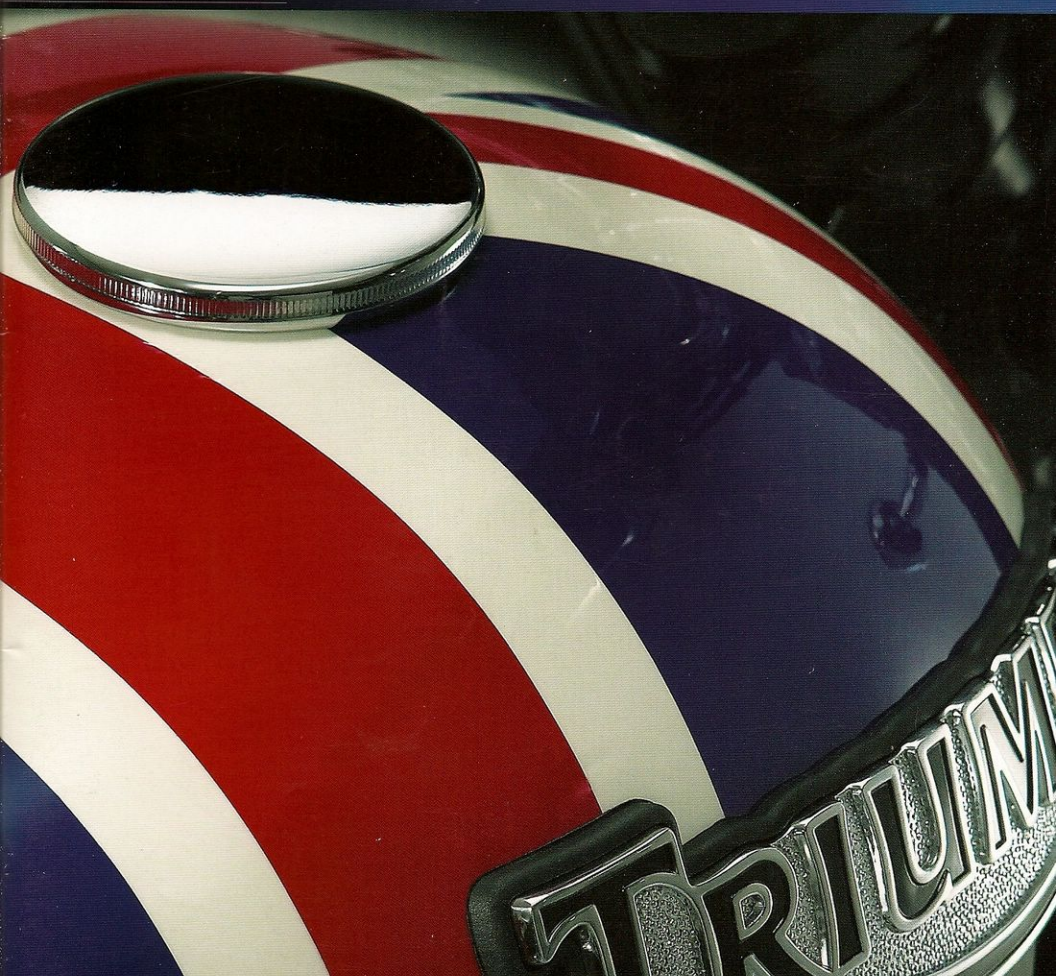


TORQUE

Numero 39 - Primavera 2006



RIDE RETRO -
RIDE *sixty8*

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

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

SOMMARIO





TORQUE39

www.triumphmotorcycles.com

4-7 News

Notizie da dietro le quinte.

8-11 Spirito da pionieri

Triumph a Kansas City.

12-17 Da Clydeside a Stateside

Coast to coast su una Rocket III.

Inserto R.A.T. World

Le news. Gli eventi. Le uscite.

20-22 Miglioramento continuo

Intervista con John Bloor.

24-25 sixty8

Accessori speciali per Bonneville.

26-27 Lettere

Triumph dal mondo.

28-29 Tridays

Un grande evento.

30-33 Thruxton Cup

Passione senza tempo.

34-35 People

Don Carleo. Lo zio d'America.

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.

SI PARTE

Anno nuovo, Torque nuovo! Ovvero layout e grafica più accattivanti per non fare mai annoiare anche i nostri lettori più affezionati.

Il 2006 si preannuncia come un anno molto importante per Triumph, in quanto saluta l'ingresso in famiglia di due modelli destinati a lasciare il segno e, ci auguriamo, a far crescere il numero dei motociclisti griffati Triumph: la Daytona 675 Triple e la Scrambler. A tutto ciò aggiungete le migliaia di soci R.A.T. che hanno potuto iscriversi gratuitamente e comodamente seduti davanti al computer, i numerosi eventi organizzati in tutta Europa – compreso il promettente Triumph Tridays di Neukirchen – e vi renderete conto che il 2006 sarà davvero un anno da ricordare.

E lo sarà anche per il R.A.T., che a settembre festeggerà il suo decimo compleanno. In tutti questi anni ne sono cambiate di cose, ma non intendiamo certo fermarci qui e continueremo a sviluppare nuove idee per migliorare la nostra Associazione e permettervi di partecipare in modo sempre più attivo e coinvolgente alla vita sociale di Triumph.

Buon 2006 e a presto!



Simon
Editor



Novità per gli associati

Sono più di 20.000 i triumphisti che, da dicembre 2005, si sono registrati sul sito www.triumphmotorcycles.com e si sono associati – o hanno rinnovato la loro associazione - al R.A.T.

Se ancora non lo avete fatto, fatele ora. Per creare la vostra scheda personale – che potrete modificare in ogni momento - bastano dieci minuti. È semplice, gratuito e vi garantisce la continuità del vostro abbonamento a Torque.



The screenshot shows the Triumph website's R.A.T. (Rider Association of Triumph) section. At the top, the Triumph logo and the slogan "GO YOUR OWN WAY" are visible. The main navigation menu includes: Motociclette, Parti ed Accessori, Abbigliamento, SCOUT, Elenco R.A.T., Pack, Contatta il R.A.T., Eventi, Notizie & Articoli, Entra a far parte del R.A.T., Collegati al R.A.T., Concessionarie, Notizie, Downloads, L'Azienda, and Paul Smith.

The central content area features a "SCOPRI IL MONDO R.A.T." section with a sub-header "Rider Association of Triumph è l'associazione ufficiale che raggruppa i possessori di motociclette Triumph costruite a Hindsley." Below this, it states: "Unisci a noi e vivi l'esperienza Triumph nel modo più coinvolgente: abbiamo un ricco programma di eventi locali e nazionali, diciamo del quale rispetcia lo spirito di avventura, individualità e originalità proprie del nostro marchio." There is also a section for "ASSOCIATI ONLINE" with instructions on how to register.

On the right side, there is a "R.A.T. LOGIN" section with fields for "Username" and "Password", and a "LOGIN" button. Below the login fields, it says: "Hai dimenticato i tuoi dati? Entra a far parte del R.A.T."

There are also several small images showing people at motorcycle events and a group of Triumph motorcycles lined up.

Nuove borse rigide per la Sprint ST

In primavera saranno disponibili i nuovi set di valigie dedicate alla Sprint ST. Aggiornati e sviluppati da Triumph Accessories, i kit a due e tre elementi presentano diverse migliorie rispetto al passato.

Triumph ha fatto suoi i feedback dei clienti, migliorando le guarnizioni e gli accoppiamenti al fine di ottimizzare le caratteristiche di impermeabilità. La struttura di valigie e bauletto è stata anch'essa migliorata grazie all'utilizzo, per il coperchio e la base, di un doppio strato di polipropilene e fibra di vetro che ne aumenta la rigidità.

Un meccanismo di chiusura semplificato e le cinghie di contenimento riviste in alcuni particolari completano il quadro.

Il look delle valigie si giova di una riduzione della larghezza totale di 25mm, che tuttavia non ne penalizza la capienza, pari a 28 litri. Per alloggiare un casco integrale si può contare sul maggiore volume di carico offerto dal bauletto. Le valigie laterali saranno disponibili da marzo '06, il bauletto da aprile.

I triumphisti che siano in possesso delle borse rigide attuali, potranno farsele sostituire con le nuove a titolo gratuito.

Per ulteriori info, contattate il vostro concessionario.



Scrambler look

Uscite dal gruppo! Fatelo con il nuovo "Paint kit" dedicato alla new entry della famiglia Modern Classic, la Scrambler. Una grafica accattivante che sottolinea la sua e la vostra individualità. Disponibile nei colori Tornado Red o Caspian Blue, il kit comprende parafango, serbatoio e flyscreen colorati e decorati con l'impronta di un pneumatico, in perfetto stile scrambler. Il kit è disponibile presso il vostro concessionario Triumph.

Abbigliamento

R.A.T.

Entro breve, una linea completamente rivista di abbigliamento marchiato R.A.T. sarà disponibile presso i concessionari Triumph. Comprenderà polo, t-shirt e una serie di capi tecnici realizzati espressamente per aumentare il comfort durante le uscite in moto. Non perdetevi di vista il sito www.triumphmotorcycles.com





La Daytona 675 Triple è già nelle vetrine dei concessionari.

Daytona 675 Triple: è arrivata

La stampa mondiale ha potuto finalmente provare la nuova Triumph. A metà gennaio, 48 giornalisti di 20 paesi sono volati in Malesia per mettere alla prova le doti della Triple. Un giorno sul fantastico circuito di Sepang e uno sulle impegnative strade tagliate in mezzo alla giungla hanno confermato le ottimistiche previsioni dei progettisti, e le copertine e i toni entusiastici degli articoli pubblicati sinora sono il miglior riconoscimento per gli uomini di Hinckley e per tutti noi.

"Daytona Triple" Open Day

Il week-end dell'8/9 aprile, Triumph organizza un Open Day per presentare al pubblico la sua nuova Daytona 675 Triple. Dopo averne letto le entusiasmanti recensioni sulle riviste di settore, potrete finalmente provarla di persona. Perché in città? Perché, oltre al fatto che il 90% dei chilometri percorsi in moto sono su strade aperte, è soprattutto sugli asfalti quotidiani che la piccola tre cilindri è entusiasmante! Per info, tel. 02 9345451 oppure www.triumph.it

Il vincitore del CSI

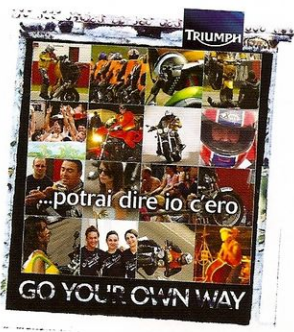
Congratulazioni a David Pearson, vincitore del premio Customer Satisfaction Index 2005! Ogni cliente che compila il questionario di Customer Satisfaction, presso le concessionarie Triumph, partecipa ad un concorso che mette in palio una moto a scelta del vincitore. I dati raccolti tramite il programma di Customer Satisfaction servono a migliorare i prodotti e i servizi offerti dalla rete mondiale delle concessionarie Triumph. David ha scelto la sua Rocket III dalla vetrina del suo concessionario di fiducia, Foothills Triumph Motorcycles, a Lakewood in Colorado. Accanto a David, nella foto, ci sono da sinistra a destra Wayne Murphy (Triumph Area Manager), Steve Lazoff (Triumph National Sales Manager), Michael Hendry (Foothills Triumph Owner), Kevin McGuire (Foothills Triumph Service Manager) e Matthew Morrison (Foothills Triumph General Sales Manager).



David Pearson e il suo premio, una fiammante Rocket III.

9° Triumph Day

L'annuale riunione di famiglia è organizzata. L'evento più atteso dai triumphisti si svolgerà dal 9 all'11 giugno nella familiare cornice del circuito di Varano de' Melegari. Tre giorni ricchi di iniziative, dai turni in pista al concerto live, dai corsi di guida alle esibizioni delle classiche, dalla prova di endurance alle acrobazie di Kevin Carmichael. Ma, soprattutto, tre giorni all'insegna del divertimento in stile Triumph. E, per i soci R.A.T., ci sarà come al solito un occhio di riguardo. Per saperne di più, www.triumph-day.it



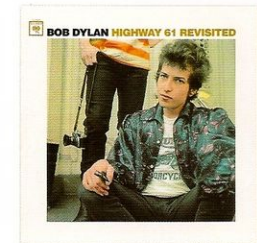
Modern Classic Demo Ride

Bonneville, T100, Thruxton, Speedmaster, Rocket III e la nuova Scrambler sono le moto che, da marzo a giugno, saranno



messe a disposizione di chiunque voglia provarle (triumphista o non), dalla Sicilia al Veneto. Non occorre né prenotarsi, né pagare, sarà sufficiente avere con sé la propria patente mentre a tutto il resto - casco compreso - penseremo noi. Le 6 tappe del Tour toccheranno il 11/12 e 25/26 marzo Sicilia e Campania, il 22/23 aprile Roma, il 6/7, 13/14 e 20/21 maggio Firenze, Bologna e Lago di Garda.

Per conoscere con esattezza le località tenete d'occhio il nostro sito, www.triumph.it



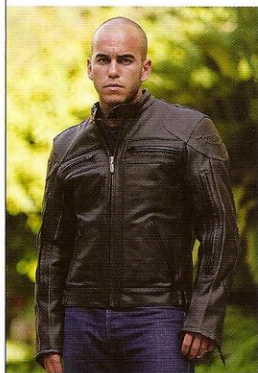
Omaggio a Bob

Quarant'anni dopo "Highway 61 Revisited" di Bob Dylan, Triumph gli dedica un meritato tributo. In coincidenza con il tour europeo del grande artista, Triumph ha realizzato una replica della mitica t-shirt che Dylan indossava sulla copertina dell'album. Sia i fan più accaniti sia i fashion addict potranno così esibire la loro fedeltà al "menestrello" con il classico understatement a lui caro. La "Dylan Tee" fa parte di una ricca linea di capi vintage che Triumph lancerà quest'anno, ispirata a poster, pubblicità e abbigliamento degli anni '60 e '70 e che sarà disponibile presso le concessionarie in primavera.



R.A.T. – Dite la vostra

Fateci sapere le vostre opinioni e sarete premiati. Lasciate i vostri commenti sul R.A.T. attraverso www.triumphmotorcycles.com/ratsurvey e vincete una fantastica Westbourne jacket! Il questionario on-line richiede circa 15 minuti per essere completato e vi offre la possibilità di aiutarci a dare forma al futuro del R.A.T.



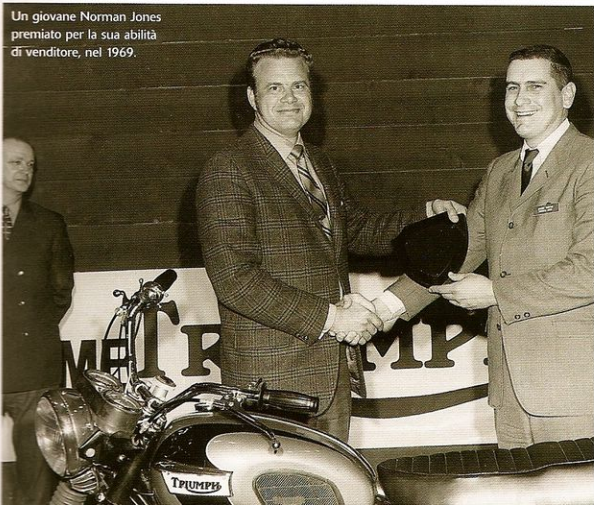
SPIRITO DA PIONIERI TRIUMPH IN KANSAS

PER GENERAZIONI, KANSAS CITY HA RAPPRESENTATO LA PORTA DI INGRESSO DEI PIONIERI CHE ANDAVANO VERSO OVEST. PER NORMAN JONES E I SUOI RAGAZZI DELLA ENGLE MOTORS, INC. È STATA INVECE LA CASA DI TRIUMPH PER MEZZO SECOLO. SIMON CARTER È ANDATO NEL CUORE DEGLI STATI UNITI A FARSI RACCONTARE UNA STORIA AFFASCINANTE

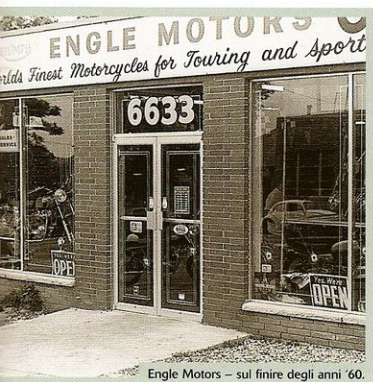
5am, Kansas City Missouri, nevica. Arrivare in una nuova città a notte fonda è già di per sé una mezza avventura. Il nostro arrivo nella città delle fontane, la sera prima, ea coinciso con il massiccio esodo natalizio. Ora è sabato mattina e il mio corpo si sta ancora ribellando all'ennesimo cambio di fuso. Scruto i neon dello skyline dalla mia finestra al 22° piano del Marriot, cercando di scorgere l'insegna di un ristorante aperto. Il mio stomaco, ancora sintonizzato sull'ora di casa, reclama cibo e la colazione è ancora lontana. Quando il mio compagno di viaggio, Matt Weinert – R.A.T. Coordinator Usa – si affaccia alla porta, i miei pensieri si spostano dal cibo al motivo per cui ci troviamo qui, l'incontro con un personaggio speciale.

Sono poche le persone dell'industria motociclistica che hanno lavorato con Triumph così a lungo come Norman Jones. A suo modo un pioniere, la strada di Norman incrociò quella di Triumph quando, nel 1958, incontrò Paul Engles. A quell'epoca, Norman lavorava per la TWA come meccanico, e si era appena trasferito a Kansas City. Per fare spazio in garage e intascare qualche dollaro, mise un annuncio su un quotidiano locale per vendere la sua Royal Enfield e una Harley Hummer del '47. Riuscì a vendere entrambe le moto ma il discreto gruzzolo e la voglia di moto lo portarono presto a varcare la porta della Engles Motorcycle & Sportscar Company. Fu una decisione che gli avrebbe cambiato la vita, e non solo perché acquistò una Thunderbird del '55.

Un giovane Norman Jones
premiato per la sua abilità
di venditore, nel 1969.



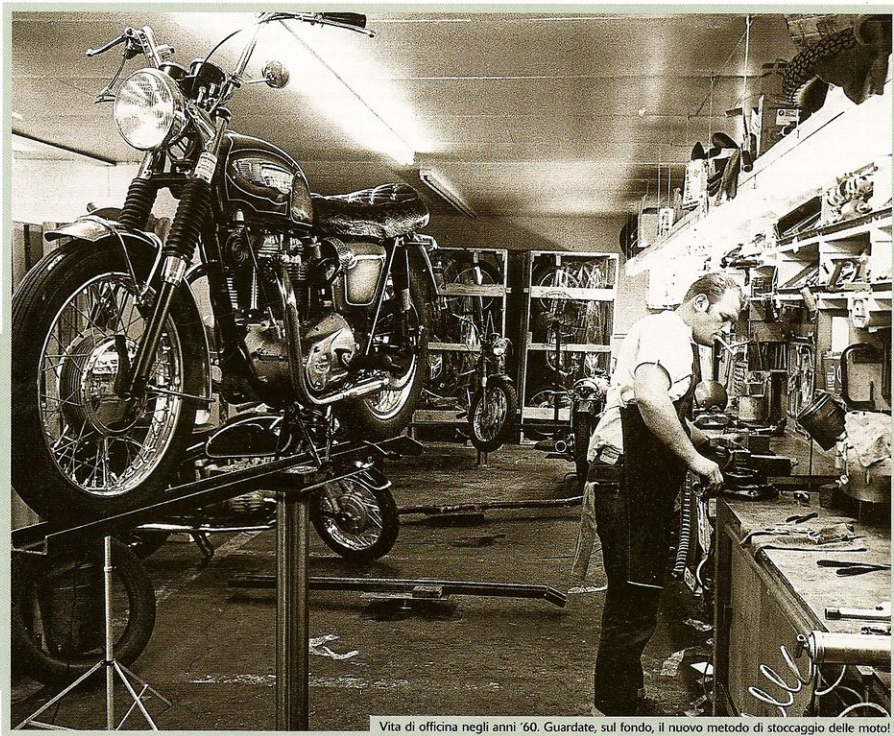
Norman Jones. Businessman,
Motociclista, Gentleman.



Engle Motors – sul finire degli anni '60.

9am *Sto nevicando davvero forte quando arriviamo da Engles. Nel corso degli anni la società ha cambiato molti nomi, ma il cuore e l'anima di Triumph a Kansas City sono ancora fra queste mura. Negli anni '50, Truman Avenue, nell'East Side, era soprannominata Motorcycle Alley e più o vi si poteva trovare quasi ogni marchio di moto. Fu quindi naturale che Paul Engle decidette di aprire lì il suo negozio. In occasione della nostra visita odierna, Norman ha invitato i suoi clienti per una pizza e una birra. Considerando che è sabato prima di Natale e che c'è un tempo da lupi ci chiediamo quanti pazzi possano essere andati al negozio per darci il benvenuto. Domanda stupida: in cinquant'anni di lavoro, se sai trattare con i tuoi clienti, riesci a creare una fedeltà incredibile...*

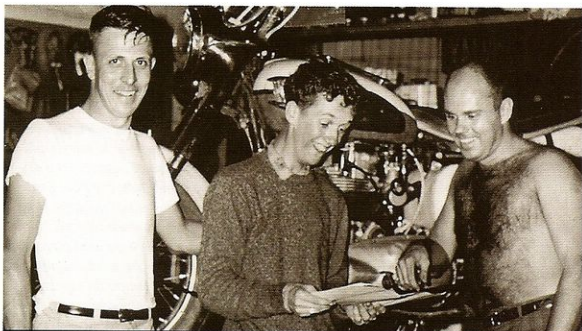
Engles aveva sentito parlare delle capacità diagnostiche di Norman, così decise di metterlo alla prova sottoponendogli il "caso" di una T-Bird ammutolita, che non ne voleva sapere di tornare in vita. Norman naturalmente capì il problema e lo risolse senza troppa difficoltà. Engles gli offrì immediatamente un lavoro part-time come meccanico. Per alcuni anni rimasero solo loro due poi, con lungimiranza, Engles comprese che, in un Paese che stava cominciando a svegliarsi al ritmo di Elvis Presley, Bill Haley e Jerry Lee Lewis, in cui la moto iniziava ad essere vista come status-symbol più che come mezzo di trasporto, era inevitabile che la mole di lavoro sarebbe ben presto cresciuta. Norman ricorda che una delle affermazioni preferite di Paul era "se le moto non sono dotate di attrezzi, siamo noi a doverli dare ai ragazzi". Una visione simile, unita alla tutt'altro



Vita di officina negli anni '60. Guardate, sul fondo, il nuovo metodo di stoccaggio delle moto!

TRIUMPH IN KANSAS

NORMAN HA SAPUTO
RIMANERE AL TOP PER 50
ANNI. NONOSTANTE I
NUMEROSI CAMBIAMENTI
DEL CLIMA ECONOMICO E'
RIUSCITO A INCREMENTARE E
FIDELIZZARE I SUOI CLIENTI



I meccanici Fred Holter (a sinistra) e Lionel Duffield (a destra), presentano il conto a un felice cliente, nel 1963. Duffy era stato "Mr Kansas City", questo spiega la sua inusuale tenuta da lavoro!

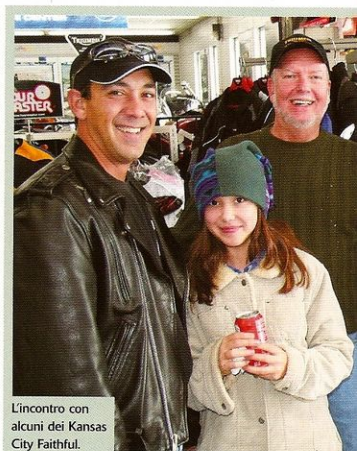
che eccellente affidabilità delle moto fece sì che, in poco tempo, il team di meccanici crebbe a sei, più Norman ed un altro ragazzo part-time. L'abilità di Norman gli fece guadagnare la promozione a responsabile dell'officina e, nel 1962, una partecipazione nell'attività. Nel 1966, Engels decise di ritirarsi in Florida e, anziché cercare qualcuno a cui vendere la sua quota della società, propose a Norman di rilevarla lui stesso. Lui non si lasciò scappare l'opportunità ma, nonostante il cambio di proprietà, decise di mantenere il nome di Engels.

1pm *Tra una fetta di pizza e un bicchiere di caffè caldo cerco di capire cosa ha spinto più di 80 persone a riunirsi qui da Engles in questo giorno improbabile. Il richiamo di mangiare a sbafo o davvero il desiderio di incontrare due persone che arrivavano da Triumph? Bastano poche battute con alcuni dei molti che hanno affrontato la tempesta per giungere alla conclusione che il motivo non è né il primo né il secondo. Per stare con Norman, parlare di moto e di Triumph, e incontrare vecchi amici hanno volentieri interrotto i loro preparativi natalizi.*

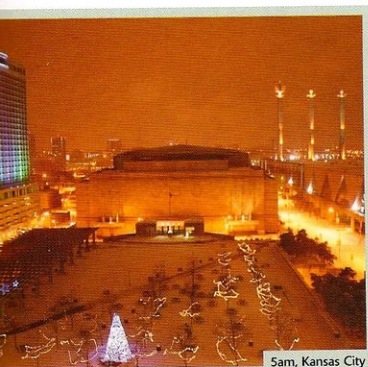
Dal momento del passaggio di proprietà, nel 1966, una delle decisioni chiave fu la scelta del franchising. Triumph and BMW erano i due marchi principali, ma in negozio si potevano anche trovare marchi giapponesi e altri, piccoli, europei. La decisione di sfoltire il parco moto seguì un ragionamento basato sulla redditività. Triumph significava una media di 150 moto vendute ogni anno e l'officina sempre piena. Per un Paese affascinato dalle gesta di Steve McQueen e James Dean, Triumph rappresentava l'unica alternativa ad Harley-Davidson, e il mercato stava crescendo in fretta. Riconoscimenti per gli alti volumi di vendita, la soddisfazione dei clienti, l'efficienza dell'officina arrivavano da Hinckley con regolarità. Una curiosità: il primo premio, ancora oggi esposto in negozio, portava il nome sbagliato di Eagles! Edward Turner si interessò personalmente ai risultati di Engles, tanto che consegnò personalmente molti dei 16 premi, e dichiarò ufficialmente il negozio come migliore del mid-west.

Fino alla fine degli anni '60 il concessionario continuò ad impegnarsi in iniziative

commerciali. L'officina fu fra le prime del Paese a dotarsi di ponti idraulici. Questo migliorò il lavoro dei meccanici e incrementò il flusso delle moto in officina. Nell'ambito della vendite, fu introdotta la pratica del finanziamento grazie ad un accordo che Norman stilò con una banca locale e che prevedeva un acconto pari ad un terzo del valore della moto e il pagamento dell'ammontare residuo in due anni. Una iniziativa di grande successo, soprattutto per quei clienti che erano operai. E permise di aprire le porte del mondo Triumph ad un



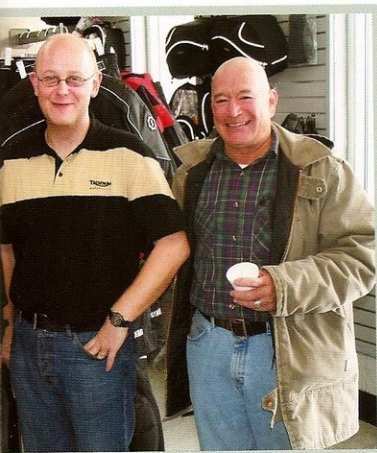
L'incontro con alcuni dei Kansas City Faithful.



Sam, Kansas City

nuovo pubblico.

Iniziative simili si succedettero nel corso degli anni. Quando Triumph chiuse l'azienda di Meriden, nel 1983, il negozio fu costretto a cercare nuove fonti di guadagno per poter sopravvivere. BMW divenne il marchio principale per quanto riguarda le vendite, mentre Triumph continuò a rappresentare un aspetto importante in quanto ad officina e parti di ricambio. Per la prima volta Norman prese seriamente in considerazione il mercato dell'abbigliamento tecnico ma i primi passi furono molto incerti. I giubbotti in pelle nera



erano il capo preferito dalle gang locali e questo fu la causa di numerosi furti non appena si spargeva la notizia dell'arrivo dei nuovi prodotti! Il passaggio al tessuto portò numerosi vantaggi sia ai motociclisti – che cominciarono a beneficiare della comodità senza rinunciare alla protezione – sia per Engles, che fu tra i primi negozi a proporre questo genere di capi tecnici. Grazie ad una nuova tipologia di motociclista attento anche all'aspetto estetico e portato a seguire le mode, il maggior spazio dedicato al reparto abbigliamento ripagò in breve tempo gli investimenti. Come Norman ricorda, fu un bel taglio con il passato, se si pensa che, nel 1950, l'abbigliamento protettivo degli stessi piloti che calcavano le piste era spesso composto da giubbotto di pelle e jeans Levi's.

Quando Triumph tornò negli Usa, nel 1955, Engles fu uno dei primi concessionari che firmarono un contratto. La prima Triumph di Hinkley venduta negli Stati Uniti fu una Trident che andò, guardacaso, ad un cliente che dopo da allora acquistò altre tre moto da Engles. Grazie agli enormi passi avanti in termini di affidabilità, alle nuove moto messe sul mercato e al grande supporto di Triumph Usa, Norman è il primo ad affermare che il ritorno del marchio inglese fu la causa principale della sua rinnovata voglia e del ritrovato amore per l'azienda, cose che continuano a motivarlo anche oggi. Sebbene salutano il ritorno di Triumph in modo differente, una cosa rimase costante per Norman: i suoi clienti.

4pm *Il rispetto e l'ammirazione non si possono compere. Si possono solo guadagnare e, nel mondo della motocicletta – soprattutto quello commerciale – è difficile. Molti venditori non si curano di come ciò accada, sono solo contenti che Norman e il suo team siano ancora in affari. E, parlando con alcuni dei suoi clienti, la stima che hanno di lui e dei suoi ragazzi è evidente.*

Triumph è tuttora il principale business e il binomio con Norman continua ad essere felice. L'amore per il marchio, la grande passione, la volontà di seguire le innovazioni pur mantenendo un servizio di vecchio stile sono gli ingredienti della continuità del successo dell'attività. Qualità che pian piano sta trasmettendo anche a suo figlio e suo nipote, che saranno la prossima generazione di Engles, poiché Norman vuole che le cose continuino in questo stesso modo anche nel futuro. Cambieranno dunque le persone ma non i valori, la visione e gli obiettivi di un'attività di successo.

Norman ha saputo restare al top per cinquant'anni. Ha superato disparati cambiamenti economici continuando a

costruire forti legami con i suoi clienti. La sua abilità nel tenere il passo dell'evoluzione culturale, tecnologica e politica è stata la chiave del suo successo. Un risultato invidiabile da attribuire alla capacità di guardare avanti, di lavorare sodo e con passione. Se mai vi capitasse di passare da Kansas City, fate un salto in Motorcycle Alley, passate da Norman e ripercorrete la storia di Triumph. Cambierete la prospettiva con la quale guardate l'industria motociclistica e crescerà la vostra passione per Triumph. Tutto ciò vale un viaggio oltreoceano? Senza dubbio.

LA STORIA DI ENGLÉS

1956	Paul Engle fonda la Engles Motorcycle & Sportcar Company.
1958	Norman Jones comincia a lavorare come meccanico per Engles.
1959-61	Il nome cambia in Engles Motorcycle Company, dopo aver cessato l'attività automobilistica.
1962	Norman Jones e Paul Engle entrano in società. Per sottolineare l'accordo, il nome cambia in Engle & Jones.
1963	Il nome della società cambia di nuovo e diviene l'attuale Engles Motors inc. La società mantiene, per il quarto anno consecutivo, il primo posto fra i concessionari Triumph degli Usa.
1966	Paul Engle si ritira in pensione.
1971	Il negozio raddoppia le sue dimensioni.
1983	Triumph Meriden cessa la produzione. L'attività di Triumph si riduce a parti speciali, ricambi e officina.
1995	Triumph torna sul mercato.
2006	Engles celebra i suoi cinquant'anni di matrimonio con Triumph. Norman è sempre al timone.

DA CLYDESIDE A STATESIDE

TUTTE LE GRANDI IDEE
NASCONO CON L'AIUTO
DI QUALCHE DRINK DI
TOPPO, SENZA ECCEZIONE.
DAVID JOHNSON LO
AFFERMA CON
GRANDE SICUREZZA

Più o meno un anno fa, in una tipica notte di Glasgow, rinfrescata da qualche pinta, la conversazione cadde inevitabilmente sull'argomento motociclette. Insieme ad un collega, Scott McClelland, anche lui fresco di patente, cominciammo a fantasticare su quanto sarebbe stato bello fare un po' di turismo insieme. Per entrambi si trattava della prima volta quindi chiunque

avrebbe scommesso su un tranquillo week-end sulle Highlands scozzesi. In realtà, quello che avevamo in mente era ben altro. Così, fra un bicchiere e l'altro ecco concatenarsi le tappe di un viaggio attraverso gli Usa. Così nacque "Da Clydeside a Stateside". Entrambi lavoravamo per la BAE System, a Glasgow, nel reparto costruzioni navali, così, quando cominciammo a chiedere ai nostri colleghi cosa pensassero della nostra idea, la maggior parte ci dissero che avremmo dovuto farla diventare una iniziativa benefica legata al programma già seguito dalla nostra società Chest, Heart & Stroke Scotland. La logistica fu l'aspetto che affrontammo per primo, supportati da un team di colleghi che si sono fatti in quattro per darci una mano. La nostra azienda ha decine di migliaia di impiegati in Nord America, così decidemmo di contattare tutte le filiali per vedere se qualcuno fosse disponibile a farsi coinvolgere. Il consenso che ottenemmo fu oltre ogni più ottimistica aspettativa e di lì a poco fummo sommersi da un fiume di email di persone che volevano aiutarci. Alla fine decidemmo l'itinerario.



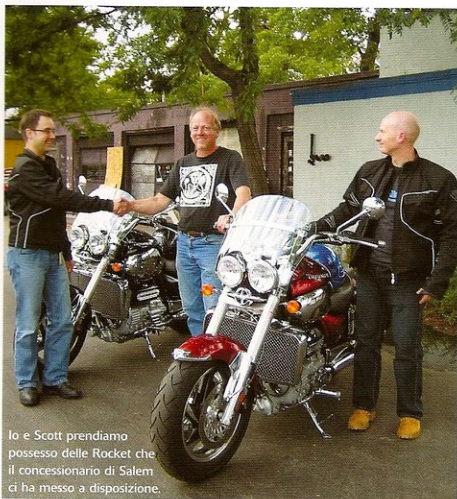
Scott (a sinistra) ed io prima della partenza





Ai confini del deserto del Mojave.





Io e Scott prendiamo possesso delle Rocket che il concessionario di Salem ci ha messo a disposizione.



OVUNQUE CI SIAMO FERMATI, PER FARE BENZINA O CONSULTARE LA CARTINA, SI È SEMPRE AVVICINATO QUALCUNO A CHIEDERCI INFORMAZIONI SULLE MOTO O SUL VIAGGIO

Avremmo toccato 11 delle nostre filiali partendo da Boston, il 24 agosto, poi il New Hampshire, Johnson City, nello stato di New York, quindi rotta a sud, Washington DC, Fort Worth, Texas via Nashville, Memphis e Little Rock. Dopo il Texas via verso nord, Colorado Springs, le Rocky Mountains e Las Vegas, San Diego e, infine, Los Angeles che prevedemmo di raggiungere il 17 settembre, dopo aver coperto circa 8.000 chilometri. Poiché lo scopo del nostro viaggio era benefico, decidemmo che gli impiegati delle filiali che avremmo visitato si sarebbero impegnati per organizzare degli eventi finalizzati alla raccolta di fondi da versare alla American Cancer Society, l'ente scelto dalla North American BAE System per il suo programma di beneficenza. Mentre tutto ciò si andava sviluppando, cominciammo a pensare anche all'aspetto più pratico della nostra avventura, a partire dalle nostre moto. A questo punto mi venne l'idea di chiamare Triumph per chiedere se fosse interessata alla nostra iniziativa e, quando finalmente ricevemmo la loro risposta, fu molto più di quanto ci aspettassimo: non solo ci misero a disposizione due Rocket III ma ci vestirono pure da capo a piedi. Ma non è tutto. Dal momento che entrambi possedevamo moto sportive, decisero di metterci a disposizione,

tramite il nostro concessionario, una Rocket III demo per prendere confidenza con il mezzo e per fare qualche foto prima della partenza. Come ho già detto, né io né Scott avevamo esperienza con viaggi "veri", quindi non avevamo molto l'idea di quello che avevamo pianificato e ci volle poco per realizzare che l'idea di "500 miglia al giorno, dal Texas a Clayton, cosa vuoi che sia..." era tutt'altro che saggia. Il nostro piano di viaggio era molto concentrato poiché oltre a viaggiare avremmo dovuto anche partecipare a tutti gli eventi organizzati dagli uffici della BAE System. Alla fine non avremmo avuto molto tempo libero, però la durezza del viaggio si rivelò anche uno stimolo per portarlo a compimento.

Prima di rendercene conto eravamo su un aereo per Boston e, ovviamente, ci fu subito un primo intoppo. Per un problema con i bagagli arrivammo molto in ritardo all'appuntamento con il concessionario di Salem, che però ci aspettò ben oltre l'orario di chiusura per poterci consegnare le moto. Il mattino dopo ci volle poco prima che ci assali il classico dubbio e tutti e due ci chiedemmo "perché diavolo mi sono messo in questo pasticcio?", ma una volta presa dimestichezza con la guida a destra tutto tornò alla normalità e il pensiero successivo fu "come diavolo

riusciremo a caricare i bagagli di quattro settimane sulle moto?". Per nostra fortuna le Rocket erano all'altezza del compito.

Prima ancora di uscire dal parcheggio dell'hotel, avevamo già un capannello di gente intorno e nessuno fra loro sembrava convinto della nostra idea. Comunque, su una cosa erano tutti d'accordo: le moto erano bellissime. Per fortuna, avevamo ormai dimestichezza con le moto, anche dal punto di vista tecnico, e questo ci avrebbe permesso anche in seguito di soddisfare tutte le curiosità di coloro che ci avrebbero avvicinato avidi di informazioni. E sarebbero stati moltissimi!

Le Rocket si comportavano a meraviglia, e la possente coppia del motore ci faceva dimenticare di tutti i bagagli che dovevano portarsi appresso: un dolce e infinita potenza. E le miglia di strada aperta che riempivano i nostri occhi scorrevano senza apparente fatica. Ripensandoci, questa era forse la sensazione più bella: l'inizio del viaggio, le strade, il tempo stupendo, una moto eccezionale che sembrava fatta apposta per questa avventura, i saluti che arrivavano dagli altri motociclisti ma anche da molti automobilisti. E il bello è che questa sensazione ci avrebbe accompagnato per tutto il viaggio.

Ovunque ci fermavamo, fosse per far



benzina o per mangiare, tutti ci chiedevano delle moto e del viaggio, un'attenzione che non mi sarei apprezzato. Soprattutto per la varietà di personaggi che erano interessati alle Rocket: vecchi, giovani, ragazzini, motociclisti, camionisti, praticamente tutti quelli che ci passavano accanto si fermavano a guardare e a fare domande. So che può sembrare stupido, ma tutto ciò mi faceva sentire orgoglioso di essere britannico, di portare la bandiera inglese attraverso gli Usa e di stare facendo una cosa che la maggior parte delle persone può solo sognare solo di fare. Non avevamo idea di come saremmo stati accolti dai nostri colleghi di oltreoceano ma non avevamo motivo di esserne preoccupati. L'entusiasmo di tutti quelli che incontravamo era traboccante. Sembrava che tutti ci conoscessero e fossero ansiosi di vederci dal vivo, insieme alle nostre moto.

Man mano che il viaggio proseguiva la nostra situazione diventava strana. Le informazioni su di noi e le nostre foto delle tappe precedenti ci precedevano all'incontro successivo e tutti sapevano dove eravamo stati e cosa avevamo fatto fino ad allora. Un giorno in particolare mi resterà a lungo nella memoria. Quello della nostra visita a Johnson City, nello stato di New York. Il giorno

precedente ci incontrammo con due colleghi che ci accompagnarono al nostro hotel, ci accordammo per ritrovarci il mattino seguente, alle 8, così ci avrebbero scortati fino alla sede dell'azienda. L'indomani, quando fummo ormai in prossimità degli uffici, ci vennero incontro quelli che ci sembrarono centinaia di persone festanti che indossavano tutti la stessa t-shirt con scritto "Clydeside to Stateside Tour", dietro di loro una cinquantina di motociclette nonché una troupe televisiva locale che volle a tutti i costi intervistarci! Il giorno comincio con una

visita all'azienda, poi ci fu il pranzo e quindi un tour, insieme agli altri cinquanta motociclisti e alla scorta della polizia, sulle colline circostanti. Per finire, un gigantesco BBQ con musica live. Per l'occasione ci raggiunsero John Walsh e John Falge, di Destiny Motorsport di Syracuse, in sella anch'essi a due Rocket. Sinceramente non ricordo come finì la serata e, soprattutto, come facemmo a tornare nei nostri letti...

Dopo questa avventura passammo quella che mi sembrò una vita, viaggiando su strade infinite, bruciate dal sole (sfuggendo per un



Uno dei tour organizzati per noi: New York State.

pelo all'uragano Katrina), con orizzonti sempre diversi vissuti dalla comoda poltrona delle nostre moto. Avevo il sorriso perennemente stampato sul viso.

Dopo tre fantastici giorni passati nell'area di Washington DC incontrando i colleghi di altre cinque sedi e visitando Casa Bianca, Arlington Cemetery, Air and Space museum, proseguimmo verso la prossima tappa, Fort Worth, Texas. Lungo la strada sostammo in una piccola città, Radford, in cui la portiera dell'albergo, alla nostra richiesta di un taxi che ci portasse in città per cena, ci disse che il servizio era stato sospeso l'anno prima, quando l'unico tassista morì! Ci fermammo anche a Nashville, Memphis e Little Rock dove più che altrove ci trovammo impegnati a soddisfare le curiosità più svariate sulle nostre Rocket e sulla nostra avventura. Ma ormai eravamo diventati così smalzati che riuscivamo ad inscenare una sorta di recita a due voci.

Il Texas è così diverso dagli altri stati che avevamo attraversato sino ad allora, non saprei dire il vero motivo ma tant'è. Me ne innamorai subito. Passammo dei momenti molto belli e conoscemmo parecchia gente. Sicuramente è uno dei posti che mi piacerebbe tornare a visitare. Due dei nostri nuovi amici viaggiarono con noi per due giorni, fino in New Mexico, dove i panorami cambiano totalmente, trasformandosi in brevissimo tempo da immense pianure in stupende e selvagge montagne, con un contrasto che ci tolse il fiato. Dopo esserci separati dai nostri compagni proseguimmo a nord, verso Colorado Springs dove ci attendeva un collega che ci ospitò a casa sua. Organizzò un party memorabile. Nonostante la debolezza, il mattino seguente partimmo di buon'ora verso le Montagne Rocciose delle quali fatico a descrivere la bellezza. Ci trovammo a sudare in fondo a vallate cocenti e, poco dopo, a evitare strisce di ghiaccio ad oltre 4.000 metri di quota. Questa parte del viaggio richiese più tempo di quanto avessimo preventivato. Le strade sono strette e molto ripide, per non parlare della assoluta mancanza di parapetti. In diverse occasioni ci siamo trovati a guidare impauriti sui tornanti più esposti in quanto a separarci dalle centinaia di metri del fondovalle non c'era la



Una piccola parte del comitato di benvenuto organizzato a Johnson City.

minima protezione. Ci trovammo così costretti ad una sosta forzata a Durango, prima di poter puntare sul Grand Canyon. Il giorno seguente attraversammo la Monument Valley e ci sembrò di essere finiti sul set di uno dei più classici western, quelli fatti di immensi torrioni di terra rossa.

Mi sento di dover dire che una delle cose che ciascuno dovrebbe visitare, nella sua vita, è il Grand Canyon. Non c'è nulla che a parole, possa preparare i sensi allo spettacolo che improvvisamente si presenta ai vostri occhi. Un avvertimento: i cartelli che punteggiano l'area del Grand Canyon National Park sono piantati lì solo per dare modo agli sciocciotti di arrampicarsi, poiché la direzione che indicano raramente coincide con il nome che portano scritto! Perdemmo così tanto tempo cercando di raggiungere il nostro hotel che quasi pensavamo di perderci anche il tramonto sul canyon ma, grazie anche alla velocità delle nostre Rocket, riuscimmo a riguadagnare la strada e ad arrivare sul bordo della immensa spaccatura per goderci uno spettacolo indimenticabile.

Lasciato il Canyon alle spalle, dirigemmo verso le luci di Las Vegas, attraverso Hoover Dam. Le Rockets sembravano sentirsi a casa lungo le strade di Las Vegas, e noi non avevamo nessuna voglia di farle soffrire di nostalgia... così passammo un bel po' di tempo a bigheggionare in lungo e in largo.

Il mattino seguente ci svegliammo presto per affrontare al meglio il lungo tratto che,

attraverso il deserto del Mojave, ci divideva da San Diego. Le Rocket si erano adattate al caldo del deserto molto meglio di noi. Finché si viaggiava la temperatura era sopportabile, ma non appena ci si fermava per fare benzina o consultare la carta, in un attimo ci si sente a terra, spossati e terribilmente assetati. Vicino a San Diego incontrammo dei ragazzi che ci



Io e Scott con Tom Herring (Vice President della Integrated Solutions Division BAE Systems) al nostro arrivo a Los Angeles.



Quattro Rocket a Johnson City - Io e Scott con John Walsh e John Falge di Destiny Motorsports.



SULLE MONTAGNE ROCCIOSE CI SIAMO TROVATI A
SUDARE IN FONDO A VALLATE COCENTI E, POCO DOPO,
A EVITARE STRISCE DI GHIACCIO AD OLTRE 4.000 METRI



accompagnarono a fare un giro nei dintorni. Strade stupende che sembravano disegnate apposta per le moto. Miglia e miglia di curve sui fianchi di dolci montagne che esaltavano la insospettata maneggevolezza delle Rocket. Addirittura, sulle curve più secche, il tiro del motore mi regalava sensazioni che mi facevano sentire un motociclista migliore di quanto in realtà non sia. Quella sera ci incontrammo con un gruppo di triumphisti locali nel centro della vecchia San Diego e passammo molte ore a scambiarci esperienze e racconti.

Il nostro viaggio volgeva ormai al termine, ci restava solo una ultima visita da fare, a Los Angeles. Lasciammo da San Diego in una decina, diretti verso Los Angeles, combattendo con il traffico caotico, situazione incontrata raramente dal giorno della partenza. Al nostro ultimo appuntamento i dipendenti avevano preparato una specie di traguardo e organizzato una sontuosa cena (a fine viaggio riuscivo a stento a chiudere la cerniera dei pantaloni). Alla gioia iniziale era subentrata poco a poco la tristezza di dover abbandonare le nostre moto dopo 8.000 chilometri di

E' STATA L'AVVENTURA PIU' FANTASTICA DELLA NOSTRA VITA E CHISSA' CHE NON SIA SOLO L'INIZIO DI UNA LUNGA SERIE

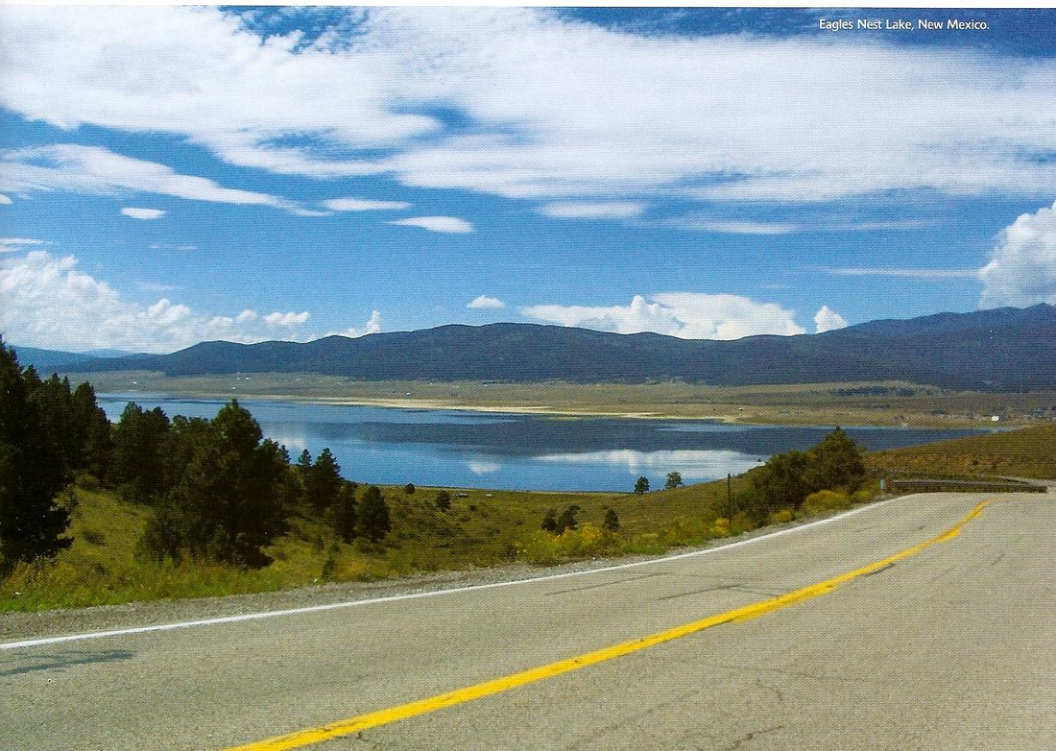
affiatata convivenza. Ripensando alla nostra avventura dobbiamo ammettere che ci è andata davvero bene: mezz'ora di pioggia in tutto il viaggio e nessun problema a parte il rischio di restare a secco in un paio di occasioni e alcuni errori di rotta... Incredibile anche il fatto che siamo riusciti a rispettare perfettamente il nostro programma! La cosa che più ci ha stimolati, durante l'avventura, è stata sapere che avremmo sempre trovato qualcuno disposto ad aiutarci in caso di difficoltà. Molte persone mi hanno detto di aver sempre sognato di poter vivere un'avventura simile e quello che mi sento di rispondere a

tutti loro è che dobbiamo rammaricarci solo delle cose che non facciamo, quindi non pensate troppo, prendete coraggio e uscite allo scoperto! Quella che vi aspetta potrebbe essere l'avventura più fantastica di tutta la vostra vita e chissà che possa essere l'inizio di una lunga serie.

A questo punto, una domanda sorge spontanea: "compererei mai una Rocket?" La risposta è chiara e semplice: "sì". Si tratta della moto più divertente che abbia mai guidato e, sinceramente, non riesco a immaginare a qualcosa di meglio. Basta un parabrezza per farne una perfetta tourer senza privarla di quella carica che la rende perfetta per le uscite domenicali più grintose. Cosa si può volere di più?

Da ultimo, vorrei ringraziare tutti coloro che ci hanno aiutato in qualche modo a realizzare questo viaggio, soprattutto perché siamo riusciti a raccogliere ben 20.000 dollari da devolvere in beneficenza. Un grande ringraziamento anche ai nostri amici di Triumph i quali hanno dovuto sopportare le nostre richieste e porre rimedio a tutti i problemi che gli abbiamo creato!

Eagles Nest Lake, New Mexico.



TRIUMPH
GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

Body building

Speed Triple, la regina spogliata. La perfetta dimostrazione di come essenziale e bello siano aggettivi strettamente legati. Provate però a farle indossare qualcosa. Ad esempio un flyscreen più affilato di una spada da samurai, un puntale appuntito come i denti di uno squalo, un coprisella affusolato come le orecchie di un gatto. Speed Triple, vestita con malizia e pronta a graffiare.

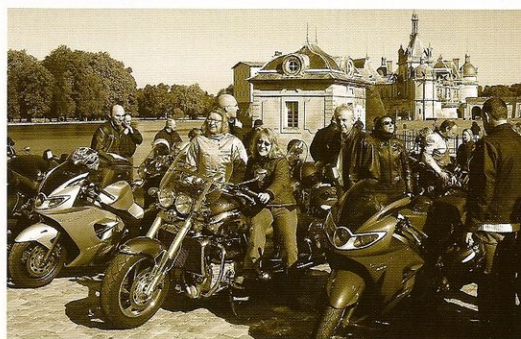
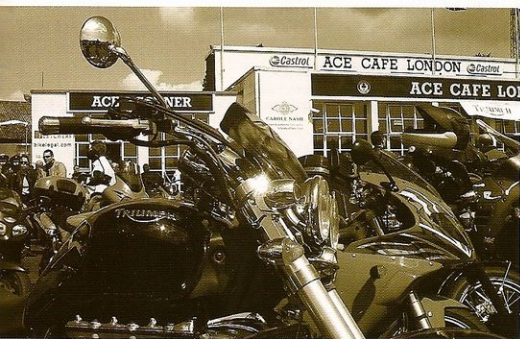


GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF **TRIUMPH**

R.A.T. World



LE NEWS – GLI EVENTI – LE USCITE

Siamo qui per voi


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 Market

 tel: +49 101 6175 19336 - 64 fax: +49 6175 933 627
 email: rainer.market@triumph.co.uk

Giappone:
Yosuke Onishi

 tel: +81 003 5501 3474 fax: +81 003 5501 3469
 email: rat@triumph-motorcycles.jp

Grecia:
Dina Kasfiki

 tel: +30 210 2849 200 fax: +30 210 2842 226
 email: triumph@eklofi.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: 678-539-8745
 email: jim.callahan@triumphmotorcycles.com

Matt Weiner, Co-ordinator

 tel: 678-854-2010 fax: 678-539-8745
 email: matt.weiner@triumphmotorcycles.com

Tia Robinson, Operations Co-ordinator

 tel: 678-854-2010 fax: 678-539-8745
 email: tia.robinson@triumphmotorcycles.com

Nuova Zelanda:
Lynita Atkin

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

Sudafrica:
Arnold Olivier

 tel: 27-11-448 1112 fax: 27-11-448 2340
 email: arnold@kmsa.co.za

Svezia:
Peter Gereben

 tel: +46 008 680 07 25 fax: +46 008 680 07 85
 email: peter.gereben@triumph.co.uk

UK:
Ben Gray

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

CARIAMICI con Stefano Martignoni

E' strano scrivere di raduni e uscite quando, fuori, la neve copre ancora buona parte del nostro cortile. Ma lavorare fra le moto ti fa spesso guardare con occhio distratto a quello che ti accade intorno.

E poi, quando si è carichi e motivati come noi in Triumph di questi tempi, la voglia di stare in sella non viene mai meno. Anzi, per dirla tutta, non vedo l'ora di cominciare ad aprire le scatole in cui ho accuratamente riposto il mio mondo in attesa di un incommensurabile trasloco, così da ritrovare sottoganti e maglie di lana per poter di nuovo prendermi gioco della A8 Milano/Laghi! Nell'attesa di accendere di nuovo la mia Speed, la cosa migliore è lavorare agli eventi che abbiamo pianificato per questo 2006. Primo fra tutti il 9° Triumph Day. Primo non in ordine di tempo bensì di aspettative. Per tutti, infatti, il T-Day è l'Evento, il momento massimo di aggregazione e condivisione. Un appuntamento al quale c'è chi si prepara come quelle scuole di samba che, da un anno all'altro, si allenano per sfilare al carnevale di Rio. Per quanto mi riguarda, senza nulla togliere al Triumph Day che, a parte gli aspetti puramente operativi, è facile da proporvi quanto vendere il gelato d'estate, gli appuntamenti che mi stanno più a cuore sono i raduni che siamo tornati a mettere in calendario. Primo perché i run sono l'essenza dell'attività del R.A.T. e poi perché girare per strada mi appaga molto più che farlo tra i cordoli. Spero dunque di vedervi non solo a Varano, accalorati per la canicola e la passione, ma anche sui tornanti della Corniche, fra le colline toscane, i monti dell'Elba e, perché no, sugli altipiani andini, emozionati dal Mondo e dal piacere di guidare le nostre moto.



EVENTI NAZIONALI 2006

Organizzatevi! Ecco le date degli eventi R.A.T. nazionali della nuova 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/Austria)

Un gemellaggio con i cuigni 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

Da questa 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

7 giorni alla scoperta dell'isola che probabilmente riesce a coniugare nel migliore dei modi bellezze culturali, attrattive naturali e scoperte gastronomiche, godendo di strade ottime quanto spettacolari. Un suggestivo itinerario fuori stagione, per godere in pieno relax le bellezze che questo angolo di Mediterraneo riesce ad offrire, in compagnia di una guida di eccezione: uno dei più apprezzati fotoreporter di viaggio.

Quota individuale di partecipazione:

Sistemazione in camera doppia:

950,00 euro

Sistemazione in camera singola:

1.200,00 euro

La quota comprende

- Viaggio in traghetto a/r con sistemazione in cabina doppia. Passaggio moto, tasse portuali, tasse sicurezza.
- Sistemazione camera doppia Hotel 3/4* con trattamento di camera e colazione. 5 cene in Hotel, bevande escluse.
- 2 cene in ristorante riservato bevande incluse.
- Materiale Touring Club Italiano: Guida Verde Sardegna, carta stradale 1.200.000, con percorso evidenziato.
- Una giornata, facoltativa, di lezione fotografica.
- CD di foto dell'evento.
- Assicurazione sanitaria.

La quota non comprende

- Pranzi, bevande durante le cene in Hotel, carburante moto, spese inerenti la moto, pedaggi stradali e autostradali, mance, extra e le spese personali.
- Tutto quanto non espressamente indicato nella voce "la quota comprende".

TERMINE ULTIMO ISCRIZIONE:

28 FEBBRAIO 2006

Entro il 6 marzo versamento acconto € 250 (sistemazione in doppia) e € 350 (singola). Saldo entro il 3 aprile.

Per prenotazioni e iscrizioni:

Simona Panico
STUDIO EVENTI ORGANIZATION
 Via Andrea Doria, 20
 65120 Pescara
 Tel. 085 4503160
 Fax 085 4541446
 mail : simona.panico@studioeventipe.it

Tappe e date

- 22 aprile** Imbarco a Civitavecchia - Olbia
- 23 aprile** Olbia - Castelsardo
- 24 aprile** Castelsardo - Bosa
- 25 aprile** Bosa - Piscinas
- 26 aprile** Piscinas - Isola di San Pietro
- 27 aprile** Isola di San Pietro - Cagliari
- 28 aprile** Cagliari - Aritzo
- 29 aprile** Aritzo - Su Gologone
- 30 aprile** Su Gologone - Golfo Aranci
- 1 maggio** Arrivo porto di Civitavecchia

Olbia - Castelsardo, 254km

Costa Smeralda

Le tombe dei Giganti nei pressi di Arzachena
 Capo dell'Orso
 Il periplo dell'isola Maddalena
 Il fantastico e romantico promontorio di granito di Capo Testa
 La Valle della Luna nei dintorni di Aggius
 Il bellissimo borgo fortificato di Castelsardo

Castelsardo - Bosa, 283km

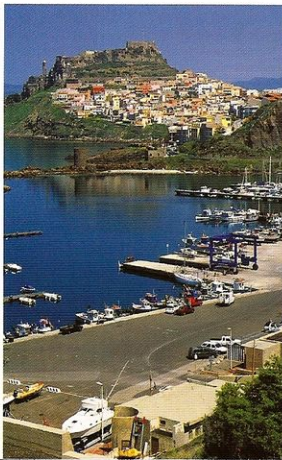
La roccia dell'Elefante
 La basilica dell'SS Trinità di Saccargia, il più bell'esempio di architettura romanica dell'isola
 Sassari, secondo centro della Sardegna
 Stintino, con le sue fantastiche spiagge, la Pelosa su tutte, e la possibilità di gustare l'aragosta piatto per antonomasia di questo pittoresco villaggio
 Le suggestive grotte di Nettuno tra le più affascinanti del Mediterraneo
 Alghero e le sue mura che ne delimitavano il perimetro
 La scala Piccada è probabilmente un adelle strade più belle e panoramiche dell'isola
 Bosa, con i suoi vicoli dominati dal castello di Serravalle

Bosa - Piscinas, 195km

Il centro religioso di S. Leonardo de Siete Fuentes,
 Il fotogenico nuraghe Losa
 Lo splendido sito archeologico di Tharros, una città bimare
 Le architetture andaluse di Oristano
 S. Giusta e la sua cattedrale
 La coreografica Arborèa, con la sua colorita piazza
 La costa Verde che conduce a Piscinas

Piscinas - Carloforte, 125km

La strada delle miniere
 La visita alle miniere di Motevecchio, le più grandi d'Europa, dichiarate patrimonio dell'umanità dall'UNESCO.



La deviazione al Tempio di Antas (circa 30km)
 Il fantastico contesto naturale di Burgerru
 La strada che arriva a Masua, con il suo splendido faraglione, chiamato pan di zucchero
 Da Nebida è possibile ammirare dall'alto il pan di zucchero
 L'isola di S. Pietro con le sue strade panoramiche
 La suggestiva Carloforte

Carloforte - Cagliari, 136km

S. Antico
 Costa del Sud e la sua splendida strada
 Capo Spartivento
 I resti di Bithia nei pressi della torre di Chia
 Lo stagno di Molentàrgius, con le sue saline dove è possibile avvistare numerosi uccelli, inclusi i fenicotteri rosa
 Cagliari

Cagliari - Aritzo, 255km

La strada costiera che conduce a Villasimius
 Capo Carbonara
 Costa Rei
 Villamar, paese dei murali
 La collina perfettamente conica di Las Plassas
 L'imponente villaggio nuragico di Su Nuraxi, nei pressi di Barumini
 L'escursione facoltativa alla Giara di Gestori
 Aritzo, il più rinomato centro di villeggiatura delle montagne sarde

Aritzo - Osu

Gologone, 145km

La deviazione lungo la strada tra Desulo e Fonni, per i monti Spada e Brancu Spina, dove la vista può spaziare, se si ha fortuna, su tutta l'isola
 Orgosolo con i suoi 150 murali
 La vertiginosa strada che da Orgosolo scende a Oliena
 La visita con degustazione (obbligatoria) della Cooperativa sociale di Oliena, dove viene prodotto il Nepente di Oliena, vino Cannonau di alta qualità
 Nuoro, con il giro panoramico sul monte Ortobene
 Su Gologone, il tempio della gastronomia sarda

Su Gologone - Golfo Aranci, 145km

Escursione alle grotte del Bue Marino
 La grotta di Ispingoli



DICEMBRE 2006/GENNAIO 2007 - 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 targaisti ma adatto anche a tutti gli altri (i tratti in fuoristrada sono variati). 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*). Sistemazione, cena e pernottamento.

02 - ARRIVO A LIMA: SOSTA

1^a 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^a 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^a 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^a 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, attraverso 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*).

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

1^a 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^a 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*).

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

1^a 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^a 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 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*).

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

1^a 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 disegnatte; 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 il 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^a colazione in Hotel. Visita guidata della città, ai 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^a 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^a 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*).

14 - NAZCA-LIMA 526km ca.

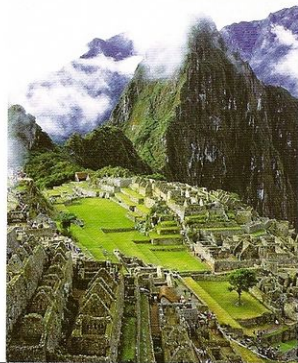
1^a colazione in Hotel. Percorso interamente asfaltato. Partenza per Lima con deviazione lungo il percorso per visitare Tambo Colorado e tornati sulla strada principale proseguimento per Lima con sosta per visita guidata della fortezza di Pachacamac. Pranzo libero. Arrivo nel tardo pomeriggio all'Hotel Marriot (5*). 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^a 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.



Il giorno delle Tigri

Dopo circa sette mesi dalla nascita del sito triumphtiger.it e annesso forum si è svolto il primo raduno dedicato a questa magnifica motocicletta. Il percorso di 200 km (in origine 300, ridotti per problemi di tempo) ha attraversato il Chianti e le crete senesi con i loro magici colori e profumi, toccando città d'arte come Pienza, Montalcino, San Quirico d'Orcia e la stupenda abbazia di San Galgano. Le strade ricche di curve dal manto perfetto hanno permesso ai Tiger di esprimersi al meglio, la sinuosa scia di felini sembrava danzare sia che il misto fosse lento o veloce. Non sono mancati momenti di puro Tourist Trophy.. Il punto di ritrovo era l'Hotel Grifo (ora con il nuovo nome di Unway) a Montepulciano Stazione.

Quasi surreale il panorama che mi si è presentato davanti agli occhi quando sono arrivato: una coltre di nebbia avvolgeva i Tiger e i loro proprietari, alcuni dei quali erano lì già da venerdì, man mano che mi avvicinavo, sbucavano uno ad uno dalla foschia: erano presenti ben diciotto equipaggi, con domatori provenienti da tutta Italia e tutti i modelli di Tiger presenti. A quel punto ho avuto in mente un unico pensiero: ce l'abbiamo fatta!!! Fatte le dovute presentazioni, senza nascondere un bel po' d'emozione, ci siamo messi in marcia attraverso una fitta nebbia che non faceva presagire niente di buono, ma allo stesso tempo rendeva l'atmosfera ancora più emozionante. Fortunatamente poco dopo un caldo sole e un cielo limpido hanno fatto capolino e ci hanno accompagnato per tutto il viaggio. La prima sosta è stata in quel di Buonconvento, dove oltre alle foto di rito abbiamo consumato un lauto pranzo a base di pane, prosciutto e pecorino conditi naturalmente con dell'ottimo vino. La gente e i motociclisti che passavano, credo pensassero di avere le allucinazioni poiché già è raro vederne due, figuriamoci diciotto! Il secondo scenario scelto per la sosta è stata la meravigliosa abbazia di San Galgano, ottima cornice per le

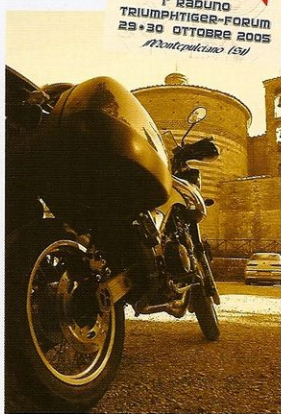


foto e per un primo scambio d'opinioni.

Alcuni Tigeristi hanno visitato il monumento, mentre altri si sono persi in discorsi di tecnica, pieghe, prosciutto, scarichi aperti e deliri vari (forse risentivano del vino bevuto a pranzo...) Dopo una quarantina di minuti, la carovana è ripartita in direzione Siena, ci aspettavano un sacco di curve e un asfalto pressoché perfetto. Guidati (è proprio il caso di dirlo...) da Guido (BO) in ottima forma, ci siamo dedicati anima e corpo alla guida, fino a che non abbiamo trovato questo magnifico belvedere: che ci ha permesso di realizzare l'ultimo servizio fotografico della giornata. Impossibile non rimanere affascinati dal Chianti in autunno, soprattutto al tramonto, una sola parola: meraviglioso. Come potete notare dalle foto, i partecipanti al raduno (piloti e passeggeri) appaiono freschi e riposati, merito di una sella comoda e spaziosa, zero vibrazioni ecc... Volete tutto questo?? E' vostro con solo 10.900€ presso la concessionaria Triumph a voi più vicina (messaggio promozionale) Al rientro in albergo ormai a tarda serata (19:00



inoltre), una fitta nebbia ci attendeva come se quella della mattina fosse ancora lì ad aspettarci. Fortunatamente, i chilometri da percorrere erano pochi e siamo rientrati senza problemi. Dopo una doccia corroborante, ci attendeva una bella cena a base di specialità Toscane presso il ristorante Poiziano, naturalmente condita con dell'ottimo vino e un'ottima grappa (grazie Marco!). Ritrovarsi tutti insieme con le gambe sotto lo stesso tavolo ci ha dato modo di conoscersi meglio, di chiacchierare come se si fosse amici di vecchia data, segno che le persone che riteniamo speciali davanti ad un video dal vivo lo sono ancora di più (magari non belle, come Lupo Alberto ha gentilmente fatto notare, ma speciali sì!). La serata si è conclusa in Hotel verso le due, dove, ormai in preda ai fumi dell'alcool, in onore di Dik (Andrea, che mi ha aiutato nel mettere su il sito e soprattutto il forum), che per questa volta non è potuto essere dei nostri, è stato fumato un ottimo sigaro. Con la speranza che questo sia il primo di tanti altri incontri, vi ringrazio tutti di cuore per la vostra partecipazione, a presto.

Matteo "MrTiger"





RAT, Relax and Race

Testo: Leo "Speed" Lumini
Foto: Stefano Casati

Dopo una stagione di digiuno da eventi ufficiali - Triumph Day a parte - ad Arese hanno ricominciato a lavorare e questo "R.R.R." è stato il primo di una serie di eventi che da quest'anno torneranno ad arricchire il nutrito calendario R.A.T. italiano.

Autentico appuntamento di "piacere", questo tour ha richiamato una ventina di triumphisti da tutta Italia, con una folta presenza romana che ai due giorni previsti ha unito anche un'altra giornata necessaria per il trasferimento a Castrocaro Terme. Quale scusa migliore per assaporare il piacere di guidare sulle più belle strade dell'Appennino Tosco Romagnolo immersi nei colori della splendida cornice autunnale?

Per selezionare itinerari sull'Appennino, Stefano - il nostro R.A.T. leader - ha pensato bene di chiedere assistenza a due amici di vecchia data che, guardacaso sono anche i

deus ex machina di Curve&Tornanti; una chiacchierata con Carlo, Gianni e il sottoscritto e il percorso salta fuori senza esitazioni. Obiettivo? Conciliare il piacere di guidare sui grandi classici, come il Passo del Giego oppure il Muraglione, quindi muoversi tra i panorami più suggestivi, senza trascurare l'aspetto traffico, visto che queste strade ne soffrono abbastanza durante il weekend. Priorità assoluta la scelta del posto giusto dove fermarsi a pranzo proprio alla metà di un ampio anello di 240km. In testa al gruppo, io e la mia fida T509 abbiamo aperto la strada alla eterogenea colonna di moto su e giù per molti degli itinerari riportati da C&T n°1 e su piacevolissime stradine meno conosciute, ma non per questo di minore fascino.

La mattina del sabato proprio una di queste suggestive strisce d'asfalto era avvolta in una nebbiolina più novembrina che da fine estate

(se vogliamo, very british). Inizialmente mi sono preoccupato che la bellezza del paesaggio ne fosse compromessa, ricordando il mille colori riflessi delle foglie colpite dal sole, il giorno prima, mentre me la gustavo nel giro di ricognizione del venerdì pomeriggio, nell'intento di scongiurare e prevenire tutti gli eventuali imprevisti. Tuttavia, questa atmosfera ovattata, con foglie che cadevano lentamente dagli alberi e altre spazzate via dal nostro passaggio, aveva un fascino molto particolare. Sembravamo come dei cavalieri erranti in perfetta armonia con il proprio destriero e con la scena in cui ci muovevamo...

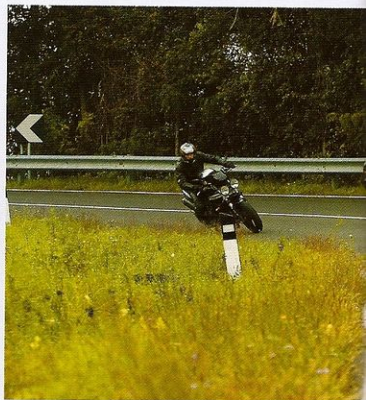
Spiccata vena poetica, amplificata dal fatto che sembrava la cavalcata di addio all'estate. Sapore troppo malinconico? Può darsi, ma tutto questo, man mano che salivamo verso il Passo della Colla e il sole tornava a farla da padrone, lasciava spazio al puro piacere di guidare su un nastro di asfalto mirabilmente tracciato tra valli e montagne!

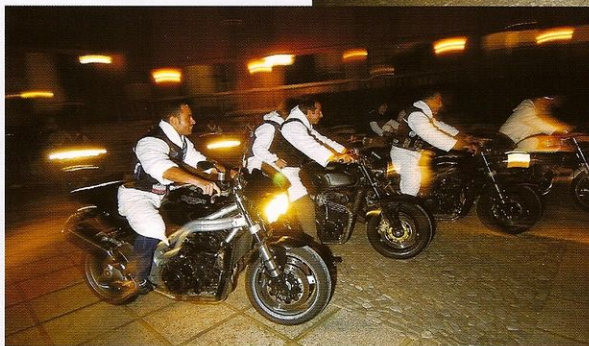
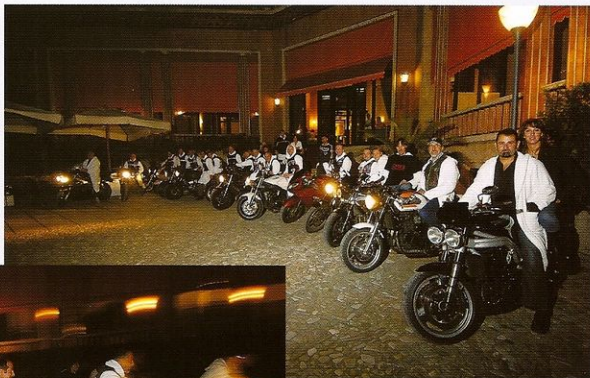
Ci stavamo scaldando, in ogni senso, e tutte le altre strade previste dal tour, con le loro curve sinuose ci attendevano.

Un caffè e poi di nuovo tutti in sella! Su per il Passo della Sambuca poi giù fino a Palazuolo sul Senio, poi di nuovo in quota verso il Passo della Faggiola quindi picchiata fino a Coniale, dove la strada si apre come una pista fra i verdi prati, un vero spettacolo!

Arrivati a Moscheta, abbiamo riempito il cortile della vecchia badia con le nostre Triumph: dalla mastodontica Rocket, alle special su base Legend, alla vecchia Speed Triple con scarichi tipo mitraglia da aereo e addirittura due esemplari della mitica Trident rigorosamente verde inglese e dal suono inconfondibile, alcune Bonneville, Speed per tutti i gusti e le nuovissime Sprint ST, il tutto ben servito per la gioia dei nostri occhi su un soffice manto di rugginose foglie secche.

Una volta deizzati i palati con i super-tortelli del mitico Riccardo ancora due chiacchiere





prima di ripartire per la seconda parte del tour; il Passo del Giogo e il borgo di Scarperia ammirando la valle dove si trova un autentico tempio della velocità - il circuito del Mugello.

Non rimaneva che percorrere la Via Sagginalese che, dopo i passaggi fra le strette mura delle antiche vie di Dicomano, ci immette sulla mitica n°67 toscano-romagnola, la via del ritorno con un ultimo passo, degno del gran finale: il Muraglione. Ultima danza appassionata tra le curve prima del piacevole

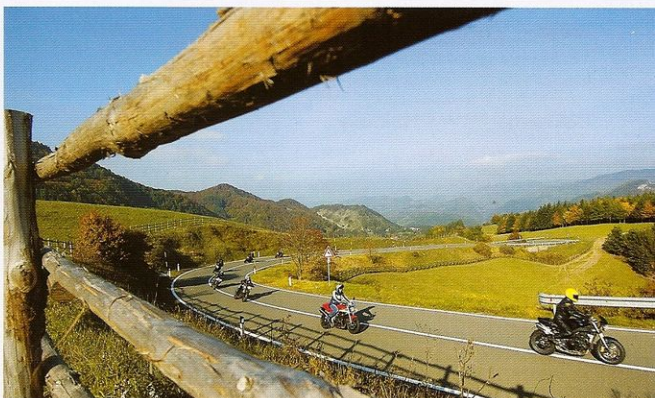
abbandono nel centro termale del GrandHotel Terme, dove abbiamo riposato il corpo e la mente fra i fumi del vapore e le bolle delle piscine termali.

Che volere di più? Ovviamente una pantagruelica cena tutti insieme condividendo i momenti più belli della giornata, le esperienze e le sensazioni nella insolita cornice di un lussuoso salone da pranzo stile anni '40.

Degna conclusione della serata, una parata di triumphisti in accappatoio sulla ghiaia del

parco del GrandHotel, istigati dal nostro fotografo che già da un paio d'ore stava pensando a qualcosa di sopra le righe...

La mattina della domenica, sveglia di buon'ora e trasferimento al piccolo trotto al circuito di S. Monica di Misano per assistere all'ultima prova della Thruxton Cup, splendido teatro di duelli gomito a gomito con colonna sonora prodotta dai bicilindrici tipo caccia bombardieri della seconda guerra mondiale! Autentica gioia per gli occhi e le orecchie di tutti noi triumphisti DOC.



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
(ciniauto@libero.it)

Bari – Amos

26 marzo 2006: Salento tour
23 aprile 2006: Sila tour
14 maggio 2006: Gargano tour
17 settembre 2006: Escursione ai laghi di Monticchio
Ciro Lepore, 340 3423261
(triumph_tsport04@libero.it)

Bassano – Berti Moto

09 aprile 2006: Giro sui Colli Euganei
21 maggio 2006: Giro del Monte Bondone
18 giugno 2006: Vajont e lago di Barcis
Enrico Gastaldello, 0424 510128 –
3332724528
enrico.gastaldello@bertimoto.com

Bergamo – BM Centro Moto

9 aprile 2006: Giro della Franciacorta/Lago d'Isèo
14 maggio 2006: Colli piacentini, sosta da Parentin
18 maggio 2006: Valle di Ledro
Antonella Vecchi, 035 312042
(giovanni.martinelli@inwind.it)

Biella – Viemme

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

Bologna – MVM Holding

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

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 Nalli, 328 7396951
(marcospeed@tin.it)

Brescia – Daytona

25/26 febbraio 2006: Trasferta in Liguria
22/23 aprile 2006: Gemellaggio con Parma e Firenze
20/21 maggio 2006: St. Moritz
Aldo Valentini, 030 3367230
(aldo.valentini@gmail.com)

Cagliari – Tecnomoto

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

7 maggio 2006: Passeggiata in costiera
Murgera Domenico, 338 3064516
(dmurgera@hotmail.com)

Catania – Motorwagen

Raduno del Belice - 29-30 ottobre 2005
Lungo la vecchia strada che collega Catania a Palermo inizia il terzo ed ultimo raduno Rat Catania della stagione 2005!

La vecchia "catanese" posata tra le madonne in una magnifica -quanto inaspettata- giornata di sole permette al gruppo di familiarizzare svelando chilometro dopo chilometro i sempre eterogenei stili di guida. Nella prima due giorni che organizziamo da queste parti è l'entusiasmo che ci lega alle nostre Triumph a fare come sempre da ottimo collante! E' il tramonto ad accoglierci alla



nostra prima ed unica sosta della giornata: Roccapalumba. Siamo già in provincia di Palermo. Qui i responsabili della pro loco ci attendono per svelarci le meraviglie della "Città delle stelle". Giusto il tempo di una velocissima doccia nel "nostro" piccolo albergo e poi di nuovo tutti fuori a ... rimirar le stelle: ci attende la suggestiva visita al planetario! Assistiamo al tramontare e al sorgere del Sole nel nostro emisfero ed impariamo qualche cosa di nuovo sulla nostra galassia! La visita dura circa 40 minuti e quando torniamo fuori la fame preme il sopravvento! La cena luculliana a base di prodotti tipici locali prenotata presso il ristorante La Rocca non ci delude... anzi! Il buon vino e la compagnia ci trattiene oltre il previsto a tavola! Arriviamo in ritardo dagli straordinari coniugi Pace, proprietari del tecnicamente perfetto e architettonicamente geniale osservatorio astronomico. Mi immolo per il gruppo e prendo gli affettuosi rimproveri di una splendida quanto energica padrona di casa, ma il cielo è così terso da regalarci una vista tanto bella da riuscire a sedare ogni animo! A piccoli gruppi, guidati dagli Astrofilii di Caccamo, osserviamo attraverso il potente telescopio, le montagne del rosso marte e la sorprendente nebulosa di Orione. Certo serata insolita per chi come noi "motociclisti" è abituato a tenere sempre gli occhi sulla strada. Il mattino seguente siamo tutti (o quasi... la gioventù si fa attendere!!) puntuali: sono le curve della SS285 che ci danno il buongiorno in sella. Da Roccapalumba raggiungiamo Termini Imerese. Il mare! Colori e scorci mozzafiato anche per noi che nell'isola ci viviamo! Lambiamo appena Palermo, per



imboccare lo scorrimento veloce verso Sciacca. Strada larga dalle curve docili che consente di assaporare la potenza delle tre cilindri e che ci conduce proprio alle porte della Valle del Belice. Lasciamo la SS624 per imboccare la piccola ed insidiosa –pessime le condizioni del manto stradale- strada provinciale che ci porterà tra i nuovi ed i vecchi insediamenti urbani della Valle. Attraversiamo Poggioreale, la sensazione è quella di attraversare un paese abbandonato. Pochi chilometri e davanti a noi i ruderi di Poggioreale. Un paese di rovine sovrastato dal campanile della chiesa madre privo della sua campana ma paradossalmente ancora eretto. Troviamo i cancelli aperti e portiamo le nostre ruote tra la memoria di queste strade. Giusto in tempo per non farci sopraffare dalle emozioni risaliamo in sella per raggiungere una delle più grandi sculture all'aperto d'Europa. Il Grande Cretto di Gibellina. Monumento alla memoria. Memoria della incapacità di reagire ed amministrare. Una colata di cemento bianco sulle rovine di Gibellina che rispetta e mantiene l'originario impianto viario. Percorse a piedi questi "sentieri" suscitano emozioni diverse. Risaliamo in sella per raggiungere la Nuova Gibellina. Il così detto museo all'aperto. Qui tutto è singolare. Seguiamo il richiamo che arriva da questa città per noi misteriosa. Ci addentriamo: lungo Viale degli Elimi ci aspetta Palazzo Di Lorenzo, nel cui cortile una facciata recuperata da un antico palazzo della vecchia Gibellina rende omaggio alla memoria. Passiamo accanto all'Aratro, di Arnaldo Pomodoro e così via. Questo è solo una parte di ciò che "adorna" questa città così costruita dopo 15 anni dal tragico terremoto. E' già ora di pranzo e ci dirigiamo verso la magnifica Selinunte. Ci aspetta un gruppo di Triumphanti "locali" che carinissimamente vengono a fare gli onori di casa. Le colonne e le rovine di colossali templi greci che si affacciano sul mare vegliano su di noi mentre paghi ci gustiamo il meritato pranzo a base di pesce. E' giunta l'ora di salutarsi... altri 210 chilometri ci separano da casa! Bene Triumphanti, che dire! Grazie a tutti voi è stata un'altra splendida avventura che farà rosicare chi non c'era!

26 marzo 2006: Raduno di primavera
14 maggio 2006: Raduno dei mosaici data da destinarsi: Raduno dell'Aspromonte
Giovanni Sapienza, 349 0693088
(giovanni4valvole@excite.it)

Catanzaro – Ad'A Motor Service

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
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

Motefane della Befana – 16 ottobre 2005
Befane non se ne sono viste, ma per la prima volta c'erano tutte le mogli e questo è un impareggiabile regalo per la folta schiera dei motociclisti Triumph del RAT di Motomania, ormai quasi tutti single-motociclisti.

Anche di moto neanche l'ombra (sono tutte con la sella monoposto e senza pedane per il passeggero, conseguenza diretta di quanto raccontato prima). Non siamo partiti dalla concessionaria per problemi di Lavori in Corso, ma le premesse sono molto interessanti e il nuovo progetto prevede un confortevole angolo tutto dedicato alle attività del RAT di Motomania. Ma allora che evento RAT è stato!? Un evento diverso da tutti gli altri: in mattinata ognuno di noi era uscito a passeggio con la sua amata Triumph, per sgranchire le gomme nonostante le temperature proibitive; poi nel pomeriggio a piccoli gruppi ci siamo incontrati per il solito aperitivo e per cominciare a tirare un pò su il grado alcolico ed infine la tanto sospirata cena. Soliti argomenti, solite risate, gli auguri di Natale per i ritardatari e gli auguri per un meraviglioso 2006 con in previsione una infinità di eventi RAT locali e nazionali e tante moto nuove da vedere, da provare e da comprare.
UN MERAVIGLIOSO 2006 A TUTTI I RAT

26 marzo 2006: Passeggiata in riviera
26-28 maggio 2006: Primavera Starda
Guglielmo Cernò, 348 3509024
(cernoguglie@libero.it)

Conegliano – Dal Bello

26 marzo 2006: Apertura stagione primaverile
28 maggio 2006: Altopiano del Cansiglio
25 giugno 2006: Diga del Vajont
Ivan Sesini, 349 7209645
(ivansesini@virgilio.it)

Como – Bikers Como

14 maggio 2006: Lago Maggiore
11 giugno 2006: Alta Valtellina
16 luglio 2006: Lago d'Isèo

24 settembre 2006: Uscita al Buio
Roberto Quintavalle, 031 5001012
(info@chimoto.it)

Dogliani – Sanino Moto

16 aprile 2006: Val di Susta
21 maggio 2006: Gap
18 giugno 2006: Val Roya
Marco Frascolino, 0173 721051 –
3351097019 (m.frascolino@tiscali.it)

Firenze9Oliv Motori
23-25 aprile 2006: Costa Azzurra Raid
22-24 settembre 2006: Corsica Run
Marco Mazzinghi,
(marco.mazzinghi@arbit.net oppure
triumph.firenze@numerote.it)

Foggia – Moto Service

26 marzo 2006: 3° anniversario Moto Service
23 maggio 2006: Mò v' Dim
Giuseppe Bonifito, 0882 224929
(moto.service@katamail.com)

Genova – Group Service

Maurizio Ghiorzi, 010 3623645
(groupservice@panet.it)

Jesi – Luca's Motorcycles

Montefeltro Tour - 09 ottobre 2006
Sicuramente sarà stato il fascino di un territorio come il Montefeltro ricco di antiche tradizioni, oppure la voglia di incontrare vecchi amici marchigiani, alcune delle motivazioni che hanno fatto salire in moto, domenica scorsa, il nostro amico Paolo.

Non ci sarebbe niente di strano, se non fosse che Paolo vive e lavora in Veneto e per essere con noi nelle Marche, si è percorso tra l'andata, il "Montefeltro Tour" ed il ritorno più di ottocento chilometri, inoltre domenica 9 ottobre in Veneto splendeva il sole, mentre nelle province di Ancona e Pesaro le locandine dei quotidiani all'esterno delle edicole riportavano in grassetto "Piogge ed allagamenti, pericolo frane, allertata la protezione civile". Le piogge abbondantissime dei giorni precedenti e la certezza di trovare un asfalto insidioso, nulla hanno potuto contro la lucida follia dei motociclisti che si sono





presentati alla partenza, intravedendo sprazzi di sereno anche nel cielo più cupo. La giornata è comunque trascorsa in modo piacevole ed in allegria amicitia, con varie soste per il caffè - aperitivo prima, il pranzo a Carpegna a base di tartufo bianco e la sosta pomeridiana per la birretta, al Joe Bar Caffè di Morciano di Romagna.

RAT Inverno - 04 dicembre 2005

16 le motociclette, 19 i partecipanti, 195 i chilometri totali ed una serie non quantificabile di curve e controcure.

Per questo evento, abbiamo rispolverato la vecchia e simpatica formula, che consiste nel tenere ignota ai partecipanti, la destinazione ed il percorso per raggiungerla. Al momento della partenza, abbiamo consegnato il road book che riportava soltanto un tratto di strada, fino al primo punto di ritrovo. La successiva consegna di ulteriori informazioni per proseguire, è stata ripetuta per altre due volte.



I motociclisti hanno sempre ritmi e stili di guida molto diversi tra loro, ma questo modo di frazionare il road book, ci ha permesso di procedere in gruppo per lunghi tratti. La meta, come consuetudine, era quella di occupare una sedia disposta ai lati di una lunga tavolata all'interno di un locale riscaldato, davanti ad un piatto di polenta fumante ed un bicchiere di vino rosso. Tutti hanno centrato l'obiettivo, infreddoliti ma asciutti. Ci teniamo a sottolineare che a differenza di tutte le nostre uscite precedenti, questa volta non abbiamo preso una goccia di pioggia.

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

18/19 marzo 2006: Il Saggiatiro

23 aprile 2005: Altopiani di Arcinazzo

18 giugno 2006: Raduno a casa de' Mauro

Beccari Fabio, 339 5230876

(sfc16@cheapnet.it)

Lecce - Ferrari Expautomoto

26 marzo 2006: 1° incontro di primavera - S.Maria di Leuca

26 aprile 2006: 2° incontro di primavera - Gallipoli

10/11 giugno 2006: Idrovoluti e Triumph

20-24 settembre 2006: Meeting a Corfù

26 novembre 2006: Passeggiata d'Autunno

Loredana Mortella, 0832 340700

(annapetrachi@libero.it)

Lucca - Ferbike

07 maggio 2006: 5 Terre tour

09 giugno 2006: Run verso il T-Day

Pieri Mitya, 0583 379585

(ferbikesrl@yahoo.it)

Martinafranca - Dream Cycles

Sassi e laghi - 16 ottobre 2005

L'evento, inizialmente organizzato per il week-end precedente è stato spostato alla settimana successiva a causa del maltempo.

Naturalmente tutto si è svolto come era già stato programmato, anche se era il freddo polare a farla da padrone. Pochi tuttavia si sono fatti scoraggiare dalle temperature, in vista anche di ciò che, una volta in montagna ci aspettava. Alle 8.30 come da accordo, ci si è ritrovati tutti i ragazzi delle zone limitrofe a Martina, circa una ventina) in concessionaria, e dopo la colazione di rito, la partenza in colonna alla volta del Kartodromo di Matera, dove ci saremmo ricongiunti ai fratelli baresi e tranesi - ne aspettavamo una trentina, ed



invece con nostra grande sorpresa c'erano tutti, mancava solo chi si era svegliato tardi e comunque ci avrebbe raggiunto a Francavilla in Sinni (PZ) per il pranzo. Arrivati, intorno alle 11.00 al Kartodromo a Matera, la necessità di una sosta prolungata era assoluta: una 70 di motociclisti, che infreddoliti avevano bisogno del caffè per ripartire, oltre naturalmente ai saluti ed alle presentazioni d'obbligo quando si incontra tanti amici accomunati dalla stessa passione. Dopo il caffè riscaldatore la ripartenza per una foto tra i Sassi di Matera, colmi di turisti stranieri venuti a fotografare il set de "La Passione di Cristo" di Mel Gibson, e che invece si sono ritrovati di fronte a ben'altra passione, tra lo stupore loro e dei materani, invasi da un serpente di Triumph di tutti i tipi e colori. Dopo la foto fatta da alcuni giapponesi (ironia della sorte), una nuova partenza, questa volta per il pranzo, ma ci aspettavano ancora 150 km di curve attraverso un paesaggio splendido, il Parco Nazionale del Pollino, attraverso stradine tortuose, boschi di castagni e laghetti sparsi qua e là. Ma né il freddo, né la difficoltà del percorso hanno messo in crisi tutti i partecipanti a questa grande prima festa, portata in scena dalla concessionaria di Martina, e così dopo un paio d'ore eccoci arrivati a destinazione. Un simpatico agriturismo a 800m d'altezza tra i monti del Pollino. Ora bisognava solo aspettare qualcuno che si era perso per strada ed alle 16.00 eravamo tutti a tavola. La bellissima compagnia ha reso la giornata fantastica, il vino rosso di montagna ha fatto il resto. Qualche foto, un lauto pranzo e le storie dei più anziani, hanno accompagnato la giornata, fino a che non è calato il buio. Il freddo si faceva ancora più pungente, quindi tra la





disappunto dei presenti bisognava rientrare, e così è stato. Alle 19.30 la ripartenza per il rientro a casa, con una sosta in una stazione di servizio per i saluti con i fratelli di Bari, e la promessa di rincontrarsi il prima possibile. Ma una volta rientrati in concessionaria da dove eravamo partiti, la sorpresa: tutti volevano replicare alla domenica successiva. Purtroppo il tempo non ce lo ha ancora permesso, ma alla prima di sole si riparte, stesso giro, stessa meta, stessi personaggi

2 aprile 2006: Salentour
7 maggio 2006: Adriatic run
Vincenzo Angelini, tel. 328 0660570
(dream_cycles@hotmail.com)

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: Abetone ...desiderando la montagna
Marco Bondielli, 0585 830087
(triumph.massa@numerotre.it/marco.bondielli@siriosrl.net)

Milano – Triumph Milano

05-07 maggio 2006: Provenza mai più senza
21 maggio 2006: Val Tidone run
16 luglio 2006: L'Idro Ledro
Marco Lugli, 328 3574865
(ratpackmilano@yahoo.it)

Milano – Ruote a Raggi

1 maggio 2006: Girando tra i Laghi
4 giugno 2006: Grotto tour in Svizzera
30 giugno/2 luglio 2006: British bikes' best
Francesco "Malefix" Cucchi, 348 6560792
(f_cucchi@hotmail.com)

Napoli – De Rosa

Tour tra i castagneti – 09 ottobre 2005
Piu' puntuali degli scolaretti il primo giorno di scuola, alle 9:30 un bel gruppo di motociclisti fervono pronti per la partenza al meeting point, presso la concessionaria.

Dopo aver percorso circo 40 Km ci siamo ritrovati ad iniziare la salita della montagna di Roccamonfina e dopo una lunga serie di tornanti siamo giunti al centro del paese dove abbiamo partecipato alla sagra delle castagne. Immaginate come eravamo orgogliosi nel vedere i tanti turisti ammirare i nostri bolidi. Poi con la massima calma ci siamo incamminati per raggiungere l'agriturismo "La Palombara" dove raccontandoci i vari aneddoti motociclistici abbiamo gustato il pranzo a base di prodotti tipici senza tralasciare ovviamente un'abbuffata di castagne. All'imbrunire ci siamo incamminati verso la strada di casa.

Tombolata di Natale – 15 dicembre 2005

Il tradizionale incontro pre-natalizio, a causa del tempo metereologico, ci ha tenuto in ansia fino a quando non si e' riempita del tutto la sala del ristorante.

Dopo un po' e' iniziata la famosa cena con tombolata. Ad allietare la serata il solito duo di cantanti napoletani che ha coinvolto il gruppo dei partecipanti che ormai dopo tanti eventi sono molto affiatati. Dopo l'estrazione della tombola napoletana, abbiamo brindato alla chiusura di un bellissimo anno trascorso.



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

30 aprile 2006: Motogiro del mare
28 maggio 2006: Motogiro dei colli novesi
25 giugno 2006: Motogiro dei monti
Roberto Motta, 0143 2037 - 347 4691040
(info@novimoto.it)

Padova – H Hermes Srl

12 marzo 2006: Guiglia run
09 aprile 2006: Tutti in fiera
07 maggio 2006: Sutrio run
Capriolo Hermes, 049 772799
(hhermes@tin.it)

Palermo – MEG

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 Castelnovo
giugno 2005: Tre Pale per tre cilindri
9-10 settembre 2006: Cilindri inglesi tra il prosciutto
Davide Beccanini, 348 7651155
(rebeck@libero.it)

Perugia – MD Moto

Motocioccolata – 23 ottobre 2005

Come i lettori di Torque sanno questo spazio è dedicato ad un breve resoconto degli eventi RAT organizzati dalle varie Concessionarie. Questi incontri molte volte raggiungono luoghi incantevoli della nostra Italia, lungo strade lontane dalle principali arterie, "motociclisticamente" molto belle ed a molti non conosciute. Da questa riflessione, banale se volete, ci è nata l'idea di inserire, quando possibile, brevi cenni culturali per coloro che volessero ripercorrere i nostri itinerari.

Per l'ultimo saluto prima del grande freddo, che qui a Perugia arriva inesorabile, abbiamo voluto approfittare di una kermesse che attira golosi da tutta Italia. Eurochocolate. Tra i programmi della manifestazione era ben inserito anche un incontro motociclistico con degustazioni al quale siamo stati ben lieti di



partecipare. Giunti nella medievale cittadina di Corciano, punto di partenza e raggruppamento, abbiamo potuto godere di una prima degustazione di prodotti a base di cacao prima di partire in direzione Panicale, altro incantevole borgo umbro, dove altre delizie ci attendevano. Le moto partecipanti erano davvero tante e quindi dopo pochi km abbiamo scelto un itinerario alternativo a quello in programma. Ci siamo diretti verso il Lago Trasimeno salendo la strada che porta a Castel Rigone per poi andare a ridiscendere le colline che a Nord lo circondano. Poi lungo costa fino a Sud dove, risalendo ancora, siamo arrivati a destinazione.

Eurochocolate: quest'anno è giunta ormai alla sua undicesima edizione. È una grande Kermesse dedicata agli amanti del cioccolato che trasforma ogni anno a metà di ottobre la città di Perugia in una animata pasticceria. Stage amatoriali e semi-professionali, degustazioni, esposizioni e altri appuntamenti si susseguono nel centro storico della città. Il festival dura circa otto giorni ed incentiva il pubblico partecipante a degustare le sculture in cioccolato ed a partecipare a spettacoli a tema. L'impegno della manifestazione è di promuovere e valorizzare il prodotto cioccolato non fine a se stesso ma come prodotto di cultura e costume sociale.

Corciano: Tipico castello medievale perugino circondato da mura con torri. Il paese è situato a 408 metri s.l.m. Caratteristico per le sue case in pietra, con andamento a corona, è circondato da una campagna ricca di ulivi. Oggi è rinomato per il famoso Agosto Corcianese con una serie di eventi che vanno dai concerti agli spettacoli teatrali, dall'esposizione artigianale.

Panicale: è arroccato su uno sperone del Monte Petrarvella a dominio delle valli del Nestore e del Trasimeno. È la più bella terrazza naturale dell'Umbria (431 m), che s'affaccia da un lato sul Trasimeno e dall'altro sull'ampia valle del fiume Nestore. Il suo centro storico si caratterizza con case strettamente racchiuse all'interno di una cinta

muraria che conserva ancora oggi le caratteristiche tipiche del Castello Medioevale. Il turista che per la prima volta si trova a percorrere le strette viuzze del centro storico riesce ancora a provare l'emozione di essere tornato indietro nel tempo.

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 – Café Racer Store

02 aprile 2006: Appignano
28 maggio 2006: Asciano
25 giugno 2006: Montefalco
Valentini Massimo, 0721 288769
(caferacerstore@virgilio.it)

Pescara – Faieta Moto

19 marzo 2006: Fiaschi Roventi
23 aprile 2006: Bike in the wood
21 maggio 2006: Kill Sheep vol. 3
Giuseppe Brunetti, 085 4715867
(faietamoto@faietamoto.com/brune@inwind.it)

Potenza – AutoveloX

Passeggiata sulle dolomiti Lucane
Ci siamo incontrati tutti alla concessionaria AutoveloX di Potenza, dove Dario Scavone in collaborazione con una pasticceria artigianale locale, ha dato modo di assaporare gli eccezionali Mustaccioli di Avigliano.

Dopo il break delle 10.30, ci siamo avviati verso il centro di Potenza per far visitare agli amici di Pescara il centro storico della città. Alle 12.00 ci siamo avviati verso la meta (Castelmezzano), non dall'autostrada, ma attraversando la montagna di Sellata, conosciutissima per la pista da sci, poi abbiamo attraversato i paesi di Abriola, Calvello, Laurenzana, e la grande diga della Camastra. Arrivati sulle dolomiti lucane abbiamo posato per le foto di rito. Intanto, il ristorante il becco

della civetta già preparava la buona pasta di casa gli strascinati con mollica, e la bistecca podolica con i peperoni cruschi e così via. Finito il pranzo alle 17.00, ci siamo immersi a piedi nei vicoli, e sulle rocce dello storico paesino; insieme, poi, siamo partiti per il rientro a Potenza. Alla concessionaria AutoveloX Giuliano Scavone e i bravi collaboratori Massimo Iermannò e la moglie Enza hanno raccolto pareri e distribuito la mitica bandana inglese... Sicuri di un prossimo appuntamento, invitiamo tutti a contattarci per conoscerci e stabilire un prossimo giro sulla montagna più emozionante della Basilicata, il Pollino.

23 aprile 2006: Dolomiti lucane
04 giugno 2006: Pollino
09 luglio 2006: Festa d'estate
Dario Scavone, 349 4952242
(dario.scavone@cheapnet.it)

Roma – Speed Triple

Bagni Vignone bis - 5/6 novembre 2005
"Amor ch'a nullo amato, amar perdona, mi prese di colei amor si forte, che come vedi ancor non m'abbandona", e per la Triumph infatti, fummo pronti al folle volo verso lontane ed agognate mete.

Obiettivo: le calde Terme di Bagni Vignoni nella ridente e verde Toscana. Ma come nelle migliori tradizioni anche questo raduno è stato all'insegna della pioggia, non sono bastati infatti i nostri scongiuri prima della partenza, e la prossima volta dovremo fare un sacrificio a Giove nella speranza di un raggio di sole! Ma nulla ci ferma, confidando nei nostri copertoni e nelle tute anti-pioggia, alle 10 del mattino dopo una stupenda foto di gruppo, accendiamo le nostre Triumph e partiamo tutti in fila sulla Flaminia, fila che però come al solito nel giro di mezz'ora si divide (noi sappiamo chi è il responsabile ma non faccio nomi) formando dei mini gruppi che avrebbero dovuto ricompattarsi nella prima tappa all'ora di pranzo, ma ognuno di noi nella speranza di aggirare le nuvole ha preso altre strade più dirette. In breve tempo la calda



piscina del nostro albergo si riempie di motociclisti infreddoliti, la sauna, le vasche idromassaggio e i bagni turchi fanno tornare il sorriso a tutti noi, e anche se è il secondo raduno che trascorriamo in questo paese, è comunque un vero piacere passare ore indimenticabili con il nostro Direttore e con il resto della "banda". L'ora dell'ambita "Patch" è ormai quasi giunta. Dopo cena ci spostiamo in un'altra sala dove festeggiamo anche a sorpresa il compleanno di Francesca, nuova adepta del team. Finalmente, dopo un momento di suspense arriva l'attesa gratificazione: lo stemma con la scritta ricamata del Raduno Bagni Pignoni Bis 05 NumeroTre Roma.

Un localino notturno a due passi dall'albergo con musica dal vivo, rende perfetta la nostra serata: balli, brindisi, ed il Generale che cerca di prendere il microfono e tenta di suggerire canzoni al gruppo rendono i nostri raduni indimenticabili e unici. La giornata di domenica è il momento del rientro c'è chi parte prima o dopo pranzo chi completa il ciclo termale e poi si dedica alla strada, ma c'è stata una persona, e penso che sia doveroso dirlo, che pur di venire al raduno e passare la giornata di Sabato insieme a noi, avendo però un appuntamento di lavoro il giorno dopo, si è svegliato alle cinque di mattina di Domenica sotto la pioggia ed un freddo quasi polare è tornato a Roma con la sua Bonneville, merita come minimo una Patch unica solo per lui con ricamato sopra la sua impresa.

Molti hanno preferito prendere strade più semplici e dirette dell'andata come la Cassia o l'Autostarda (non faccio nomi) i migliori hanno ripercorso gli stessi passi dell'andata come da programma datici all'inizio del viaggio, e qui posso fare anche i nomi : Il sottoscritto e Michele.

06/07 maggio 2006: Molise Desaparecidos
24/25 giugno 2006: Raduno dell'orso
Alessandro Blasi, 335 6593717
(speed_triple@inwind.it)

Roma Centro – AB Moto Due

Curve e forchette - 20 novembre 2005
Finalmente non piove, come di solito succede nelle nostre uscite del RAT. Comunque, per non farci mancare nulla, il freddo la farà da padrone. Essendo ufficialmente aperta la stagione, decidiamo di andare a caccia! Pensa che ti ripensa su quale tipo di caccia si possa fare armati "solo" di tre cilindri finalmente arriva l'illuminazione: andiamo a caccia di un toro! I partecipanti guardano sorpresi ma, ormai, sono abituati alle nostre innovazioni. Dalla sede AB Moto Due di piazza dell'Emporio partiamo! Destinazione: Autodromo di Vallelunga.

Il mistero di infittisce, ma se negli autodromi si scaricano i cavalli sull'asfalto i tori che c'entrano? Scaldiamo i motori lungo la Cassia Bis e, con le nostre moto che sentono il richiamo dei box e della pit lane, arriviamo in un lampo nel salotto della velocità romano. Sembra deserto, niente pubblico, controlli frettosissimi per entrare, sembra quasi che si stia svolgendo un rito, solo rombi di motori che urlano in lontananza. Entriamo intimoriti e cominciamo a capire. La Lamborghini, in collaborazione con Autocentri Balduino, ha organizzato una prova clienti per le sue mitiche Gallardo e Murciélagro robetta da 500 e più cavalli. Piccola curiosità sul nesso tra la fabbrica ed i tori, sono queste leggende che creano il mito di una marca. L'origine del logo aziendale è legata alla data di nascita di Ferruccio Lamborghini: il 28 aprile cade sotto il segno zodiacale del Toro. I nomi di queste mitiche auto provengono da famose razze di tori da combattimento. Da notare che la pronuncia Gajardo è rigorosamente romanesca...sarà perché tanti romani le comprano? Noi per darci un tono raggruppiamo le nostre TRIUMPH e facendoci "due contadini" notiamo che tutte insieme parcheggiate non arrivano forse neanche al

valore di una Murciélagro. Hai capito quanto valgono sti tori e poi dicono che la mucca è diventata pazzo! Ci aggiriamo tra tori scudettati, cavalli sotto i cofani, bipedi collaudatori, clienti con l'espresione di bambini in un negozio di giocattoli oltre alle immancabili bipedi femminili di elevato valore estetico. A noi, purtroppo, ci è concesso solo di guardare e ascoltare mentre le prove sono state prenotate. Anche noi sembriamo bambini, quelli rimasti fuori del negozio di giocattoli! Ci concentriamo sul rinfresco a base di caffè e dolcetti vari, e qui ci facciamo riconoscere! Torniamo alle nostre moto, anche loro intimorite dall'ambiente e dal quel mondo bello, ricco e formale. Usciamo dal salotto buono e andiamo per la nostra strada di curve e verso una meritata forchetta per domare la fettuccina. Una piccola allungatina su una quattro corsie e poi verso il lago di Vico. Il panorama, la natura, i colori dell'autunno, le sue curve ci confermano che due ruote ti regalano emozioni che non diventano doppie su una quattro ruote. Anzi! Sosta per una piccola riparazione a base di fil di ferro su una marmitta e ci avviamo verso Nepi dove c'è la doma della fettuccina e altro. Posto fra le fortificazioni Farnesiane ed il castello dei Borgia in un angolo incantato nella Tuscia dipinta da Corot e narrata da Goethe, c'è il ristorante Casa Tuscia che ci ospita nei locali ristrutturati del vecchio mattatoio. Vedere per credere www.ristorantecasatuscia.it. Le portate e i vini sono l'espressione massima della cucina di questi luoghi. Il pranzo finisce e, uscendo, incontriamo alcuni pinguini che ci annunciano una temperatura che solo con il cibo e il vino ingurgitato riusciamo a vincere. Tornato tra le braccia del tepore domestico rifletto, altro che tori, la gioia di domare una Triumph non ha eguali. E poi, non sono ricco e neanche bello!

Ciao amici miei, 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
Buccellato Antonello, 06 36003897
(a.buccellato@cmbconsulting.it)

Roma – Solomoto Service

09 aprile 2006: Orvieto
14 maggio 2006: Scanno
Andrea Biagioni, 06 77250361
(solomotototofale@virgilio.it)

Salerno – Officine Inglesi

Ravello Tour – 20 novembre 2005
Che bella giornata di sole ragazzi, alla faccia di Giuliaci meteorologo che per fortuna non ne indovina mai una! Incontro fuori la numero tre di Salerno alle ore 10,00, ecco una sportivissima Sprint ST ultimo modello affiancata da due moto classiche per eccellenza- Bonneville bianca/arancio e





ThruXton nera, l'immanicabile Speed Triple mission impossibile e la più invidiata: Speed Triple 1050; non ci sono ancora tutte e tutti, mancano all'appello venti persone!

Telefonate a raffica ai soliti ritardatari e agli amanti del sabato notte.

Finalmente alle 11.10 il gruppo è al completo, rifornimenti fatti, zaini in spalla, pronti, partenza, via al primo raduno triumph dopo-estate! Come al solito i curiosi non mancano è soddisfacente farsi ammirare e lo è ancora di più far parte di una sfilata di moto... è incredibile ma esistono ancora tante persone che il nostro marchio non lo conoscono e noi approfittiamo proprio di questi incontri per far capire che siamo tanti e che saremo sempre più numerosi.

Finalmente la Costiera amalfitana che ci porterà prima sul valico di Chiunzi poi a Ravello. Siamo in tanti e ugualmente il gruppo riesce ad essere unito; decidiamo di sostare a Maiori sul lungomare per l'aperitivo e per scattare un pò di foto... Queste strepitose cure hanno regalato un pò di "bassi giri" ma le nostre moto hanno bisogno di ruggine quindi di nuovo in sella per una sbalorditiva corsa contro il tempo per arrivare al valico; fortunatamente queste strade sono poco trafficate perchè i testa a testa sono stati tanti e a tagliare il traguardo è stata una Speed 1050 ma non svelo di chi! Ristorante prenotato, menù prestabilito uguale per tutti proprio per evitare di perdere troppo tempo seduti, infatti alle ore 15.30 nuovamente con i motori accesi, rombo di scarichi, manette a tutto gas, giusto qualche minuto per riscaldarci al sole visto che eravamo a 800 metri di altezza! Un consiglio: se vi trovate dalle nostre parti nel periodo estivo andate al valico perchè è un bel tratto di strada fresco immerso nelle montagne da percorrere in moto e se incontrate qualcuno del posto vi sembrerà di essere tornati indietro col tempo. Pomeriggio fermata Ravello, circa 15km per scendere da tramonti, siamo arrivati, ecco un prato, lasciamo le moto e ci lanciamo nell'erba per una sosta...racconti, barzellette e tante risate.

Che sensazioni uniche... tante persone diverse insieme a condividere la stessa

passione: Triumph. Ormai il tour è finito; una giornata da sballo trascorsa con i fedelissimi triumphisti che diventano sempre più numerosi. Grazie di cuore a tutti voi!

23 aprile 2006: Costiera del Cilento
21 maggio 2006: Da Salerno a Roscigno
Alfonso Amatore, 3392072945 - 3392519622
(SpeedAlf@jumpy.it)

Savona – Valardo

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 – Bartolini Moto

Moto trip & Triumph ice – 08 gennaio 2006
Un buon anno a tutti per iniziare. Lo staff della Bartolini moto per iniziare la stagione e dimostrare agli altri la passione per le moto ha scelto come primo appuntamento l'8 gennaio in concomitanza con il Moto Trip, uno dei più grandi raduni d'Italia.

Dire che era freddo è scontato... la mattina alla concessionaria prima di aggregarci con gli altri eravamo una decina ma poi alla partenza ufficiale abbiamo toccato quota 1000. Il giro come sempre è stato suggestivo e panoramico, unico neo la strada in alcuni punti ghiacciata. Dopo una colazione e due ristori abbiamo concluso il giro come di consueto "sotto il tavolo". Cari triunzisti il prossimo anno vi aspetto numerosi.

12 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

2° APPENNINI WINTER TREFFEN - 17/18 dicembre 2005
Ebbene si è svolto nonostante le avversità

climatiche il secondo raduno motociclistico APPENNINI WINTER TREFFEN che come da tradizione si svolge il sabato e la domenica prima di Natale.

Premetto che si tratta dell'unica manifestazione invernale del centro sud Italia. Triumphisti arrivati da varie parti d'Italia mischiati da possessori di altri marchi tra cui gli immancabili Bikers riconoscibili dal rumore e dalla circonferenza della panza rapportata alla cilindrata della moto. Ebbene attratti dall'idea temeraria ed alimentati dall'idea di bere vin brulé per tutti, all'arrivo si sono cimentati numerosi motociclisti ma il destino ha voluto che chi è arrivato prima delle 18 del sabato è riuscito ad arrivare nei locali del crossdromo di San Pacifico di San Severino Marche ma dopo tale ora una imponente nevicata ha bloccato agli altri l'arrivo a destinazione. Una spola con jeep hanno portato i motociclisti bloccati a destinazione senza mezzo rimessato in un deposito in paese e molti dopo cena sono arrivati con le auto per bere ed ascoltare musica dal vivo di un gruppo rock locale. Per accelerare ulteriormente il clima della festa già alimentato da fiumi di birra (tanto non guidava nessuno) dopo la una di notte è iniziato un sexy live show. La show girl ha dovuto soddisfare gli occhi delle circa 150 anime presenti tra cui qualcuno, causa bicchieri di troppo, giura di averne viste due fare spettacolo. Visto che chi c'era arrivato con le moto doveva rimanere, abbiamo tutti cenato e dormito su appositi locali riscaldati in sacchi a pelo nonostante qualcuno ha voluto a tutti i costi sfidare le temperature glaciali dormendo in tenda. Insomma un Elefantreffen nostrano. Ma il giorno seguente si è vissuta una cosa memorabile: una sorta di catena umana che prendeva da una mano all'altra le motociclette cavalcate dai relativi centauri per farli uscire dalla strada che porta in paese. Nonostante l'impegno qualche sfraciotone (caduta per i non marchigiani) non si è potuto evitare causa strada ghiacciata. Arrivederci all'appuntamento del 2006, sicuramente il più temerario e glaciale del RAT Italia per ora.

22/23 aprile 2006: Classicissima's land
13 maggio 2006: Castelli in aria
24/25 giugno 2006: Colonnari & friends
Luca Tintinelli, 0733 973955-329/3231477
(info@honycars.it - l.tintinelli@edipseedv.it)

Torino – Happy Moto

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 – Moto Expo

Max Polese, 0432 526253
(max@motoexpo.it)

Varese – Moto Africa Adventures

16 aprile 2006: Lago di Lugano
Fernando Gargiulo, 0332 203615
(africadventure@libero.it)

Vicenza – Motoboom

Cena di fine stagione – 18 settembre 2005

Lo so, lo so, lo so... questa doveva essere una cena di fine estate ma non essendoci itinerari da verificare, probabilmente ho un po' sottovalutato l'evento e quest'ultima è diventata una cena di fine stagione: scusatemi.

Nonostante i rimproveri subiti per detto slittamento, i Triumphisti si sono presentati numerosi presso la concessionaria Motoboom, anche se, tutti rigorosamente... in macchina! (io sono arrivato "lungo" con la data, loro sono arrivati in auto quindi... uno a uno e palla al centro). Il luogo prescelto è stata "la Piazzetta" di Valmarana dove i presenti hanno pasteggiato con dell'italianissima pizza accompagnata da fiumi di inglese birra. Dalla Sardegna arriva invece Dino, il nostro nuovo Pack Leader che ci ha fatto dimenticare della sua mezz'ora di ritardo sfoggiando una smisurata e coinvolgente passione per le Triumph (si mormora che ne abbia ben tre!) Dino ci ha anticipato alcune idee e novità che ci riguarderanno nel 2006, compresa la sua partecipazione alla Thruxton Cup dove con la nostra iscrizione obbligatoria al suo fan club intende arrivare nei primi cinque! Ora non ci rimane che sperare che questo inverno passi in fretta perché, noi tutti, non vediamo l'ora di risalire in sella.



Triumph e minimoto – 04 novembre 2005

Nei precedenti eventi, già abbiamo visto quanto il popolo Triumphista si ingarelli volentieri non appena la strada che ha di fronte diventa tortuosa ma, visto che il T-Day è già passato e visto che i punti sulla patente sono ormai ridotti ad un lumicino, quale luogo migliore per sfogare i pruriti agonistici del vicino kartodromo di Arzignano con le sue minimoto?

Domenica mattina, una uggiosa giornata accoglie i mini-piloti nella concessionaria Motoboom dove tra un



quanto di sfida e l'altro, il buon Denis riesce a piazzare anche un paio di felpe... Piccola trasferta fino alla pista e, neanche il tempo di infilare la tuta che cominciano le prove, si aprono le ostilità e arriva il primo verdetto: tutti in fila sverniciati da tre ragazzini (!) ma, si sa, loro pesano meno, loro conoscono la pista, loro hanno le moto più competitive etc. etc. In gara il copione non cambia e si distinguono subito i nostri Lorenzo e Ivan non tanto per le pieghe quanto per le spettacolari cadute che riescono a collezionare! Per la cronaca, la gara è stata vinta da Giulia, dieci anni ed una grinta da far impallidire qualunque maschietto e già messa sotto contratto da Paolo per la Thruxton Cup del 2012. Il primo dei Triumphisti è Nicola, quinto e fuori dal podio ma, visto lo smacco subito, non ha il coraggio di vantarsene. Ora, con l'inverno alle porte, le moto grandi e piccole vanno in letargo, ma non i piloti che stanno già pensando di sfidarsi a colpi di Pistation con una speciale classifica over trenta (Lupano docet).

22-25 aprile 2006: Dal Veneto alla Toscana
11 giugno 2006: Triumph e quad, gita sui colli con variante fuoristrada. Delpieri Edoardo, 338 4425214 (info@motoboom.it)

Verona – Numero Tre Verona

05 marzo 2006: È primaverAT
08 maggio 2006: La grande guerAT
02 luglio 2006: Ringing Rocket Tour
03 settembre 2006: tRACtor tour
Mauro Lippi, 045 8201607
(numerotre@infinito.it)

Voghera – Bandirola Moto

Luca Ramari, 0383 47857
(bandirolamoto@libero.it)



NAZIONE

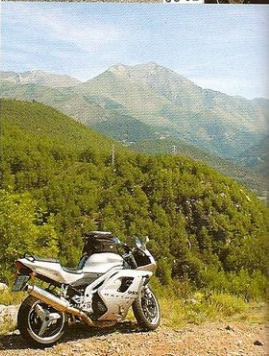
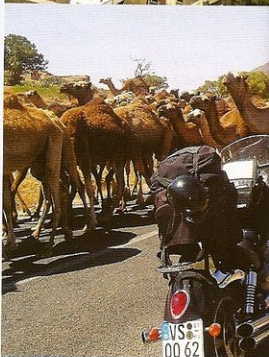
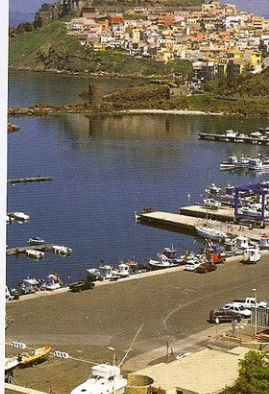
England
 USA
 NZ
 Italia
 Italia
 Wales
 England
 France
 France
 Italia
 Australia
 France
 USA
 USA
 USA
 England
 England
 France
 France
 England
 Spain
 Morocco
 Italia
 Italia
 France
 Benelux
 Sweden
 England
 England
 England
 France
 France
 USA
 USA
 France
 Italia
 Wales
 France
 Scotland
 France
 USA
 England
 England
 Italia
 USA
 USA
 England
 Wales
 USA
 USA
 USA
 USA
 USA
 USA
 England
 USA
 Austria / Germany
 Morocco
 Italia
 England
 England
 England
 France
 Italia
 England
 USA
 Italia
 France
 France
 Spain
 UK
 Corsica
 England
 Peru

DATA

8 March
 9 March
 18 - 20 March
 1 - 2 Aprile
 1 - 2 Aprile
 7 - 9 April
 12 April
 15 - 16 April
 16 April
 22 Aprile - 1 Maggio
 22 - 23 April
 23 April
 28 - 30 April
 7 May
 7 May
 7 May
 10 May
 13 May
 13 May
 13 May
 19 - 21 May
 19 - 21 May
 20 May - 3 June
 27 - 28 Maggio
 9 - 11 Giugno
 26 - 28 May
 28 - 29 May
 3 - 6 June
 11 June
 14 June
 17 - 18 June
 17 - 23 June
 23 - 25 June
 25 June
 25 June
 30 June - 2 July
 1 - 2 Luglio
 2 July
 3 July
 7 - 9 July
 7 - 9 July
 7 - 9 July
 12 July
 15 July
 15 - 16 Luglio
 21 - 23 July
 4 - 6 August
 9 August
 12 August
 13 August
 13 August
 13 August
 13 August
 13 August
 13 August
 19 August
 25 - 27 August
 25 - 27 August
 6 - 24 Settembre
 1 - 2 Settembre
 8 - 10 Settembre
 8 - 10 Settembre
 13 Settembre
 15 - 17 Settembre
 16 - 17 Settembre
 17 Settembre
 23 - 24 Settembre
 22 - 24 Settembre
 6 - 8 October
 7 - 18 October
 20 - 24 October
 27 October - 3 November
 25 November
 23 Dicembre - 7 Gennaio

EVENTO

Triumph night at the Ace Cafe
 St Augustine Pub Run, Florida
 Napier R.A.T. Raid
 10 anni dopo - Toscana
 Thruxton & Speed Triple Cup - Vallelunga
 Dragon Raid
 Triumph night at the Ace Cafe
 Camargue Tiger Raid
 Track Day - Folembray
 Sardegna Raid
 Victoria / SA R.A.T. Rally, Mount Gambia
 Rocket Run
 Dragon Raid
 National Ride - North Hampton, NH
 National Ride - Matthews, NC
 National Ride - Janesville, WI
 Triumph night at the Ace Cafe
 A Steamy Day out and a Dirty Night In.
 Cap Est Run
 Track Day - Albi
 Isle of Man Raid
 Pyrenees Raid
 Morocco Tiger Adventure
 Thruxton & Speed Triple Cup - Magione
 Triumph Day - Varano
 Brittany Raid
 Benelux Track Day - Folembray
 Scandinavian R.A.T. Summer Party
 Triumph day at the Ace Cafe
 Triumph night at the Ace Cafe
 Longest Weekend in Europe
 100 Passes Raid
 National French Weekend
 National Ride - Baltimore, MD
 National Ride - Albuquerque, NM
 Auvergne Volcanoes Raid
 Classic Weekend - Francia
 Welsh Castle Run
 Track Day - Issoire
 Highlands Raid
 Alsace / Lorraine Raid
 Pocono Raid
 Triumph night at the Ace Cafe
 English Castle Run
 Thruxton & Speed Triple Cup - Varano
 Kootenay Raid
 Branson Raid
 Triumph night at the Ace Cafe
 The Bridge Falls Ride
 National Ride - Beaverton, OR
 National Ride - Ft. Worth, TX
 National Ride - San Diego, CA
 National Ride - Roseville, MI
 National Ride - Boyton Beach, FL
 Rocket Run
 Tahoe Raid
 Triumph Tridays
 Morocco Discovery Tour
 Thuxton & Speed Triple Cup - Vallelunga
 Lands End Raid
 Ace Cafe Brighton reunion
 Triumph night at the Ace Cafe
 Opal Coast Raid
 Thruxton & Speed Triple Cup - Misano
 Wight Run
 National Ride - Lomita, CA
 Chiusura di stagione - Elba Island
 Castle Cathares Raid
 Monaco / Menton Raid
 Spain Adventure Tour
 Land End - John O'Groats
 Corsica Raid
 End of Season Party
 Peru Tiger Raid



TRIUMPH
CLOTHING

Un taglio classico, firmato Triumph



GO YOUR OWN WAY

In foto: Romero Jacket

www.triumphmotorcycles.com

TRIUMPH

MIGLIORAMENTO CONTINUO

Intervista a John Bloor

NELLA SECONDA E CONCLUSIVA PARTE DELLA SUA INTERVISTA ESCLUSIVA, JOHN PARLA DEGLI UOMINI TRIUMPH, DELLA PROGETTAZIONE E DI UN ARGOMENTO CHE STA IN TESTA ALLA LISTA DEI SUOI CRUCCI, LA CUSTOMER SATISFACTION

Di Bertie Simmonds

SEI UNO DEI PERSONAGGI PRINCIPALI DELL'INDUSTRIA MOTORISTICA BRITANNICA EPPURE CONTINUI A MANTENERE UN PROFILO COSÌ BASSO

Non mi preoccupo di mantenere un profilo basso, sono fatto così e non mi dispiace. Non cerco di cambiare il mio carattere, sono contento delle mie reazioni e credo di poter fare sempre meglio ciò che faccio.

QUAL È IL TUO PASSATO MOTOCICLISTICO?

Quando avevo 16 anni possedevo una Tiger Cub ma, per essere onesto, non ne avevo una grossa stima! Quando, ritornando a casa nelle sere d'inverno, ero costretto ad accostare e cominciare ad armeggiare con le candele, non mi divertivo granché.

IMPRECAZIONI E MALEDIZIONI?

Diciamo che non ero contento! Da allora ebbi diverse altre moto. Triumph, una BSA, una Velocette Viper e una Venom.

ESSERE PASSATO DA TRIUMPHISTA A PROPRIETARIO DI TRIUMPH TI PERMETTE DI VEDERE IL TUO CLIENTE CON UN OCCHIO PARTICOLARE?

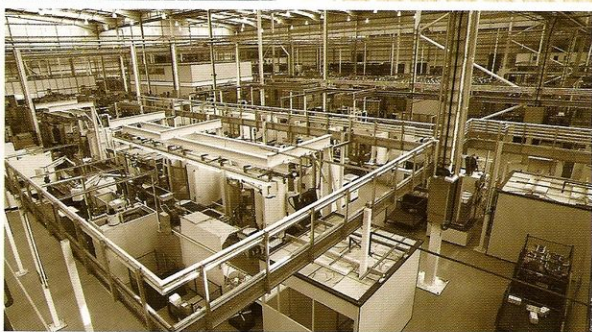
Molto sicuro e particolarmente ferrato sul prodotto. Tutti esigono qualità e sono molto informati – cosa sacrosanta. Internet è un ottimo strumento quando voglio conoscere tutto di ciò che ho intenzione di acquistare. E Triumph è da sempre attenta alle esigenze dei suoi clienti.

DARE IL GIUSTO PRODOTTO AL GIUSTO CLIENTE È IMPORTANTE QUANTO AVERE UN BUON VOLUME DI VENDITE?

Realizzare un prodotto che abbia personalità e che soddisfi i gusti del pubblico è molto importante. Produrre moto di qualità ad un prezzo giusto è altresì essenziale.

QUANDO CI SONO STATI PROBLEMI, I CLIENTI SONO STATI MOLTO PAZIENTI E COMPRENSIVI CON TRIUMPH. SONO DAVVERO COSÌ FEDELI?

Non mi piace, ed è pericoloso, contare sulla fedeltà dei miei clienti quando ci sono dei problemi. In un mondo ideale, i problemi non esisterebbero ma bastano grane con i fornitori – ad esempio – per mettere in ginocchio parecchie aziende. Oggi, un fornitore che ci abbandona diventa probabilmente fornitore di un concorrente; è frustrante quando queste cose accadono e noi spendiamo molte energie nel mantenere i nostri clienti al corrente di tutto ciò che accade.



COME SUDDIVIDI IL TUO IMPEGNO FRA LE TUE ATTIVITÀ?

Ho due attività principali, Bloor Homes e Triumph. Triumph impegna l'80% del mio tempo, ma ora le percentuali si stanno leggermente modificando e vorrei arrivare a 70% Triumph e 30% Bloor Homes.

CIÒ CHE PIÙ MI HA STUPITO, DOPO L'INCENDIO DEL 2002, È LA VELOCITÀ CON LA QUALE LE COSE SIANO STATE SISTEMATE. COME AVETE FATTO?

Lo staff ha lavorato benissimo. Sono ragazzi con esperienza e validi nei rispettivi ruoli, molto ben organizzati. L'incendio ci ha ritardati di quasi nove mesi ma molti dei cambiamenti che sono stati fatti erano già stati pianificati prima dell'incidente.

COME MAI I DIPENDENTI DI TRIUMPH HANNO UNA CARRIERA MOLTO LUNGA?

Soprattutto perché il lavoro è interessante e l'azienda stimolante. Poi mi piace pensare che apprezzino in modo in cui sono trattati. Dedichiamo molta attenzione alla selezione del personale e, nel corso degli anni, abbiamo modificato e ottimizzato le nostre politiche di assunzione. Ciascuno è sottoposto ad un esame psicometrico, prima di essere assunto.

COSA PENSI DELL'ATTUALE INDUSTRIA MOTOCICLISTICA INGLESE, DELLE SUE TENDENZE E MODE?

Credevo che dovrebbe esserci molta più enfasi sulla sicurezza piuttosto che sulla velocità.

A PROPOSITO DI SICUREZZA, CHE INIZIATIVE PENSI DI INTRODURRE NEL FUTURO.

Abbiamo appena introdotto l'ABS come optional su una nostra moto, e continueremo su questa strada. La sicurezza del motociclista è sempre in cima alle nostre priorità.

QUANDO CAPITA CHE UNA MOTO NON ABBAIA MOLTO SUCCESSO, IL TEAM COME LA PRENDE?

Non c'è nulla, qui, che non prendiamo sul serio. Ma se c'è una moto che non è ben recepita – la TT600, per fare un esempio – allora ci diamo da fare e ci lavoriamo sopra per migliorare le cose, imparando la lezione. Inoltre ascoltiamo sempre e con attenzione, ogni critica costruttiva.

QUAL È IL SEGRETO DEL RECENTE SUCCESSO DI TRIUMPH IN ALCUNE AREE?

Una combinazione di fattori, innanzitutto una migliore linea di prodotti, quindi la migliore qualità della rete di vendita. Stiamo continuamente lavorando sulle nostre concessionarie monomarca, che pensiamo essere molto importanti per il futuro della società. La ricerca, la formazione e la fidelizzazione dei dealer è un aspetto vitale del nostro business che deve continuamente evolvere.

COSA PENSI DI MOTO COME ROCKET III, SPRINT ST E SPEED TRIPLE CHE HANNO AVUTO UN GRANDE SUCCESSO DI PUBBLICO E DI CRITICA?

Ne siamo ovviamente contenti ma non dobbiamo dormire sugli allori. Non appena un prodotto viene messo sul mercato, già stiamo pensando a quello successivo.

TI ASPETTAVI CHE L'AZIENDA AVREBBE IMPIEGATO TANTO TEMPO PRIMA DI COMINCIARE A PRODURRE PROFITTI?

All'inizio no, ma con il passare del tempo mi sono reso conto che era più importante lavorare per ottenere una buona struttura così da sostenere lo slancio.

LE TRIUMPH DI ULTIMA GENERAZIONE SI DIFFERENZIANO MOLTO DALLE CONCORRENTI GIAPPONESI. SI TRATTA FORSE DI UNA REAZIONE AD ALCUNE CRITICHE MOSSE AI MODELLI PRECEDENTI?

Fino a un certo punto. Diamo sempre ascolto ai nostri clienti e ai motociclisti in genere. Li coinvolgiamo in styling clinics in tutto il mondo perché ci aiutino a definire il look delle nostre moto. Sono riunioni organizzate nei paesi dove il mercato del modello che stiamo valutando è molto forte. Ad esempio, per le cruiser andiamo negli Usa, per le sportive in Europa.

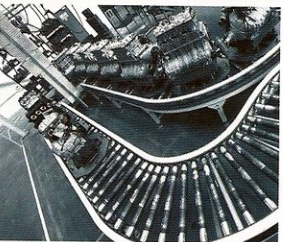
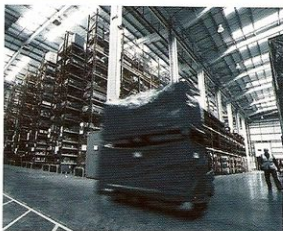
QUAL È LA MOTO PRODOTTA DA TRIUMPH CHE PREFERISCI E PERCHÉ?

Non ce n'è una che preferisco. Mi piace constatare il progresso continuo. Considero l'aspetto, la qualità e il prezzo perché ritengo che siano questi tre aspetti a determinare la completezza di un prodotto agli occhi del cliente.

NEL CORSO DEGLI ULTIMI QUINDICI ANNI, TRIUMPH HA COSTRUITO MOTO ECCEZIONALI. DICCI COSA DOBBIAMO ASPETTARCI NEL PROSSIMO FUTURO, SIA IN TERMINI DI PRODOTTO, SIA DALL'AZIENDA?

Continueremo a sviluppare nuove moto e nuova tecnologia, perseguendo un miglioramento continuo, e prestando attenzione alle esigenze dei nostri clienti e operando di conseguenza.

CONTINUEREMO A SVILUPPARE NUOVE MOTO E NUOVA TECNOLOGIA, PERSEGUENDO UN MIGLIORAMENTO CONTINUO E PRESTANDO ATTENZIONE ALLE ESIGENZE DEI NOSTRI CLIENTI



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

ACCESSORI



ISPIRATA A UN
ANNOUNICO



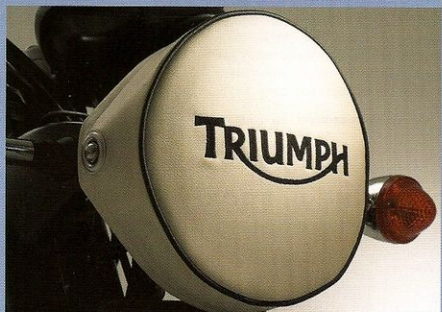
Motocicletta significava anarchia. La rivoluzione era nell'aria. In testa alle charts c'era Jumping Jack Flash degli Stones. McQueen impersonava Bullitt e Triumph costruiva una certa Bonnie di cui ancora adesso si parla.

Anche il 2006 sarà un anno speciale, per la Bonneville. Grazie alla nuova serie di accessori sixty8 potrà infatti esprimere appieno il suo stile contemporaneo.

Le Bonneville di oggi devono il loro fascino a quelle, mitiche, degli anni '60 ma i loro accessori non portano né i pantaloni a zampa né i capelli lunghi. Date uno sguardo alla linea sixty8 e vi accorgete di quanto siano attuali. Dalle coperture per il serbatoio – che permettono di esprimere tutta la vostra personalità – alle raffinate borse di pelle, l'intera linea è una fresca divagazione. Tutti gli accessori sono stati disegnati per complementarsi l'un l'altro e poter essere abbinati in armonia. Dopo tutto, a cosa vi servono borse laterali capaci di contenere tenda e sacco a pelo, quando il vostro bagaglio è condensato in laptop, cellulare e iPod?

La linea di accessori sixty8 sarà disponibile da Primavera 2006. Per maggiori info contattate il vostro concessionario o visitate il sito:

www.triumphsixty8.com



RIDE RETRO, RIDE **sixty8**

LETTERS **Letters**

Scriveteci a: R.A.T. Italy, Triumph Motorcycles, Viale delle Industrie, 10/18 20020 Arese (MI), Italy
■ rat.italy@triumph.co.uk

Rocket show

Jerry Conner

USA

Ho pensato che avrebbe potuto farvi piacere vedere questa foto di me e mia figlia Kathryn a Chicago, per la Toys for Tots Parade. Il raduno si svolge la prima domenica di dicembre e vede la partecipazione di almeno 20.000 motociclisti. Quest'anno un vento gelido ha flagellato la città e gli impavidi si sono ridotti a 4.000. La temperatura era frizzante e l'aspetto più stimolante del giro è stato riuscire a rimanere sulla strada, nascosta da 15cm di neve fresca... tuttavia è stato divertente e gli organizzatori sono riusciti a raccogliere ugualmente molti giocattoli per far felici i bambini.

Sfidando gli elementi per una giusta causa.



Speed Triple T395

Joris Jansen

Olanda

Nel maggio 2000 ho acquistato una malridotta Daytona 900 con l'idea di customizzarla utilizzando pezzi rigorosamente Triumph, anche di altri modelli, dalla Tiger alla Adventurer. Il risultato ho voluto chiamarlo Speed Triple T395, abbinando T3 (il codice telaio della Daytona 900)

e 95 (la cilindrata in cubic inches del nuovo motore). Questo proviene in gran parte da una Daytona T595, alla quale ho cannibalizzato pistoni, valvole e pompa dell'acqua. Molte delle parti hanno dovuto essere adattate e così la cilindrata è creciuta da 885 a 955cc. I carburatori sono quelli originali, mentre lo scarico è un mix fra quello di una Tiger e parti realizzate ad hoc. Ora il motore ha una potenza di 109CV alla ruota. Così come il motore, anche gran parte della ciclistica – forcella e forcellone – è stata mutuata dalla T595 e montata dopo aver modificato il telaio. Stesso discorso per il codone, mentre il serbatoio è quello della vecchia Daytona 900.

Ultimo passo, il look, con il motore colorato e, soprattutto, la bandiera sulla ruota posteriore. L'intero lavoro è durato tre anni e mezzo e mi è costato circa 16.000 dollari, ma il risultato mi appaga totalmente. Per info: www.brabantmotors.nl



Gente speciale

Debbie & Kevin

Leaverland

Gran Bretagna

Vorremmo spendere qualche parola per condividere con voi il vero significato di essere parte della famiglia R.A.T. Abbiamo perso nostra figlia Corrina il 3 novembre e, in seguito a ciò, abbiamo chiesto a Ben Gray se sarebbe stato possibile organizzare un'asta benefica a favore del Fondo per l'Epilessia – in sua memoria - durante il classico party di fine anno. Ben e i suoi colleghi si sono dati da fare e hanno messo insieme più di 29 lotti da bandire. Il risultato è stata una raccolta di 5.000 euro che sono stati donati alla Epilepsy Society e al Sudep. Eravamo membri del R.A.T. da solo un anno e ci siamo sentiti davvero fortunati ad aver conosciuto persone simili. I nostri ringraziamenti a tutti coloro che hanno reso la cosa possibile e hanno donato i loro risparmi e il loro tempo. Lo staff Triumph e gli altri membri del R.A.T. sono gente davvero speciale e noi siamo orgogliosi di essere parte di questa famiglia.

Triumph Art

Dana Tyrrell

USA

Sono membro del R.A.T., possiedo una Sprint ST rossa del 2000 e mi piace trascorrere il mio tempo libero dipingendo. Questa è una foto del mio ultimo quadro, un acrilico su tela. Ci ho messo una trentina di ore a realizzare questo dipinto che ritrae una Speedmaster che ho visto esposta dal concessionario di Santa Rosa, in California.



170.000 e non sentirti

Nigel Woodthorpe

Gran Bretagna

Con la mia Sprint ST del '99 ho appena superato i 170.000 chilometri. Le ho dato una controllatina a 130.000 e, da allora, siamo stati in Francia, a Maiorca, in Spagna, a Gibilterra e in Repubblica Ceca! La moto è in ottimo stato, è perfettamente in grado di percorrere 1.500km al giorno e consuma ancora come il primo giorno. Possiedo anche una Trophy 1200 con 187.000km e ho appena versato la caparra per una Rocket III.

Attraverso le Alpi francesi, macinando altri indimenticabili chilometri.

Miglioramento continuo

Jim Shields

Australia

Complimenti per l'intervista a John Bloor apparsa sul numero scorso. Sono membro del R.A.T. da sempre, divorzo Torque dal primo numero e aspetto di leggere qualcosa su John da molto tempo. Mi è piaciuto molto conoscere la storia dei primi tempi di Triumph raccontata dall'uomo che ci ha creduto e si è preso tutti i rischi. Con un capitano così modesto e schivo al timone riesco solo a immaginare un futuro positivo per Triumph. Ora voglio il seguito, grazie!

Grazie della tua lettera, spero ti piaccia anche la seconda parte dell'intervista, a pagina 20 (n.d.r.)



Una vera belva!

Christian Essling

Germania

Mia moglie Caren è un'artista della macchina da cucire e questo ci ha portati a decidere di dare un nuovo look alla nostra Daytona 955i. Per meno di 100€ (la cifra che ho speso in Bourbon mentre lei cuciva) è riuscita a realizzare un incredibile "vestitino". L'oggetto è senza dubbio unico, offre spunti di conversazione ovunque lo mostri e contribuisce a rafforzare il carattere della nostra moto. Non tutti, però, la apprezzano come noi. C'è chi obietta, visto il nuovo look, che la moto possa prendere le pulci, ma questo non sarebbe certo un problema: la velocità le farebbe volare via!

La 955i "pelosa".

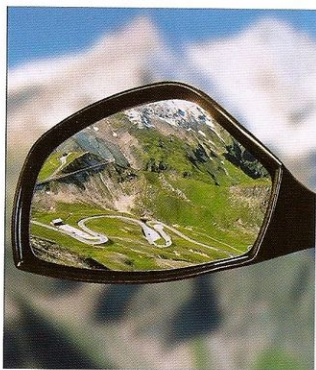


TRIUMPH TRIDAYS 2006

**TUTTE LE STRADE
PORTANO IN AUSTRIA!**

DAL 25 AL 27 AGOSTO,
IL ROMANTICO PAESE DI
NEUKIRCHEN ACCOGLIERÀ
L'EUROPA TRIUMPHISTA E
CAMBIERÀ VOLTO.
IN QUESTI TRE GIORNI
SPECIALI NULLA SARÀ COME
GLI ALTRI GIORNI DELL'ANNO

**SARANNO I
TRIUMPH TRIDAYS**



my Triumph', fatevi coinvolgere dalla Triumph Sitcom, assistete a bocca aperta davanti alle acrobazie di Kevin Carmichael, vivete lo spirito Triumph per tre intensi giorni! Potrete prendere parte ai numerosi tour guidati nei dintorni mentre la vostra famiglia sarà coinvolta nelle iniziative speciali dedicate anche a chi non va in moto.

L'atmosfera festosa raggiungerà il culmine la sera di sabato, quando avrà luogo un concerto live (una rock band inglese, in cui nome sarà svelato solo all'ultimo)! La domenica mattina ci si potrà riposare raggiungendo la vetta della Wildkogel con una comoda funivia per poi pranzare in quota.

Scordatevi la World Cup, questa è la vera ragione per attraversare l'Europa la prossima estate. Venite a Neukirchen, respirate l'atmosfera di Triumph, diertevi e vivete questa esperienza unica!

Neukirchen è pronta per trasformarsi in una esperienza unica. Più di 1.500 triumpalisti da tutta Europa sono attesi fra le montagne austriache e nelle vallate riecheggerà il suono dei motori di Hinckley. Siccome si tratta di motociclisti esigenti, oltre allo splendore del contesto e alla bellezza delle strade, il programma della tre giorni è stato ulteriormente arricchito di eventi, manifestazioni e show in grado di far divertire anche i palati più difficili.

Sarà allestita una fedele replica dell'Ace Café dalle vetrine del quale si potranno ammirare le centinaia di Triumph che sfileranno al tramonto. Lasciatevi ingolosire dalle chicche dello speciale Triumph Superstore, iscrivetevi la vostra moto al 'Pimp

COSTI E INFORMAZIONI

Sono disponibili differenti pacchetti per soddisfare le diverse esigenze.

Il biglietto di iscrizione al Triumph Tridays dà diritto a:

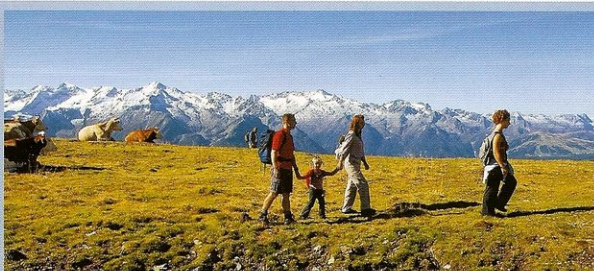
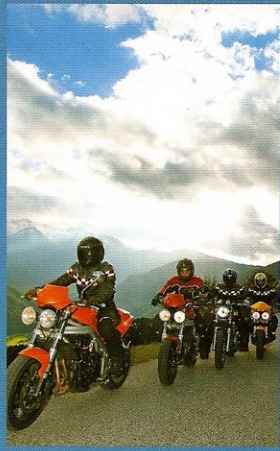
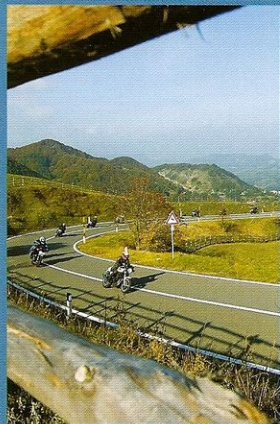
- OSPITALITÀ PER DUE NOTTI
- INGRESSO A NEUKIRCHEN
- PARTECIPAZIONE A TOUR GUIDATO O ESCURSIONE
O PARCO DIVERTIMENTI PER I BAMBINI
- CONCERTO
- CARTA STRADALE DELL'AUSTRIA O MAPPA DEI SENTIERI
- GADGET DELL'EVENTO

TIPOLOGIA DI SISTEMAZIONE

(Tutti i pacchetti sono comprensivi di colazione, salvo indicazioni)	Pacchetto Weekend (Per persona)		Notte extra (Per persona, per notte)	
	Doppia	Suppl. singola	Doppia	Suppl. singola
B & B	€ 133	€ 6	€ 25	€ 3
Guesthouses	€ 143	€ 10	€ 30	€ 5
Inn	€ 150	€ 10	€ 33	€ 5
3* Hotel	€ 165	€ 10	€ 40	€ 8
4* Hotel	€ 180	€ 16	€ 48	€ 8
3/4* Apartment (senza colazione) **	€ 171	N / A	€ 35	N / A
3/4* Apartment **	€ 183	N / A	€ 41	N / A
Camping (senza colazione)	€ 109	N / A	€ 13	N / A

** sarà applicata un'aggiunta per le pulizie pari a € 18.00 per appartamento

Sono previsti sconti per i bambini che divideranno la camera o l'appartamento con i genitori:
età 0 - 6: 80 % età 6 - 14: 50 %



PRENOTAZIONI

Contattate l'ufficio preposto alle prenotazioni di Neukirchen:

Telefono: +43 (0)6565 6256

+43 (0)6566 7251

Fax: +43 (0)6566 7281

Fax: +43 (0)6565 6550-74

Web: www.tridays.com

www.urlaubsarena-wildkogel.at/default_e.php

(in inglese; cliccate "Triumph Tridays"

nel menù principale)

www.triumphmotorcycles.com/germany

Email: info@neukirchen.at

info@bramberg.at

THRUXTON CUP



PASSIONE SENZA TEMPO

LA STORIA DI UN TROFEO NATO QUASI PER GIOCO
E TRASFORMATOSI IN UN EVENTO DI SUCCESSO

Vallelunga, 15 maggio 2005, tardo pomeriggio. Si è appena esaurita l'eco dei motori che hanno infiammato l'Europeo quando, timidamente, imboccano la pit-lane le 32 Thruxton che riempiono la griglia del primo trofeo monarca con il logo Triumph. Improvvisamente, la frenesia da smobilizzazione tipica del dopo gara si blocca. Le formiche che muovono moto, gomme e attrezzi attraverso i paddock si fermano, le orecchie tese, cercando di capire. Pian piano qualcuno si muove verso bordo pista, e presto i pochi diventano molti. Increduli, seguono con gli occhi sgranati il passaggio del gruppo, come se stessero assistendo dal vivo a un filmato d'epoca. Che ci fanno in pista quelle bicilindriche completamente nude, con i tromboni alti e i due ammortizzatori? Ma, soprattutto, che razza di musica stanno suonando?

E fu così che la Thruxton Cup, da gara "sfigata", di contorno ad una giornata importante, cominciò a far parlare di sé e a guadagnarsi il rispetto e l'interesse degli addetti ai lavori.

Il successo della Thruxton Cup è la naturale conseguenza della bellezza della moto che le danno vita. Semplici ed essenziali, hanno il

fascino delle cafe racer degli anni '60 e il kit di trasformazione - non a caso chiamato con il nome evocativo di "Flashback" - ne esalta ancora di più la personalità. Senza trascurare l'effetto delle grafiche e degli azzardi cromatici che, più che sulle supersportive carenate, diventa la vera cornice di un motore che è il vero protagonista della scena. Insieme al pilota, ovviamente. Le Thruxton sono infatti moto che vanno guidate, non "messe a punto". La potenza contenuta e l'impostazione della ciclistica non impediscono di divertirsi e regalarsi emozioni forti. C'è poco da fare, la differenza fra un'accoppiata e l'altra la fanno solo la manetta e la sensibilità del pilota, tutto il resto serve solo a giustificare la compagnia dei meccanici.

Con presupposti simili anche l'aria che si respira intorno ai bicilindrici Triumph è diversa da quella, più pesante, nella quale si muovono i protagonisti degli altri circuiti monarca. Non c'è dunque da stupirsi se, durante i turni di prova, si condividono linee e traiettorie e se, nei paddock, si condividono pezzi di ricambio e consigli. Certo, una volta allineati dietro al semaforo, cortesie e favori restano chiusi fuori dalla visiera, ma lo spirito che anima i piloti e tutto il popolo della Thruxton Cup è quello



THRUXTON CUP



degli anni eroici delle gare, quello dello scendere in pista per il piacere di correre e misurarsi con se stessi, prima che con gli altri. Giovani piloti, esperti ex-piloti, neofiti pieni di passione, padri di famiglia in incognito, uomini che in comune hanno molto più di quanto possa sembrare e che, soprattutto, non si prendono troppo sul serio. Tutto ciò non deve però far pensare che ci si sposti per circuiti solo per passeggiare. Le 4 gare sono state molto combattute e chi ha lottato per il titolo ha dovuto impegnarsi al massimo. La vittoria è

stata conquistata da Max Porfiri, grazie a una stagione sempre ai vertici e senza il minimo errore, condizione indispensabile visto il numero contenuto di prove. Alle sue spalle, entrambi con una gara gettata al vento e divisi da soli 4 punti, Elio Iori ed Enrico Fugardi. Nella speciale classifica riservata agli Over35 non licenziati negli ultimi 15 anni, Vittorio Olivi (titolare della concessionaria di Firenze) ha messo tutti in riga con apparente facilità, primeggiando in ben 3 delle quattro prove. Secondo, Michele Di Cesare (concessionario di

Bella su strada, lo è ancor più fra i cordoli.



Foggia) e terzo Mario Lupano, direttore di Triumph Italia.

La formula della Thruxton Cup è piaciuta e la dimostrazione migliore è che per l'edizione di quest'anno una griglia si è già riempita con largo anticipo, con la possibilità di completarne una seconda. Due sono le novità per il 2006: una prova in più sul prestigioso palcoscenico di Vallelunga e la possibilità per chi sia in possesso di una moto già kizzata, di partecipare investendo una cifra minima: solo 700 euro più i 1.500 di iscrizione alle cinque gare.

ATMOSFERE DI ALTRI TEMPI E UNA COLONNA SONORA INIMITABILE.
CORRERE PER IL PIACERE DI FARLO, CON MOTO DA GUIDARE,
NON DA METTERE A PUNTO. QUESTA È LA THRUXTON CUP

2006: i Trofei raddoppiano Alla seconda edizione della Thruxton Cup – per la quale una griglia è già stata completata – si affianca infatti la prima della Speed Triple Cup, dedicata alla naked più sfrontata e ai piloti più agguerriti. La Speed Triple Cup si svolgerà in concomitanza con la Thruxton Cup, così da unire le due differenti interpretazioni sportive di Triumph animate dalla stessa passione.

La partecipazione è riservata ai proprietari di Triumph Speed Triple 1050, regolarmente importate in Italia. Il costo è 3.400 euro, cifra che include il kit completo 2006 e l'iscrizione alle cinque prove.

Per info: www.trofei.triumph.it

CALENDARIO TROFEI THRUXTON CUP E SPEED TRIPLE CUP

1/2 aprile	Vallelunga
27/28 maggio	Magione
15/16 luglio	Varano
2/3 settembre	Vallelunga
16/17 settembre	Misano

Una moto unica come la Speed
merita un trofeo diverso dagli altri.





DA QUANTO SEI CON TRIUMPH?

Fanno cinque anni in questi giorni.

DI COSA TI OCCUPAVI PRIMA?

Ho lavorato per dieci anni per un'azienda che produceva circuiti elettrici. Pensa che stava dall'altra parte della strada, di fronte a Triumph, ed ogni volta che, in sella alla mia moto, le passavo davanti mi chiedevo che cosa facessero in quegli uffici. Un giorno qualcuno mi disse che si trattava di una specie di magazzino; non avrei mai pensato che qualche giorno dopo avrebbero cercato un direttore finanziario. E che lo avrebbero fatto proprio in concomitanza con la chiusura degli uffici in Georgia della mia azienda. Quando si dice il fato! Mi ci volle ben poco per scoprire che tutte le decisioni che riguardavano Triumph Usa venivano prese lì dentro.

COME TI SEI AVVICINATO ALLE MOTO?

Mio padre mise me e mio fratello Peter in sella ad una Honda cinquanta quando avevamo sette anni io e dieci lui. La moto era eccezionale, se non fosse che ogni tanto mio fratello la spaccava a metà saltando qualche fosso o cunetta. A quel tempo vivevamo a Long Island, un'area in forte sviluppo. C'erano miglia e miglia di sentieri dietro casa, dei quali abusavamo. Alcuni dei migliori attraversavano un campo da golf in costruzione. Col passare degli anni crebbe anche la cilindrata delle nostre moto, che però rimasero sempre da cross.

LO ZIO D'AMERICA

PER DON CARLEO LAVORARE IN TRIUMPH È UN SOGNO DIVENUTO REALTÀ. DALLA SUA POSIZIONE DI DIRETTORE FINANZIARIO HA POTUTO SEGUIRE IL RAPIDO SVILUPPO DELLA FILIALE AMERICANA. MATT WEINERT CI SVELA UN UOMO CHE TRASUDA PASSIONE

A PROPOSITO DI TUO FRATELLO PETER, È ANCHE LUI NELL'AMBIENTE DELLE MOTO?

Direi proprio di sì. Lavora anche lui per Triumph, come responsabile del servizio post-vendita. Però il primo sono stato io!

ANCHE TUO PADRE, DUNQUE, ERA APPASSIONATO DI MOTO?

Sì. In realtà guidava di tanto in tanto, finché la sua passione si è trasformata in lavoro: per sette anni è stato poliziotto a New York. Di quelli in moto, naturalmente. E mio fratello ha seguito le sue orme per tre anni.

COSA TI PIACE DI PIÙ DEL TUO LAVORO?

Se il tuo destino è fare i conti, cosa c'è di meglio che contare le moto vendute da Triumph?!

RACCONTACI DELLE TUE MOTO.

Ho posseduto diverse Triumphs. Attualmente ne ho due. Una è la bonneville che è stata utilizzata nel film *How to lose a guy in 10 Days*. È molto bella ma soprattutto divertente da guidare, specie fra le curve. L'altra, quella che uso tutti i giorni, è una Rocket III, e niente come lei riesce a soddisfare il mio appetito di Cruiser.

COME VANNO GLI AFFARI?

Beh, è stato fantastico incrociare il mio destino con Triumph! Grazie alla bellezza delle sue moto e all'ingresso nel segmento Cruiser, ho visto il volume delle vendite raddoppiare, da quando sono arrivato.

LA TUA GIORNATA TIPO.

Ogni giorno è un giorno a sé. A parte la chiusura contabile di fine mese, non esiste un giorno uguale all'altro, qui in Triumph.

LA TUA ESPERIENZA MOTOCICLISTICA PIÙ ESALTANTE.

Lavorando per Triumph non posso che averne avute molte. Ricordo il primo giorno che ho messo le ruote in pista, nel 2004. Era una giornata dedicata alle Cruiser, la mia passione. Non mi sono mai divertito così: potevo guidare a oltre 100 miglia senza infrangere alcuna legge. E ho persino condotto il gruppo in sella alla mia Speedmaster! Un'altra esperienza che mi viene in mente è quando ho preso parte al Trail of Tears. Anche in quella circostanza ero alla testa del gruppo e guardare alle mie spalle il serpentine infinito di oltre 100.000 motociclisti era una cosa indescrivibile.

QUALI SONO I TUOI OBIETTIVI?

Quest'anno vorrei lavorare di più sull'aspetto operativo del business e mi piacerebbe anche essere più vicino ai nostri concessionari per aiutarli nel loro lavoro.

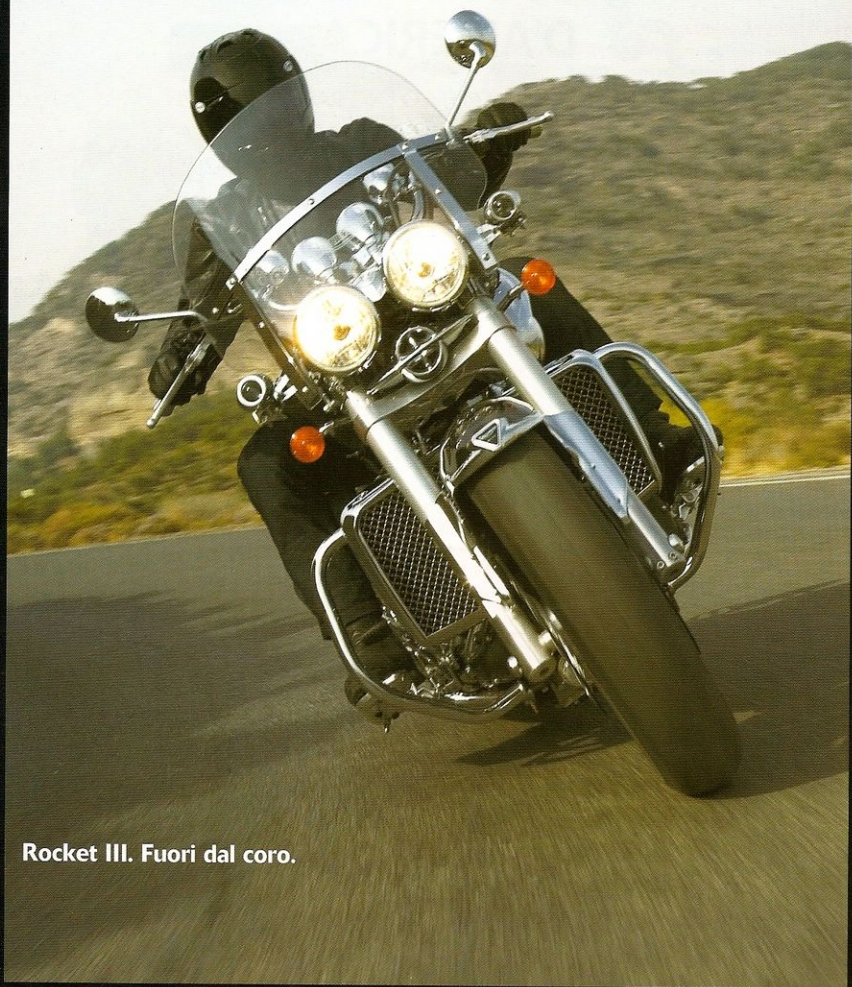
DOVE STA ANDANDO TRIUMPH?

Sempre più in alto! Prevedo una grande crescita del mercato delle Cruiser, per il 2006. E la cosa mi fa particolarmente felice perché queste sono le mie moto preferite e incarnano il mio modo di intendere il motociclismo.



CHE SENSAZIONE INDESCRIVIBILE: MI GUARDAVO ALLE SPALLE E VEDEVO UN SERPENTONE INTERMINABILE DI OLTRE 100.000 MOTO

TRIUMPH



Rocket III. Fuori dal coro.

GO YOUR OWN WAY

Il motore di serie di maggior cilindrata. Una moto da 2.300cc che adora le curve, progettata per macinare chilometri. Talmente equilibrata che la si guida senza alcuna fatica. Una cruiser dal carattere unico. Rocket III, un'esperienza da vivere, non da descrivere.