SUE MOTO SONO FOTOGENICHE. E' UN PIACERE REALIZZARE UNA SCENOGRAFIA CHE LE POSSA VALORIZZARE COME MERITANO

I tre saloni sono stati gestiti esclusivamente dallo staff Triumph, senza l'aiuto di agenzie o personale esterno. La priorità, in questi eventi, è che il pubblico possa avere sempre informazioni corrette e complete. Passare intere giornate allo stand è faticoso ma la ricompensa è una bella esperienza, oltre a qualche aneddoto da ricordare.

Nome: Dominique Rivain.
Ruolo: Dealer Development.
Momento più bello: le reazioni dei giornalisti alla presentazione delle novità 2006.
Momento peggiore: nessuno.
Un aneddoto: quel visitatore che asseriva che il motore della Rocket era lo stesso della sua Citroën GS del 70!

Nome: Rémy Colin.
Ruolo: Responsabile amministrazione Svizzera.
Momento più bello: l'accoglienza del pubblico nei confronti della Daytona 675.
Momento peggiore: la fatica del lavoro allo stand.

Un aneddoto: un appassionato che è rimasto seduto in sella ad una Thruxton per oltre mezz'ora, accarezzandola e guardandola da ogni angolazione.

Nome: Radhouan Mahrez.
Ruolo: Marketing Manager.
Momento più bello: lo spirito del nostro team e la serata VIP.
Momento peggiore: lo stress per preparare il Salone.
Un aneddoto: Philippe Laval (un famoso cantante francese) che ha girato per lo stand tre ore per decidere quali accessori montare sulla Scrambler che avrebbe acquistato...





Una presenza imponente

François Velghe si occupa del Triumph roadshow e viaggia per decine di migliaia di chilometri in Europa, ogni anno. Bertrand Goyez è riuscito a trovarlo in uno dei rari momenti di sosta e a scambiare con lui qualche battuta.

Da quanto lavori per Triumph?

Ho cominciato nell'ottobre del 2000, quindi ho appena celebrato il mio quinto anno di matrimonio con Triumph.

Come vi siete incontrati?

A quell'epoca possedevo una Speed Triple e il mio concessionario, Strike Moto, mi mostrò un annuncio di ricerca personale. Fra le richieste, la patente per guidare i grossi truck, libertà nei week-end e la conoscenza della lingua inglese. Mandai la mia candidatura e poco dopo Radhouan Mahrez, il marketing manager di Triumph Francia, mi telefonò per dirmi che avevo il lavoro. In quel momento stavo guidando il mio camion verso l'Italia del Sud, mi fermai in una piazzola e mi misi a piangere come un bambino. Ero così felice!

Qual era il tuo lavoro precedente?

Il camionista. Ecco il perché della mia lunga esperienza.

Di cosa ti occupi, ora?

Sono responsabile del Triumph roadshow. Guido il truck di 17 metri, decorato con il logo Triumph, un punto di riferimento per i clienti. Ha un piccolo show room, un locale per il relax, una piccola cucina, uno schermo per mostrare i nostri video e, cosa più importante, porta 8 moto. All'inizio dell'anno decidiamo con i nostri concessionari un calendario di eventi ai quali sarò presente.

Come si articola un week-end tipo?

La mia settimana comincia il mercoledì o il giovedì, a seconda di quanta strada devo fare. Carico e allestisco il truck, lo pulisco a puntino e mi metto in strada. Raggiungo la concessionaria il giorno prima dell'evento e preparo tutto il possibile. Il mattino dopo, un paio di ore prima dell'inizio, apro il lato del truck, espongo le moto e, soprattutto, scaldo il caffè! Durante l'evento conduco i test ride, organizzo i briefing e fornisco le classiche informazioni sulle moto e gli accessori. Questo per tutta la durata del week-end, sino alla sera di domenica, quando rimetto tutto a posto e faccio rotta verso la sede di Parigi, che raggiungo lunedì o martedì. Mi riposo uno o due giorni e sono pronto per la prossima tournée.

Cosa ti piace di più, nel tuo lavoro?

Essere indipendente. Dopo aver preparato i resoconti sui test ride ho un sacco di tempo per organizzare le mie cose. Lavoro in condizioni ottimali e il contatto con i clienti mi piace e mi arricchisce. L'unica cosa che non mi piace è quando mi tocca caricare il truck sotto la pioggia.

Quanti chilometri percorri all'anno e a quanti eventi prendi parte?

In media guido per circa 50.000 km. Quest'anno ho fatto tre settimane di vacanza d'estate e due a natale. Eccetto questi periodi ho avuto eventi ogni fine settimana. Se poi aggiungo il tempo necessario per prendermi cura del truck (soprattutto della motrice) non faccio fatica a riempire la mia agenda.

Parlami della motrice.

È una Renault Magnum da 480CV. L'abbiamo acquistata nel dicembre 2004 – è un mezzo eccezionale. E ha un look bellissimo! È alta quanto il rimorchio, e questo contribuisce a rendere il truck perfettamente bilanciato.

Come reagisce il pubblico davanti al tuo truck?

Si capisce che lo apprezzano. Trovano che sia una bella cosa il fatto che Triumph Francia possa mettere a loro disposizione una struttura così.

Fra le migliaia di test ride che hai fatto ce n'è qualcuno che ricordi di più?

Durante un evento ad Antwerp, mentre guidavo l'ultimo ride della giornata, un cane mi ha attraversato la strada a due metri dalla ruota. Ho pinzato con violenza e in un secondo mi sono trovato sdraiato da un lato della strada, con la mia Speed da quell'altro. Il cane se l'era cavata senza un graffio e stava trotterellando tranquillo per i fatti suoi, con all'attivo una moto ridotta male e un pilota ridotto anche peggio. Due giorni più tardi il roadshow avrebbe dovuto essere al Bikers Classic di Spa – un evento molto importante. Non ce l'avrei mai fatta se il concessionario belga e sua moglie non si fossero presi cura uno del camion e l'altra di me! Mi è capitato di incontrare persone meravigliose, gente simpatica e disponibile. E ringrazio tutti. Forse è questa la cosa più bella che può succedere quando si gira con il Triumph roadshow!

LAVORO IN UN CONTESTO OTTIMALE. E IL CONTATTO
CON IL PUBBLICO MI PIACE E MI ARRICCHISCE

TRIUMPH

Il più atteso dei ritorni



GO YOUR OWN WAY