

TRIUMPH

Numero 40 - Estate 2006

SCRAMBLER E SIX-DAYS, SFIDA D'ALTRI TEMPI

SULLE TRACCE DI
STEVE MCQUEEN



SOMMARIO





TORQUE40

www.triumphmotorcycles.com

4-7 News

Notizie da dietro le quinte.

8-9 Tridays

Ad agosto le Triumph migrano in Austria.

10-15 Sprint sulla costa

In capo al mondo sulla Princes Highway.

17-22 Mani sporche

Conosci la tua Triumph.

23 Sprint ST, pronta al carico

I segreti del nuovo kit valigie.

24-27 Pazzi di Rocket

Il meglio del meglio.

28-29 Intervista con Kyle Woods

Su una ruota con lo stunt più famoso d'Oltreoceano.

30-33 Sulle tracce di una leggenda

La sfida dei sei giorni.

34-35 Lettere

Triumph dal mondo.

36-37 Tech Torque

I segreti della Daytona 675 Triple.

38-39 People

Yosuke Onishi: nella tana del leone.

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.

S I P A R T E

I lettori abituali avranno già notato il nuovo formato di Torque e la nuova denominazione del R.A.T. World. Il successo del R.A.T. è stato tale che inserire fisicamente i dati di tutti i Pack nella sezione centrale era diventato un vero incubo per via dei limiti di spazio e delle scadenze di pubblicazione. Per aggirare l'ostacolo e festeggiare il successo di questo programma di associazione completamente gratuito, abbiamo spostato la sezione dedicata al R.A.T. World sul sito Web.

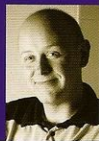
Nella nuova sezione "Your World" potete avere un'anteprima di ciò che troverete online. Con il nuovo motore di ricerca e la pagina di anteprima eventi completamente rinnovata, trovare le informazioni che vi servono sui prossimi appuntamenti Triumph è un gioco da ragazzi. In più, ora ogni R.A.T. Pack ha una pagina dedicata con i dettagli di tutte le attività, così potete tenervi sempre aggiornati su cosa combinano i Triumphisti.

Ci auguriamo che il nuovo formato online sia facile e divertente da usare. Siamo già progettando altri aggiornamenti per rendere il sito Web ancora più interattivo. Tenete d'occhio questo spazio per avere in esclusiva la notizia delle ultime modifiche e, come sempre, aspettiamo i vostri commenti!

Intanto, si sta avvicinando il momento di infilare passaporto, fotocamera e dizionario di tedesco nel borsello da serbatoio e avviarsi a Newchurch, in Austria. Il Tridays di agosto si prepara a stracciare tutti i record come il più grande raduno internazionale di Triumphisti. Se dovete ancora prenotare, andate a pagina 8 per leggere le ultime notizie e iscrivervi prima che sia troppo tardi! I posti ormai sono limitati e c'è da fidarsi: sarà un weekend indimenticabile!

Ci vediamo lì.

Simon Carter
Simon Carter
Direttore



La collezione estiva di t-shirt

Preparatevi ad affrontare l'estate con una delle tante fantastiche t-shirt della collezione estiva Triumph.

Tra le ultime novità dell'ampia gamma casual Triumph c'è anche una serie di magliette in stile vintage, ispirate al tema sixty8 già anticipato in anteprima nel numero 39 di Torque. Le t-shirt, stampate con le immagini e gli slogan di varie campagne e manifesti pubblicitari di epoca pre-Hinckley, rievocano nostalgicamente un'era speciale per Triumph. Tanto per fare un esempio, il modello Scotland Yard propone un'immagine del 1938, con la London Metropolitan Police che prende in consegna la sua flotta di Speed Twin.

Tra i nuovi arrivi di questa stagione, vale la pena di segnalare anche la Japan e la Daytona 675 Triple. La prima mostra il

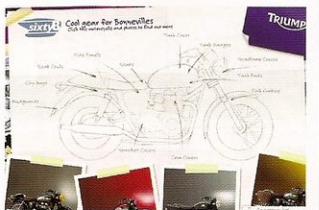
caratteristico sol levante giapponese con la scritta "Greatest Motorcycle in the World" e l'indirizzo della filiale Triumph in Giappone, mentre la Daytona 675 Triple riporta il progetto dell'ultima icona Triumph, che non lascia dubbi sulla capacità del motore di cui si sta parlando in tutto il mondo.



Sixty8 online

Da oggi potete scoprire tutti i dettagli dei prodotti Sixty8 direttamente online.

Il nuovo micro-sito contiene l'elenco degli accessori e il listino prezzi di tutti gli articoli della gamma. Se volete sapere tutto, ma proprio tutto, sui componenti più "cool" per la vostra Bonneville, andate subito su <http://www.triumphmotorcycles.com>.



Anche ai Rockettari piace il classico!

La gamma di accessori per la Rocket III è stata ulteriormente arricchita con l'aggiunta di manubri, pedane poggiatepiè, sella comfort e cuscinetto per poggiaschiena della linea Classic. Sono disponibili anche la copertura per la pompa acqua e la leva del cambio in versione cromata.

Basta una visita al concessionario Triumph più vicino per concedervi una scelta classica.



Nessuna Mission Impossible, con Cruise in sella a una Triumph!



Tom Cruise ha dimostrato ancora una volta il suo talento motociclistico durante un curioso inseguimento trasmesso dal vivo su una rete televisiva tedesca.

Dopo le acrobazie esplosive di Mission Impossible II, il divo di Hollywood ha partecipato di recente a "Wetten Dass", una trasmissione molto popolare in Germania, finendo per confrontarsi in studio con lo stravagante conduttore Thomas Gottschalk, in sella a una Scrambler.



Nel corso del programma, che vanta un pubblico di oltre 13 milioni di spettatori, le celebrità invitate devono prevedere se i concorrenti riusciranno a raggiungere un determinato obiettivo personale. Qualora la previsione si riveli errata, i divi dovranno a loro volta partecipare a una sfida. Cruise, notoriamente appassionato di motociclette, ha sbagliato la previsione e così ha dovuto ricreare un inseguimento in moto tratto dal suo ultimo film, Mission

Impossible III, che si annuncia come il grande successo di questa stagione cinematografica.

Ovviamente Tom ha vinto il duello, gestendo con disinvoltura la splendida Scrambler negli spazi angusti dello studio televisivo.

Del resto non stupisce che Cruise abbia scelto ancora una volta di guidare una Triumph, il marchio che da sempre assicura la massima maneggevolezza in ogni situazione!

God save the Queen

Ovvero, il mondo delle Supersportive di media cilindrata ha una nuova regina. Il suo nome è Daytona 675 Triple. E non si tratta, come sarebbe facile obiettare, dell'autocelebrazione che ci si può aspettare da una rivista "campanilista". Ad incoronare la nuova Triple sono stati infatti due inconfutabili test, condotti dalle più autorevoli riviste internazionali di settore. Masterbike e Supertest - questi i loro nomi - si sono svolti sui circuiti spagnoli di Jerez e Almeria, e hanno messo alla frusta le Supersportive che popolano i sogni di tutti i motociclisti dal polso nervoso. Il primo, al quale hanno partecipato per l'Italia, Motosprint e In Moto, ha stabilito che non solo la Daytona Triple è stata la più veloce fra le concorrenti, ma ha addirittura conquistato il terzo posto nella classifica "open", che comprende anche le 1.000cc. Il Supertest, al quale ha partecipato Due Ruote, ha confermato questo risultato ed è andato oltre, premiando la 675 per l'efficacia dell'intero pacchetto motore/ciclistica/piacere di guida. Vabbè che ogni scarrafone è bello a mamma sua, ma in questo caso c'è davvero di che essere fieri...

Un team inglese pronto a polverizzare il record mondiale di velocità su due ruote

Un team inglese guidato da uno degli ingegneri di punta di Triumph Motorcycle si sta preparando a cancellare il record mondiale di velocità su due ruote con una moto rivoluzionaria, equipaggiata con un propulsore jet.

Il "progetto Cyclone", capitanato da Ben Kerrell-Vaughan, mira a polverizzare il record di 518,448 km orari, stabilito dal motociclista americano Dave Campos nel 1990 e ancora imbattuto, nonostante i numerosi tentativi compiuti negli ultimi 15 anni. Guidare una macchina a due ruote oltre quel muro invisibile si è dimostrato praticamente impossibile finora.

Usando un motore jet, "Cyclone" aggirerà quello che Ben indica come il problema principale per chi tenta di spingere una moto a più di 482 km l'ora: l'aderenza. Ci spiega: "Lo slittamento della ruota posteriore durante l'accelerazione e a velocità molto elevate limita la quantità di potenza applicabile sulla superficie stradale; per questo aumentando la potenza del motore non si ottiene un aumento della velocità. La propulsione jet elimina questo ostacolo permettendoci di ridefinire i confini: con questo sistema, diventa realistico anche arrivare a 650 km l'ora".

Il team Cyclone dovrà affrontare molte sfide, non ultima quella di reperire finanziamenti per la realizzazione del progetto. Ben è ottimista: "Abbiamo già ottenuto il sostegno di società come Triumph Motorcycles e Ingenuity, e della Hertfordshire University, e sappiamo di poter costruire una moto in grado non solo di battere il record, ma anche di portarlo a un altro livello. Per un grande

finanziatore, è un'occasione unica di partecipare a un progetto inglese senza uguali, destinato a richiamare l'attenzione dei media in tutto il mondo, ma soprattutto, di avere un ruolo di rilievo in quella che si prospetta come una conquista straordinaria dell'ingegneria britannica".

Il team prevede di costruire la moto Cyclone e battere il record entro i prossimi due anni.



L'awio di Cyclone.



Una Bonneville per Umbro

In occasione dei prossimi campionati del mondo di calcio, Umbro, il marchio globale di abbigliamento sportivo, ha deciso di sostenere la squadra inglese mettendo in palio una Triumph Bonneville in edizione limitata!

Il disegno esclusivo è stato commissionato appositamente per esprimere il sostegno all'Inghilterra nella sua corsa alla conquista della Coppa del Mondo. La Bonneville sarà una delle attrazioni principali alla "Umbro Ultralounge" di Selfridges, a Londra, e resterà esposta per l'intera durata del torneo.

Corre voce che tutti i giocatori della rosa apporranno il loro autografo sul serbatoio della moto prima di partire alla volta della Germania. Per aggiornamenti e foto, puntate dritto su www.triumphmotorcycles.com.

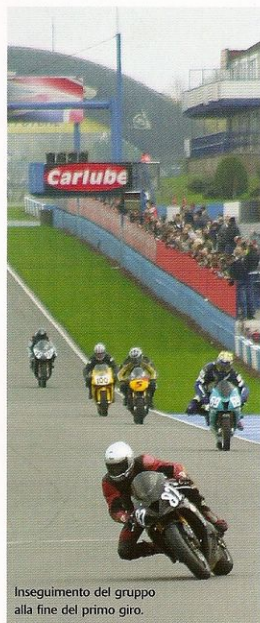
Triplo successo per la Daytona 675

Adam Tempest, della scuderia Triumph, ha portato la sua 675 Triple sul gradino più alto del podio nell'edizione di quest'anno della ultra-competitiva NG Road Racing. Il campione inglese non si sta risparmiando in questo periodo. A fine aprile, a Donington Park, Adam ha spinto al massimo la sua Racing Daytona 675 Russ Cook, ottenendo l'incredibile risultato di ben tre vittorie!

Negli ultimi due anni, si è dedicato completamente alla Triumph come tecnico omologatore. Ora è a caccia di gloria, e sta cercando aiuto per la conquista del titolo. Chi ha la possibilità di offrirgli un sostegno o desidera essere aggiornato sui progressi compiuti finora, lo può contattare direttamente all'indirizzo adamtempest@hotmail.com.

Omaggio a Eddie Mulder

Bill Amberg, oltre ad essere uno dei pelletteri più alla page del momento, è anche uno sfegatato fan di Eddie Mulder - star del dirt track degli anni '60 - e ha pensato di rendere un omaggio al suo idolo realizzando una borsa dedicata. Eddie fu il primo pilota a lasciare sull'appendino le classiche tute di pelle nera che fino a quel momento avevano rappresentato il colore delle gare, per indossare capi "rivoluzionari" caratterizzati da grafiche colorate. Terminata la carriera agonistica, Eddie divenne uno stuntman e, con Evel Knievel, si spartì ruoli da controfingura per Clint Eastwood e Peter Fonda. Fu inoltre uno dei primi motociclisti a realizzare del merchandising, producendo accessori con la sue grafiche e i suoi colori. Bill Amberg ha dedicato a questo personaggio una borsa molto particolare. La Eddie Mulder Tribute, disegnata mixando una delle borse originali usate da Eddie e una delle borse della sua collezione dedicata alla pesca, è disponibile in quattro fantasie, con applicazioni in pelle e zip come quelle utilizzate sulle giacche da moto. Inoltre, essendo parte della collezione "su misura", è possibile personalizzarla con le proprie iniziali. Il costo ne fa un oggetto sicuramente non per tutti ma, ne siamo certi, portandosela appresso non si passa inosservati... Per info, www.billamberg.com



Inseguimento del gruppo alla fine del primo giro.

NEUKIRCHEN

TRIUMPH TRIDAYS 2006



**AD AGOSTO,
TUTTE LE STRADE
PORTANO IN AUSTRIA!**

LA ROMANTICA CITTADINA DI NEUKIRCHEN SI PREPARA AD ACCOGLIERE MIGLIAIA DI TRIUMPHISTI PER I TRE GIORNI DEL WEEKEND DAL 25 AL 27 AGOSTO. PER L'OCCASIONE, LA LOCALITÀ CAMBIERÀ ADDIRITTURA NOME, DIVENTANDO NEWCHURCH, UNA CITTÀ DEDICATA INTERAMENTE A TRIUMPH!

Saranno più di duemila gli appassionati che si riuniranno sulle montagne austriache. I ruggiti delle Twin, Triple e Four risuoneranno nelle vallate, man mano che i Triumphisti vecchi e nuovi di tutta Europa si avvicineranno alla meta. Come se lo scenario imponente e la magia delle strade non bastassero, una volta arrivati, potrete godervi un fitto programma di eventi e manifestazioni pensate apposta per voi, per tutto il weekend.

La città sarà tutta uno spettacolo accompagnato dal magnifico suono di centinaia di Triumph. Nei tre giorni dell'evento, Newchurch ospiterà un superstore di abbigliamento Triumph appositamente costruito per l'occasione, che esporrà la gamma completa dei capi dandovi la possibilità di approfittare delle ultime offerte. Il maestro di stunt Kevin Carmichael si esibirà con i suoi show strabilianti. Con i tanti giri turistici da fare in moto e divertimenti adatti a tutta la famiglia, non vi resta che l'imbarazzo della scelta per godervi questo weekend in montagna.

Aspettatevi un crescendo di emozioni e un clima di festa sempre più coinvolgente, che raggiungerà il culmine sabato sera, quando i 10 Years After saliranno sul palco accompagnandoci a ritmo di rock fino a notte fonda. Questo leggendario gruppo rock e blues acclamato dalla critica fin dai tempi di Woodstock, ha raccolto un grande successo di pubblico in Europa negli ultimi anni. Proprio di recente è uscita una raccolta dei loro pezzi più belli, quindi preparatevi a ripercorrere l'ultimo decennio attraverso questi fantastici hit. Per chi acquista uno dei pacchetti Tridays l'ingresso al mega-concerto è gratis!

Lasciate stare i Mondiali di calcio: è il Tridays la scusa migliore per farsi un giro in Europa nell'estate del 2006! Venite a Newchurch, lasciatevi inebriare dall'atmosfera Triumphista, godetevi un momento indimenticabile di vita Triumph. Ci vediamo lì.



INFORMAZIONI SUGLI INGRESSI E PREZZI

La gamma variegata di pacchetti è in grado di soddisfare tutte le esigenze. Il biglietto di ingresso per il weekend comprende:

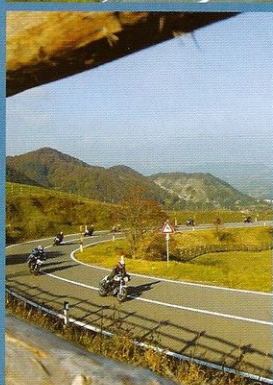
- L'ALLOGGIO PER DUE NOTTI;
- L'ACCESSO A NEWCHURCH;
- LA PARTECIPAZIONE A UN'USCITA DI GRUPPO, UNO ZAINETTO DA ESCURSIONE O L'INGRESSO A UN EVENTO PER BAMBINI;
- L'INGRESSO AL CONCERTO;
- UNA CARTINA STRADALE DELL'AUSTRIA O UNA MAPPA DEI SENTIERI;
- UN SOUVENIR DELL'EVENTO.

DETTAGLI SULL'ALLOGGIO

Tutti i pacchetti comprendono la colazione, salvo diversamente specificato.	Pacchetto Weekend (a persona)		Notte aggiuntive (a persona, a notte)	
	Dobbia	Supp. singola	Dobbia	Supp. singola
B & B	€ 133	€ 6	€ 25	€ 3
Pensione	€ 143	€ 10	€ 30	€ 5
Locanda	€ 150	€ 10	€ 33	€ 5
Albergo 3*	€ 165	€ 16	€ 40	€ 8
Albergo 4*	€ 180	€ 16	€ 48	€ 8
Appartamento 3/4* (senza colazione)	€ 171	N / A	€ 35	N / A
Appartamento 3/4* (**)	€ 183	N / A	€ 41	N / A
Campeggio (senza colazione)	€ 109	N / A	€ 13	N / A

** Supplemento pulizia una tantum di € 18,00 per appartamento.

I bambini in camera o in appartamento con i genitori paganti a tariffa intera possono usufruire degli sconti seguenti: 0 – 6 anni: 80% 6 – 14 anni: 20%



PER PRENOTARE

Contattate il team preposto alle prenotazioni per l'evento a Neukirchen, ai numeri seguenti.

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.urlaubssarena-wildkogel.at/default_e.php

(in inglese; cliccate "Triumph Tridays" nel menù principale)

www.triumphmotorcycles.com/germany

Email: info@neukirchen.at

info@bramberg.at

TOUR



Un grigio mattino saluta il passaggio sull'Harbour Bridge di Sydney. Una condizione piuttosto insolita per il New South Wales, dove splende sempre il sole...

SPRINT LUNGO LA COSTA

PETER "ORSO" THOEMING IN SELLA A UNA SPRINT ST DA SYDNEY A MELBOURNE, LUNGO UNO DEI PERCORSI PIÙ SPETTACOLARI D'AUSTRALIA, LA PRINCES HIGHWAY

"Il pezzo è per i prigionieri di Sua Maestà, giusto?" (NdT: gli australiani chiamano gli inglesi POME, prisoners of Mother England, letteralmente prigionieri di Madre Inghilterra, riferendosi al fatto che originariamente l'Australia era una colonia penale), chiede il mio fotografo Lou con la diplomazia che lo contraddistingue, mentre prepara l'attrezzatura per il servizio sull'Harbour Bridge. "Non crederanno ai loro occhi, guardando queste foto. Dell'Australia conoscono solo quello che si vede nelle soap alla TV, e lì c'è sempre il sole."

In effetti, sta piovendo. Dopo anni di precipitazioni inferiori alla media, proprio il giorno che ho scelto per partire alla volta di Melbourne diluvia, ma è comunque caldo e verso sud sembra intravedersi qualche squarcio di cielo azzurro.

"Tanto per cominciare, Torque è una rivista internazionale", gli rispondo, "e poi chi ha una Triumph si gode la vita, non passa tutto il tempo ad ammirare il fisico di qualche stellina della televisione australiana, crogiolandosi al sole virtuale. Non fare il menagramo!"

Lou mi lancia un'occhiataccia, sistema la fotocamera e partiamo. Ci aspettano mille chilometri fino a Melbourne, sotto la pioggia.

Chi avesse fretta di andare da Sydney a Melbourne, sceglierebbe la solitaria Newell Highway, che passa molto lontana dalla costa e tocca poche città, o magari la più breve Hume Highway, circa 800 chilometri di strada per lo più a doppia corsia, veloce e monotona, oltre che pesantemente controllata dalla polizia.

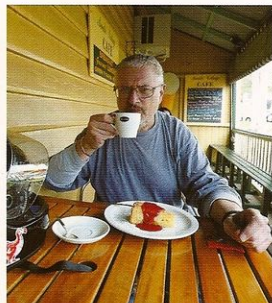
Chi invece ha tempo, sceglie immancabilmente la Princes Highway, che si snoda lungo la costa per oltre mille chilometri, offrendo un'esperienza di guida straordinaria, soprattutto con una trita-chilometri flessibile e dotata di buone sospensioni come la Sprint.

Ho fatto la Princes Highway per la prima volta in inverno, convinto di patire il freddo meno che sulla Hume: mi sbagliavo. Credevo che questa strada, correndo più vicino al mare, godesse di un clima più temperato, ma non sapevo che per lunghi tratti passa in quota, ben lontano dalla costa.

Eravamo partiti da Sydney a bordo della mia vecchia moto, io con un casco senza visiera, jeans e una giacca di pelle sfoderata, e la mia ragazza saldamente infilata nel sidecar, avvolta nel sacco a pelo e coperta da una tela cerata.

Arrivati a Cobargo, dopo circa 400 km, già lacrimavo furiosamente per il freddo e i denti mi battevano come se stessi masticando un paio di maracas. Mi sono fermato davanti a un pub e ho provato a scendere. Con la gamba sinistra in aria e il baricentro spostato oltre la sella della moto, mi sono completamente bloccato. Ovviamente il movimento è proseguito, facendomi cadere sulla schiena nel fango gelato, con le braccia e le gambe protese verso l'alto, come uno scarabeo morto.

Due ragazzi che mi avevano visto arrivare dalla porta del pub sono arrivati di corsa; mi hanno portato di peso dentro e mi hanno piazzato davanti al fuoco insieme a un grosso bicchiere di brandy. Sfortunatamente di ho messo una mezz'ora buona prima di



Un orso vero mangerebbe e berrebbe proprio come il nostro Orso. Siamo a Kiama, un piccolo paese sul mare, all'inizio della South Coast.

Foto: Lou Martin, l'Orso

ricordarmi della mia ragazza, così imbacuccata nel sidecar che non era riuscita a tirarsi fuori...

In questa giornata estiva, la pioggia è leggera e ci dirigiamo a sud nel traffico sempre più fitto. Sydney rischia di farsi soffocare dalle macchine. Se solo fossero di più quelli che scelgono la moto... il clima di sicuro è favorevole.

Il Royal National Park, il secondo parco nazionale istituito al mondo, dopo quello di Yellowstone negli Stati Uniti, offre un'alternativa all'autostrada, andando a sud. È attraversato da strade bellissime, anche se strette, e quando si sbucca sulle scogliere affacciate sul Mar di Tasmania, all'estremità meridionale, ormai ci si sente assorbiti dall'atmosfera. Vale comunque la pena di fermarsi in cima alle scogliere. Qui dove il

pioniere dell'aviazione australiana Edmund Hargraves lanciò il suo aquilone cellulare, oggi il cielo è punteggiato di deltaplani, che incrociano la vista verso sud lungo la costa frastagliata. Beh, magari non proprio oggi: neanche a loro piace la pioggia.

Mentre procediamo lungo la costa, la Sprint dimostra una tenuta eccellente sul bagnato. La strada in questo tratto è quasi sempre a doppia corsia, ma anche dopo Wollongong il traffico resta piuttosto consistente, ed è confortante poter contare sulla straordinaria ripresa della moto, per sfruttare gli spazi o dare strada rapidamente ai camion carichi di carbone. Oltre il Nan Tien, il più grande tempio buddista dell'emisfero meridionale, si apre la pianura costiera, la pioggia diminuisce

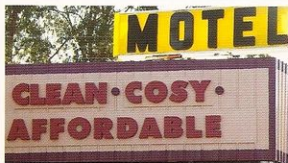
e il viaggio comincia ad assomigliare finalmente a quella pausa rilassante che avrebbe dovuto essere fin dall'inizio. Lo scenario qui è molto suggestivo, con le rocce verticali di arenaria che si stagliano sullo sfondo di ampi recinti verde vivo pieni di mucche da latte, che pascolano tra scampoli sparuti di una foresta di eucalipti.

Quando ci fermiamo per un caffè e una fetta di dolce a metà mattina nella piccola località turistica di Kiama, capitiamo proprio sotto uno dei rari squarci di cielo blu e la strada comincia ad asciugarsi. La pioggia intermittente, comunque, mi seguirà per tutto il tragitto fino a Melbourne, anche dopo che Lou il menagramo mi avrà mollato per un altro lavoro.

Prima dell'arrivo dell'uomo bianco, la costa



Michael e Donna dietro il bancone del loro negozio di vino/caffè/delicatessen nella Latrobe Valley.



Alcune insegne sono più convincenti di altre, nel turismo come altrove...



Un botanico vittoriano, il Barone von Muller, ebbe la poco felice idea di far seminare more ovunque si recasse nel "bush". Il risultato è che, ora, intere vallate vengono irrorate con prodotti chimici per cercare di controllarne l'invasione.



Mattina presto, nell'Eastern Victoria. Non c'è da meravigliarsi se, con questa cornice, il latte delle mucche è eccezionale.



Se in America esistono città che hanno preso il nome da programmi radio, in Australia ce n'è una che si chiama come un melodramma "East Lynne". Naturalmente, come spesso accade in questi posti sperduti, la stazione di servizio locale vende di tutto.

meridionale del New South Wales era coperta da una fitta foresta di cedri. Poi l'industria del legname è diventata la principale attività della zona e i cedri sono spariti. Oggi, le cittadine ai lati dell'autostrada vivono di pesca, turismo e produzione casearia. Ovviamente ci sono alcuni villaggi dei pionieri ricostruiti ad arte a fini turistici, come Mogo, a cui però fanno da contraltare località benedette da un fascino genuino, come Central Tilba. Nascolato ai piedi di colline rocciose, questo gioiello di paese vanta anche un ottimo pub, il Dromedary Hotel. Nato originariamente come un caffè per astemi, fece presto una fine ingloriosa per poi risorgere come pub autorizzato alla vendita di alcolici, riscuotendo in questa versione un notevole successo.

A questo punto le zone abitate si fanno sempre più rare e si può andare avanti anche mezz'ora senza incontrare una sola casa. In compenso, aumentano i segnali che indicano l'attraversamento di canguri. La foresta avviluppa la strada sempre più da vicino e si intensifica la sensazione di essere in un angolo semideserto di un continente semidisabitato.

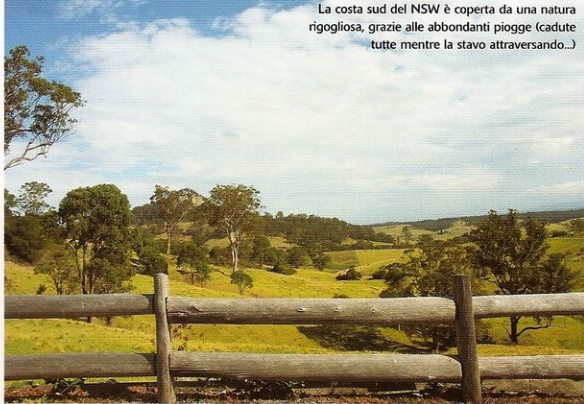
Bega, con la sua grande fabbrica di formaggio, è un'eccezione, così come Eden, situata un po' più a sud. Ogni Natale, è qui che finisce metà della flotta di velieri che partecipano alla regata da Sydney a Hobart, quando gli alberi si spezzano e gli scafi cominciano a cedere e a imbarcare acqua. Molte barche non ce la fanno ad arrivare a Hobart, ma le feste organizzate a Eden dagli equipaggi sono rinomate.

Appena prima di Bega, incroci la fine della Snowy Mountains Highway, che scende dalla Great Dividing Range lungo la Brown Mountain Road, che non esiterei a definire un paradiso degli amanti della moto.

Tra i motociclisti, la Brown Mountain, letteralmente Montagna Marrone, è nota come "Montagna dei pantaloni marrone", per via della patina di foglie bagnate che si accumula negli angoli in ombra della strada. Mi è capitato di vedere una spettacolare dimostrazione dell'effetto di questa fanghiglia quando un mio audace amico di nome Bernie decise di sorpassarmi all'interno scendendo dalla montagna qualche anno fa.

Gli bastò sfiorare le foglie sull'interno della curva per perdere il controllo della ruota anteriore e poi della posteriore. Nonostante il rapido recupero di trazione sul davanti, il posteriore della moto era scivolato di lato disegnando un arco ampio, prima di ritrovare stabilità. Era sul punto di finire ruote all'aria quando la moto all'improvviso si raddrizzò dimenando il posteriore in modo impertinente e completamente regolarmente la curva come se niente fosse.

Avrete sentito di persone in uno stato di shock tale da non riuscire a formulare frasi di



LE CITTÀ STANNO COMINCIANDO A SVILUPParsi ORA MA TI PUOI TROVARE A GUIDARE UN'ORA SENZA VEDERE UNA CASA. AL CONTRARIO, CI SONO UN'INFINITÀ DI CARTELLI CHE SEGNALANO IL PASSAGGIO DEI CANGURI!



Il Royal National Park, a sud di Sydney, è attraversato da strade meravigliose, ma anche da molte pattuglie di polizia.

senso compiuto: quando raggiungi Bernie, non era in grado di proferire verbo. Continuava solo ad aprire e chiudere la bocca, mentre la sua faccia aveva assunto un colorito sul verde andante. Da allora è conosciuto come "Bernie il pesce".

Una volta ho corso un rally a Eden e il sabato ci siamo fatti 60 km per andare a pranzo a Genoa, appena oltre il confine nello stato di Victoria. Come ampiamente prevedibile, considerato che la zona era in aperta campagna e quasi spopolata con strade in ottime condizioni, alcuni di noi ne hanno approfittato per lasciarsi un po' andare sulla via del ritorno. Confesso che c'ero anch'io tra i biker immortalati dal radar della polizia stradale.

Secondo l'agente, andavo a 128 km l'ora in una zona con il limite di 100, e avevo molto apprezzato la sua gentilezza quando mi aveva lasciato andare limitandosi a minacciare conseguenze nefaste se mai le nostre strade si fossero incrociate ancora. In realtà, si dimostrò molto accomodante con tutti, compreso uno dei nostri sorpreso a sfrecciare a 189 all'ora, che rimase non poco stupito dalla gestualità del poliziotto – frustrato al limite dell'attacco isterico – mentre gli diceva di andare.

Solo una volta rientrati a Sydney abbiamo scoperto la chiave del mistero. Un agente mio amico mi ha raccontato che la polizia stradale aveva indetto uno sciopero quel sabato, per protestare contro alcuni cambi di assegnazione: siamo stati fortunati a farci beccare proprio quel giorno!

Lungo la strada verso Genoa oggi non c'è traccia di pattuglie di polizia e, lo confesso, non resisto alla tentazione di toccare l'asfalto con il ginocchio e sfruttare la coppia potente che mi permette di uscire al massimo dalle curve. La Gipsy Point Lodge e una cena altamente raccomandata mi aspettano nelle tenebre che ormai mi si parano davanti, insieme a una o due bottiglie di birra "locale", di un piccolo produttore di Mirboo North, a circa 350 km...

L'unica cosa che limita la mia velocità nonostante questa prospettiva e mi tiene bene all'erta, è la presenza costante di quei segnali

di pericolo canguri. È l'ora del tramonto, la preferita da questi pelosi satellatori per sbucare dagli alberi e giocare con i motociclisti di passaggio.

Durante la notte piove. Al mattino, Ian, il mio ospite alla Gipsy Point Lodge, è soddisfatto.

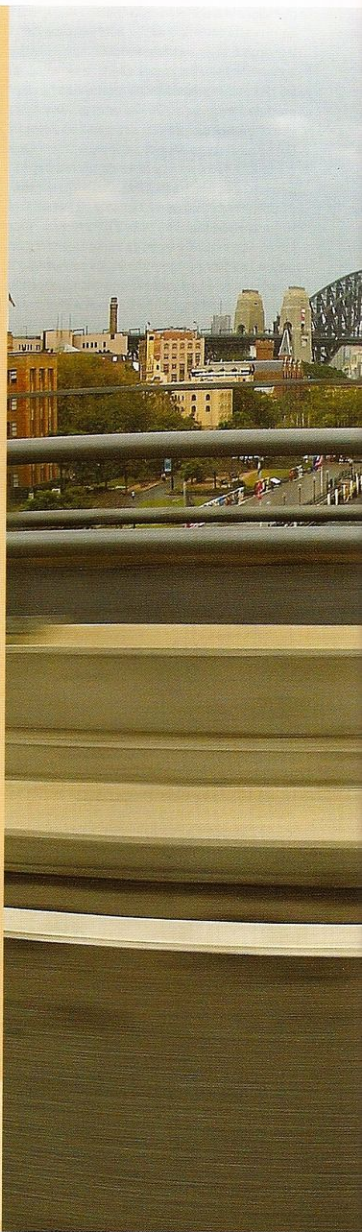
"Abbiamo avuto 5 millimetri di pioggia stanotte", mi annuncia. "Niente male, considerando che negli ultimi tre mesi ce ne sono stati solo 10".

Comunque, non piove quando parto. Fresco e riposato, prendo l'autostrada verso ovest e affronto il Drummer. È una collina alta 480 metri su cui si snoda la strada lunga 50 km attraverso il bosco, che collega Genoa alla città successiva (lungo la quale si incontra la bellezza di una casa), e le curve strette sono così tante da fare felici anche i patiti più sfegatati della guida sportiva. Il paesaggio di foreste, strade vuote e curve fantastiche continua. Vedo solo una macchina della polizia stradale, ma l'agente non sembra interessato a un motociclista solitario che guida quasi entro i limiti di legge.

Quando arrivo nella piatta Latrobe Valley e raggiungo Stratford (ebbene sì, sul fiume Avon), sono pronto per un caffè. I gestori del Wa-de-Lock Cellar Door, Michael e Donna, collezionano vini da tutta la regione del Gippsland, oltre che prodotti locali tra cui i premiati formaggi Maffra. Sono motociclisti anche loro e offrono agli altri motociclisti la possibilità di accamparsi e parcheggiare le moto gratuitamente in un'area sicura, in occasione del Grand Prix di Phillip Island, in fondo alla strada.

Si vantano con un certo orgoglio di servire "il miglior caffè da questa parte di Melbourne", cosa che personalmente posso confermare con immenso piacere.

Poi, come se volesse punirmi per essermi attardato, la pioggia ricomincia, e stavolta fa sul serio. Proseguo sull'autostrada fino a Melbourne, protetto dalla carenatura, finché non lascio la moto alla Triumph Australia. La prossima volta, magari Sydney-Adelaide. Però con il sole. Non vorrei mai deludere i nostri lettori inglesi...



SYDNEY RISCHIA DI ESSERE INVASA DALLE AUTO.
SE SOLO PIÙ PERSONE SCEGLIESSERO DI SPOSTARSI
IN MOTO... INOLTRE, IL CLIMA È OTTIMO

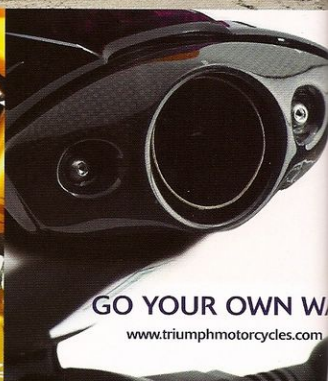


Harbour Bridge e l'Opera sullo sfondo: si lascia Sydney e si punta su Melbourne.

TRIUMPH
GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

Voglio di più

Nuova, incomparabile Daytona 675 Triple. Regina delle supersportive. Unica e dalla personalità forte e inimitabile. Ma puoi affilame ancor più il carattere, grazie ad una serie di preziosi accessori in fibra di carbonio che la vestono dalla punta alla coda. Per renderla ancora più sexy ma anche per guadagnare manciate di grammi. La gamma di accessori dedicati alla Daytona 675 Triple comprende anche il cupolino Aero Screen e l'impianto di scarico completo in titanio, firmato Arrows e dedicato alla pista.



GO YOUR OWN WAY
www.triumphmotorcycles.com

YOURWORLD

NEWS DALLA RIDER ASSOCIATION OF TRIUMPH

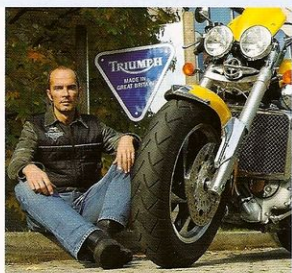
CHIACCHIERE con Stefano Martignoni

Quando sfoglierete questa copia di Torque, si sarà già consumato il rito annuale del Triumph Day, l'evento al quale ogni triumphista praticante non dovrebbe avere scuse per mancare. Se il numero precedente della nostra rivista è stato lavorato troppo in anticipo per potervi dare anticipazioni quantomeno realistiche, quello che avete fra le mani è uscito troppo tardi per tornare sull'argomento. E' quindi già tempo di consuntivi, di aneddoti, di ricordi, di appuntamenti in officina, e dunque il T-Day è ormai superato.

Prefisco invece usare queste righe per aggiornarvi sull'evoluzione del R.A.T., soprattutto con riguardo al suo aspetto interattivo.

Che l'associazione e il rinnovo avvengano esclusivamente via Internet - e a titolo gratuito - penso che ormai lo sappiano anche i sassi; che siano finalmente disponibili i capi di abbigliamento dedicati, lo sanno invece solo quelli che li hanno acquistati al T-Day e gli amici ai quali li hanno mostrati; ma che Torque e la sezione dedicata al R.A.T. su www.triumph.it si siano rinnovati, probabilmente lo sanno solo quelli che lo hanno reso possibile. Ce n'è voluto di tempo, ma alla fine ci siamo convinti che aveva poco senso dedicare all'attualità rappresentata dagli eventi dai R.A.T. Pack un'ampia, ma comunque mai esaustiva, sezione di una rivista trimestrale. Inevitabilmente bisogna selezionare, tagliare e fare torti. Ebbene, la soluzione era pronta da tempo, bastava solo decidersi. Lo abbiamo fatto, riservando il supporto cartaceo solo alle anticipazioni degli eventi nazionali, a pochi e selezionati report (li scelgo io quindi il giudizio, seppur criticabile, è insindacabile), ad uno spazio in stile album di famiglia e ad un calendario degli eventi "ufficiali" Triumph di tutta Europa. Il tutto a beneficio di un maggior spazio dedicato ad altri argomenti che arricchiscono la rivista.

Naturalmente non finisce qui. Tanto si è ristretta questa sezione su Torque quanto si è ampliata quella omologa, sul sito. Tutti i report hanno ora pari dignità e trovano spazio e impertinente memoria, in tempi quasi da quotidiano, nella sezione riservata al R.A.T. su www.triumph.it Sono convinto che questa soluzione possa da un lato essere di stimolo ai Pack Leader - o ai loro reporter più o meno ufficiali - a produrre articoli di sempre miglior qualità, e dall'altro dare soddisfazione a tutti coloro che partecipano con passione alle attività organizzate da Triumph. Dunque, appuntamento sul sito.



Stefano Martignoni

tel: +39 02 934 5451

fax: +39 02 935 82575

email: rat.italia@triumph.co.uk



Il mondo R.A.T. conquista il web!

Mentre leggi queste righe, la Riders Association of Triumph sta diligentemente lavorando alla sezione a lei dedicata del sito ufficiale Triumph. Consultatela con assiduità per essere sempre aggiornati sugli eventi, i prodotti, le novità, le offerte e tutte le news dai Pack. A questo proposito, vi vogliamo ricordare la neonata sezione dedicata ai report dei Pack, con le foto e i resoconti di tutti gli eventi organizzati nel corso dell'anno. Restate sintonizzati!

www.triumphmotorcycles.com

PERU TIGER RAID

26 dicembre 2006/12 gennaio 2007

Trascorrere il Natale e salutare l'anno nuovo sotto i cieli più belli del mondo. Per conoscere il vero significato di "blu" bisogna andare in Sudamerica e riempirsi i polmoni dell'aria rarefatta dei suoi altipiani. Un vero Viaggio dedicato agli amanti dell'avventura, consigliato ai tigeristi ma adatto anche a tutti gli altri (i tratti in fuoristrada sono varianti). Un'esperienza che vi farà percorrere strade uniche, ammirare luoghi di rara bellezza e accumulare le più affascinanti fra le storie che un giorno racconterete ai vostri nipotini. Per il programma dettagliato delle singole tappe, visitate la sezione R.A.T. del sito www.triumph.it

Tappe – totale 3.600km

26 dicembre, partenza da Milano, con arrivo in serata nella stessa data a Lima

27 dicembre, escursione sulle Ande in Hacienda

28 dicembre, visita della capitale

29 dicembre, Lima-Paracas (268km), variante facoltativa fuoristrada (87km)

30 dicembre, Paracas-Nazca (225km)

31 dicembre, Nazca-Arequipa (631km)

01 gennaio, Arequipa sosta (in alternativa Canyon de Colca, 350km)

02 gennaio, Arequipa-Puno (298km)

03 gennaio, sosta lago Titicaca

04 gennaio, Puno-Cusco (388km)

05 gennaio, visita Cusco

06 gennaio, Cusco-Ollantaytambo

07 gennaio, escursione Machu Pichu

08 gennaio, Ollantaytambo-Abancay (200km)

09 gennaio, Abancay-Nazca (458km)

10 gennaio, Nazca-Lima (526km), riconsegna dei mezzi

11 gennaio, partenza con arrivo a Milano il 12 gennaio in serata

Per informazioni e prenotazioni:

Macedonia adventures

Viale VIII marzo 6/8, Terni

Tel. 0744277197, fax 0744277384

Numero max. equipaggi 24 moto (40 persone)

Numero min. equipaggi 12 moto (20 persone)

Termine iscrizioni entro il 03.08.2006 o fino ad esaurimento posti

Versamento anticipo del 25% entro il 04.08.06

Saldo entro il 13.10.06

Quote di partecipazione

Pilota: 4.900 euro (spedizione moto compresa)

Passaggero: 4.500 euro

Supplemento camera singola (ove disponibile): 750 euro



LA QUOTA COMPRENDE

- Voli linea a/r partenza da Aeroporto Milano-Malpensa con scalo tecnico e cambio aereo, classe turistica, franchigia bagaglio kg 20, tasse aeroportuali italiane ed estere
- Trasferimenti bus privato Aeroporto / Hotel – Hotel / Magazzino
- Sistemazione camera doppia Hotel 3-4-5* e posto moto
- 1/2 pensione
- Mezzi assistenza
- 2 Accompagnatori dall'Italia
- Escursione aerea Linee Nazca con aerei Piper 3-4 posti l'uno, durata 2 h. ca.
- Visite monastero Santa Catalina, Cusco, Machu Pichu, Isole Uros e Sillustani con guida locale
- Trasferimento ferroviario a/r Ollantaytambo – Machu Pichu
- Escursione Lago Titicaca con motobarche
- Cenone fine anno ad Arequipa acqua, birra o analcolici
- Assicurazione Standard d'Agenzia Europ Assistance Medico-Bagagli
- Guida turistica Lonely Planet, edite da EDT, in lingua italiana più materiale cartografico dettagliato del Automobili Club del Perù con percorso evidenziato e
- materiale cortesia
- Preparazione e imballaggio moto inizio e fine viaggio
- Pratiche doganali temporanea esportazione moto in Perù a/r cura Spedizioniere tramite MACEDONIA ADVENTURES.
- Trasporto e spedizione moto a/r in container via mare con assicurazione nolo mare FAPS

LA QUOTA NON COMPRENDE

- Carnet de Passage en Douane individuale ACI
- Assicurazione obbligatoria tipo RC Auto (SOAT)
- Pasti e bevande a mezzogiorno salvo quelli espressamente indicati in programma
- Carburante moto, eventuali ricambi, in genere tutte le spese inerenti la moto
- Tutto quanto non espressamente indicato alla voce "quota comprende"



DAL TRAMONTO ALL'ALBA – 7/8 gennaio 2006

"Ricordati di osare sempre" era il motto della quarta edizione del tour "Dal tramonto all'alba" e anche quest'anno ci siamo ritrovati, magari un po' perplessi, in più di venti alla concessionaria Triumph Verona. Perplesso, dicevo, sì perché per il primo anno la temperatura era di ben tre gradi sopra lo zero! Quasi estate per chi, come me era abituato a viaggiare per l'intera notte sotto zero alla ricerca del tepore che solo un buon bicchiere di brulé caldo in qualche bar frequentato da "tiratardi" riesce a dare...

Per la quarta edizione pur mantenendo il percorso abbiamo stravolto l'uscita: non più ricerche spasmodiche di locali aperti, ma poche tappe prolungate. Ritrovo anticipato quindi, alle 19 alla concessionaria, con aperitivo di benvenuto, 2 chiacchiere per illustrare la serata e dare le solite raccomandazioni e poi via, dritti come fusi verso il Lago di Garda, tuffati in una splendida limpida notte invernale. Prima tappa, Peschiera del Garda al ristorante messicano, ritrovo di quasi tutti i motociclisti di passaggio. Aperitivo, tacos e salse piccanti per scaldare il corpo e bionde bellezze locali per scaldare il cuore. MrMartini su una fiammante Rocket color oro è alla guida del gruppo. L'aria come dicevo, inusualmente calda e l'asfalto pulito ci hanno portati ad alzare la media oraria. Una meraviglia. La sinuosa strada che costeggia il lago fatta di ampie curve affrontate nel silenzio e nella solitudine della notte, con le sole luci dei fanali riflesse in alcuni tratti nel lago. La sponda bresciana oltre che di curve, è ricca di gallerie all'interno delle quali il rombo dei due e tre cilindri diventa un assordante concerto!

Dopo circa un'ora e mezza eccoci alla punta più estrema del lago, ad ormai pochi km dal ristorante. Quest'anno si era pensato di posticipare l'orario della cena al termine della quale anziché girovagare alla ricerca di locali si sarebbe rimasti nella sala a noi dedicata in compagnia di un "intrattenitore"... Penso che la decisione sia stata la migliore: il ristorante era solo per noi. Abbiamo cenato con calma con il sottofondo di canzoni e barzellette. E al termine karaoke e danze! Ore 04,00 pronti a ripartire, mancano ancora circa 90 km per giungere in piazza Brà nel centro di Verona. Curve disegnate dall'andatura spedita e dopo poco siamo a Torri del Benaco, sponda veronese. Scendiamo dalle moto per la foto sotto il castello e approfittiamo della sosta anche per sgranchirci le gambe in riva al lago. Ore 06,00, abbiamo percorso gli ultimi 40 km in un battibaleno e ci troviamo a girovagare per le strette vie del centro di Verona ormai in prossimità della stella.

Possedere una Triumph non è forse "distinzione", sentirsi ed essere diversi dalla massa di motociclisti? Ebbene, quale testimonianza migliore di questo pensiero se non posare sotto la stella per le foto di rito con le moto in un'area riservata ai soli pedoni? Forse è per questo motivo che abbiamo scattato le foto sotto l'attento occhio di due poliziotti che, increduli, ci guardavano chiedendosi da dove potevano essere usciti questi pazzi che, all'alba dell'otto gennaio, sfidando il freddo si aggiravano in moto per il centro di Verona.

Mauro - packleader.verona@triumph.it



Alla scoperta della Valle d'Agrò – 25 marzo 2006

Nonostante il clima incerto dei giorni precedenti, la primavera si è finalmente presentata, accompagnandoci lungo tutto il percorso. Costeggiando il Mar Ionio attraversiamo Acreale, Riposto, Giardini Naxos, emozionandoci come sempre dinanzi alla vista dall'alto dell'Isola Bella. Così fino a Santa Teresa di Riva laddove, attraverso ripidi tornanti, ci inerpiciamo fino a Casalvecchio Siculo, dove ci accoglie l'assessore al turismo per accompagnarci durante la visita della Chiesa dei S.S. Apostoli Pietro e Paolo. La Basilica per le sue caratteristiche architettoniche, sintesi di tutti gli elementi originari dell'arte bizantina, araba e normanna, è certamente il monumento più complesso e fra i più interessanti della Sicilia.

Attraverso tornanti e panorami mozzafiato, giungiamo a Roccafortit, dove ci fermiamo al Belvedere di Monte Kalfa per ammirare dal punto più alto della Valle d'Agrò il suggestivo scenario che si apre ai nostri occhi. A questo punto, avvertiamo il richiamo della fame, così ci rechiamo al ristorante La Fermata, dove ci attende un ricco pranzo a base di specialità locali e fiumi di vino. Invocando la valle con il rombo delle nostre moto e il ristorante con il vociare allegro, ci sembra quasi di turbare la pace di questo luogo senza tempo, ma la comitiva è allegra e in men che non si dica giunge l'ora di rimetterci in marcia per affrontare l'ultima parte del percorso. In verità un po' impegnativo, ma che ci consente, attraverso uno sterrato, di risparmiare chilometri per un'ultima tappa prima del calar del sole. Ecco così a Castelmolara per un buon caffè, i saluti e i buoni propositi per la prossima.

Giovanni 4valves - packleader.catania@triumph.it



La Via Francigena nel viterbese - 26 marzo 2006

La Via Francigena che da Canterbury portava a Roma è un itinerario della storia, una via maestra percorsa in passato da migliaia di pellegrini in viaggio per Roma; attraversava le Alpi in Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, la pianura Padana, valicava l'Appennino verso Bertico, attraversava la Toscana e il Lazio per raggiungere Roma. È su una parte di questo lungo cammino, che i pellegrini percorrevano a piedi in circa 20km al giorno, che abbiamo focalizzato il primo di due appuntamenti incentrati su questo tema. Con il secondo saliremo nel Senese. Abbiamo voluto ripercorrere un tratto di Tuscia ossia la strada che da Proceno, stazione di posta, collega Acquapendente, tappa fondamentale per i pellegrini, con San Lorenzo e poi con Bolsena, importante per il ricordo del miracolo del Corpus Domini, e poi con Montefiascone, centro medioevale noto per il suo vino.

La mattina dell'appuntamento partiamo immersi in una nebbia pittoresca ma alquanto fastidiosa. Puntiamo verso la Toscana, costeggiando il Trasimeno, in direzione della Cassia, che il programma prevede di raggiungere scendendo da Radicofani. Dopo circa un'ora di marcia la situazione peggiora ulteriormente, la nebbia si fa ancora più fitta tanto da costringerci a viaggiare con le visiere alzate. Alla prima sosta di ristoro gli animi sono un po' fiacchi e qualcuno propone la resa, tornando indietro. Comunque si riparte e siccome la fortuna premia gli audaci, giungendo sulla cima del monte Cetona, lo spettacolo che ci si presenta è meraviglioso. La nebbia si dissolve e davanti a noi si apre lo spettacolare panorama della Toscana completamente illuminata da un bellissimo e caldo sole che, oltre a rincuorarci, ci asciuga! Da lì in poi è stato tutto molto piacevole; la strada asciutta, il panorama, un gregge di pecore dietro una curva... ma soprattutto la sosta per il pranzo in un ristorante proprio sulle rive del lago di Bolsena, sotto un primo caldo sole primaverile.

Approfitto di questo spazio per ricordare che le nostre vogliono essere



delle gite piacevoli alle quali possono partecipare tutti, nessuno viene lasciato indietro o, peggio, perso. Non si corre e predomina sempre lo spirito di gruppo, quindi, se il non essere degli smanettoni vi frena, al prossimo appuntamento non mancate! Per essere informati sui prossimi appuntamenti con un SMS, invia il tuo n° di cellulare.

Sean - packleader.perugia@triumph.it

In Riviera - 26 Marzo 2006

La Riviera, e chi l'ha vista?

Ovvero, partiti in diciotto da Chiavari alle ore 9,00, come da programma, con destinazione Passo della Cisa, per incontrare gli amici del RAT di Brescia, ci siamo persi anche loro! Ma veniamo ai fatti: trasferimento autostradale freddo e veloce fino a Pontremoli, scortati da un pallido sole di Marzo, ma avrebbe potuto essere molto peggio. Da Pontremoli attacchiamo la parete sud della statale 62 in direzione Parma, sui tornanti e curvoni ancora sporchi di sale, sabbia e brecciolino, per la "cronoscalata" verso il Passo della Cisa per l'arrivo previsto verso le 11,00 al meeting point con il R.A.T. Brescia. Rallentiamo solo nell'attraversamento dei centri abitati per evitare i sempre più frequenti autovelox, che nei giri precedenti hanno mietuto molte vittime. Arriviamo sul Passo della Cisa in perfetto orario, caffè, cappuccino, panino, foto di rito con alle spalle un metro di candida neve, tanti motard in transito e in sosta, ma degli amici Triumph nessun segno tangibile. Ore 11,30... niente. Ore 11,45... niente. Il gruppo scalpita: vogliono giudicare e tornare verso la costa e mettono fretta perché sono già affamati e pensano alle due ore che ci separano dal pranzo del motociclista stanco e infreddolito. Si riparte, tutta statale 62, stesse curve, stessi tornanti, ma in senso inverso ed è tutto diverso. Attraversiamo LaSpezia e risaliamo in direzione di Riomaggiore verso una collina che si affaccia sulle Cinque Terre. Comincia a piovere. Stop alla Torre del Telegrafo, posto di ristoro per viandanti e viaggiatori pedemuniti che scorrazzano sui sentieri delle Cinque Terre; noi siamo quelli strani. Rifocillati e riscaldati, si riparte ma... a tentoni! Non si vede niente, potrebbe essere la Padana nelle sue giornate di nebbia migliori, e piove pure. Attraverso uno stretto e impervio viottolo in un bosco ci portiamo



sulla statale n°1, Aurelia, verso il Passo del Bracco. Sempre più pioggia e sempre più nebbia, guidiamo con la visiera del casco alzata per cercare di capire dove mettere le ruote, ma la pioggia punge e gela occhi e naso. Ci perdiamo e ci dividiamo in piccoli gruppi di 2 moto, poi, improvvisamente, ecco Sestri Levante e la strada trafficata verso casa. E i ragazzi di Brescia? Il mistero è ancora fitto...

Giulio Cerno - packleader.chiavari@triumph.it

Umbria Polar Run

Quando siamo rientrati a Firenze mi sono detto, beh diamo un'occhiata alle foto che ho scattato, ben sapendo di averne fatte così poche da non permettermi nemmeno di scartarne qualcuna. Ma fra queste, eccola! la prima, un bel faccione a tutto zoom. Sovraesposto? Certamente. Con gli occhi rosso fuoco? Ovvio.

Insomma tutto il repertorio dello scatto che definisco solitamente "Dell'alticcio". Ma quella foto del nostro "sensibilità" (poi capirete) è la foto di gruppo. C'è tutto: soddisfazione, abbandono, trasgressione (è uno sportivo non fumatore) è il riassunto della nostra breve ma intensa avventura. Quale?

Umbria Polar Run, eccitante sfida tra i ghiacci nostrani, duello a viso aperto con la paura del freddo, dell'umido, talvolta dell'acqua, ma dal sapore quasi pionieristico, avventuroso, che consolida la convinzione di aver fatto qualcosa di speciale. Datemi pure del retorico, non m'interessa, perché dentro il proprio casco ognuno vive la sua emozione.

Prima della descrizione sommaria del breve raduno, devo ringraziare Paolo che, incurante di ciò che Meteosat trasmetteva ormai da giorni, ha inforcato la sua Bonneville e si è lasciato Napoli alle spalle per fare coraggiosamente rotta verso Firenze e unirsi agli altri "magnifici sette". Sono altresì dispiaciuto per quei ragazzi che sommersi dalla neve della Liguria, fino all'ultimo hanno tentato l'impresa per poi desistere con l'onore delle armi.

Venerdì sera: "troviamoci alle 11, se poi a mezzogiorno ancora non è arrivato nessuno, alla una andiamo via!". Sabato mattina: "un raduno che parte in orario non è un raduno che si rispetti, almeno da noi, quindi capitate di essere in anticipo c'è sempre la persona, al soldo del pack leader che, motore acceso, prima inserita, casco allacciato e guanto invernale (quello dx di solito) sistemato a fatica sulla giacca in Gore-tex, esclama: "Avete fatto tutti benzina?"

Operazione carburante completata, siamo in direzione Monteverdichi quando qualcuno comincia a gesticolare, a quel punto si va per esclusione, benzina no, pioggia no, Polizia no... Tombola! qualcuno ha ceduto all'appetito, urge una sosta sotto quel cartello Panini Imbottiti.



Dopo che le buone intenzioni di non appesantirsi troppo collassano sotto il peso delle lasagne, ci rimettiamo in marcia convinti che, continuando con questa media da carovana gitana arriveremo a Narni troppo tardi per affrontare tutto con calma. Decidiamo quindi di affidarci all'A1 nel tratto Orvieto/Orte.

Siamo a destinazione. Ad accogliere, come ormai da qualche anno, ci sono la cordialità e l'ospitalità dell'hotel Ponte d'Augusto, via tute di pelle, una bella doccia e di nuovo in sella, stavolta verso la cascata delle Marmore,

dove ci stanno aspettando i ragazzi del club dei Picari, che ci accompagneranno in un caratteristico locale proprio ai piedi di questa meraviglia della natura.

Caffè Racer, non poteva avere altro nome un ristorante pub dove alcune pareti ospitano immagini di grandi campioni di quel motociclismo in bianco e nero, vissuto e consumato sulle strade di tutti i giorni, campioni come Libero Liberati - umbro doc -, le cui imprese ancora oggi sono negli occhi di chi le ha vissute e nell'immaginazione di coloro che non hanno avuto questa fortuna.

Dicevo, i Picari. Come si fa a chiamarlo club? È una grande famiglia, che ci ha sempre fatto partecipare alle loro iniziative, come l'anno scorso durante il festeggiamento dei quindici anni dalla fondazione, quando resero l'edizione 2005 dell'Umbria Polar Run, almeno per me, fra quelle da ricordare.

Domenica, rientrando verso Firenze, ci siamo fermati a mangiare, dalle parti di Magione, stavolta con la chiara intenzione di non stare leggeri... Basta, mi fermo qui, non vorrei "appesantire" anche l'articolo. Solo un'ultima cosa, il nostro "sensibilità" (così dice quando trova i tratti scivolosi e si diletta a guidare appoggiando solo le impronte digitali alle manopole) porta il nome di Jacopo Taccogna, promettente pilota che partecipa alla prima edizione della Speed Cup. Lo conosciamo come un discreto manico e, nonostante sia ormai necessario il Carbonio 14 per determinarne l'età, sarà una brutta (vedi foto) gatta da pelare per tutti!

Marco Mazzinghi - packleader.firenze@triumph.it

Pack Album



YOURWORLD | Calendario eventi nazionali 2006

Gli appuntamenti nazionali che ci aspettano dopo il Triumph Day.

- 1/2 luglio - Classic Weekend (Costa Azzurra)**
Un itinerario divertente lontano dai luoghi comuni.
- 25/26/27 agosto - Triumph Tridays (Neukirchen, Austria)**
Venite a vivere l'atmosfera di "Casa Italia" nel primo raduno Triumph europeo.
- 23/24 settembre - Chiusura di stagione (Isola d'Elba)**
Non c'è miglior modo per concludere una stagione di uscite. Per la Scrambler e i loro piloti ci sarà una ragione in più...



RAID

Dedicati a chi non si accontenta di un "tranquillo" week-end sulle strade dietro casa.

- 26 dicembre 2006 / 12 gennaio 2007 - Perù Tiger Raid**
Un viaggio di fine anno che difficilmente dimenticherete, in una delle più belle e affascinanti regioni del pianeta.
- 25 aprile / 1 maggio 2007 - Sardegna Raid**
Cinque giorni di full-immersion in terra sarda, immersi nei profumi e nei colori primaverili.



TROFEEI

Gli appassionati della pista non possono mancare alle ultime prove di Speed Triple Cup e Thruxton Cup.

- 15/16 luglio - Varano de' Melegari**
- 2/3 settembre - Vallelunga**
- 16/17 settembre - Misano**



I vostri Pack Leader

R.A.T. Pack Alessandria
R.A.T. Pack Bari
R.A.T. Pack Bassano
R.A.T. Pack Bergamo
R.A.T. Pack Biella
R.A.T. Pack Bologna
R.A.T. Pack Bolzano
R.A.T. Pack Brescia
R.A.T. Pack Cagliari
R.A.T. Pack Caserta
R.A.T. Pack Catania
R.A.T. Pack Catanzaro
R.A.T. Pack Cesena
R.A.T. Pack Chiavari
R.A.T. Pack Como
R.A.T. Pack Conegliano
R.A.T. Pack Cuneo
R.A.T. Pack Firenze
R.A.T. Pack Foggia
R.A.T. Pack Genova
R.A.T. Pack Grosseto
R.A.T. Pack Imperia
R.A.T. Pack Jesi
R.A.T. Pack Latina
R.A.T. Pack Lecce
R.A.T. Pack Lucca
R.A.T. Pack Martina Franca

packleader.alessandria@triumph.it
packleader.bari@triumph.it
packleader.bassano@triumph.it
packleader.bergamo@triumph.it
packleader.biella@triumph.it
packleader.bologna@triumph.it
packLeader.bolzano@triumph.it
packleader.brescia@triumph.it
packleader.cagliari@triumph.it
packleader.caserta@triumph.it
packleader.catania@triumph.it
packleader.catanzaro@triumph.it
packleader.cesena@triumph.it
packLeader.chiavari@triumph.it
packleader.come@triumph.it
packleader.conegliano@triumph.it
packLeader.cuneo@triumph.it
packLeader.firenze@triumph.it
packleader.foggia@triumph.it
packleader.genova@triumph.it
packleader.grosseto@triumph.it
packleader.imperia@triumph.it
packleader.jesi@triumph.it
packleader.latina@triumph.it
packleader.lecce@triumph.it
packleader.lucca@triumph.it
packleader.martinafranca@triumph.it

R.A.T. Pack Massa
R.A.T. Pack Milano
R.A.T. Pack Milano Ruote a Raggi
R.A.T. Pack Modena
R.A.T. Pack Napoli
R.A.T. Pack Napoli Supertre
R.A.T. Pack Novi
R.A.T. Pack Padova
R.A.T. Pack Palermo
R.A.T. Pack Parma
R.A.T. Pack Perugia
R.A.T. Pack Pesaro
R.A.T. Pack Pescara
R.A.T. Pack Potenza
R.A.T. Pack Roma ABMoto2
R.A.T. Pack Roma Speed Triple
R.A.T. Pack Roma Solomoto
R.A.T. Pack Salerno
R.A.T. Pack Savona
R.A.T. Pack Terni
R.A.T. Pack Tolentino
R.A.T. Pack Torino
R.A.T. Pack Udine
R.A.T. Pack Varese
R.A.T. Pack Verona
R.A.T. Pack Vicenza
R.A.T. Pack Voghera

packleader.massa@triumph.it
packleader.milano@triumph.it
packleader.milano2@triumph.it
packleader.modena@triumph.it
packleader.napoli@triumph.it
packleader.napoli2@triumph.it
packleader.novi@triumph.it
packleader.padova@triumph.it
packleader.palermo@triumph.it
packLeader.parma@triumph.it
packleader.perugia@triumph.it
packleader.pesaro@triumph.it
packleader.pescara@triumph.it
packleader.potenza@triumph.it
packleader.roma@triumph.it
packleader.roma2@triumph.it
packleader.roma3@triumph.it
packleader.savona@triumph.it
packleader.terni@triumph.it
packleader.tolentino@triumph.it
packLeader.torino@triumph.it
packleader.udine@triumph.it
packleader.varese@triumph.it
packleader.verona@triumph.it
packleader.vicenza@triumph.it
packleader.voghera@triumph.it



KIT VALIGIE ST

TRIUMPH È LIETA DI ANNUNCIARE CHE È FINALMENTE DISPONIBILE LA VERSIONE AGGIORNATA DELLE VALIGIE LATERALI DEDICATE ALLA SPRINT ST



Confermando la lunga tradizione Triumph di attenzione e reattività ai commenti espressi dai clienti, il nuovo sistema di borse 2006 presenta interessanti innovazioni, frutto di nove mesi di sviluppo del prodotto.

I team di progettisti e collaudatori si sono adoperati senza risparmio di energie per soddisfare al meglio le aspettative dei Triumphisti. Le borse laterali 06 sono state rinforzate, con l'aggiunta di un nuovo rivestimento applicato alla base. Nuovo anche il coperchio in polipropilene rinforzato con fibre di vetro e dotato di un bordo sovrapposto che migliora la tenuta all'acqua. In più, i progettisti hanno pensato anche alla praticità, inserendo degli strap anti-

attorcigliamento. Restano disponibili i pannelli colorati del coperchio, che consentono di coordinare le valigie alla moto, creando la combinazione cromatica preferita. La nuova versione prevede anche un meccanismo di chiusura avanzato, che permette di aprire e rimuovere facilmente le valigie, tenendole però ben salde alla moto durante la guida.

Torque vi svela infine i dettagli delle prove a cui Triumph ha sottoposto questi accessori. Le procedure di collaudo, con l'esposizione a condizioni che metterebbero a dura prova anche i biker più duri, prevedono accanto alle simulazioni, anche l'uso effettivo su strada, in modo da riprodurre al meglio le situazioni di utilizzo reale del prodotto.

Le borse hanno superato la prova pavé (che prende il nome dai cubetti di porfido tipici del Belgio utilizzati come fondo stradale), che simula gli effetti di un viaggio lungo, per un totale di oltre 192.000 chilometri di percorrenza su questa superficie. Sono state effettuate anche numerose prove su strada in tutte le condizioni meteorologiche e di fondo, per verificare le prestazioni di un prodotto destinato a viaggiare ovunque nel mondo.

Altri test hanno confermato la tenuta all'acqua, la stabilità a bassa e ad alta velocità, la resistenza del colore sotto l'effetto di lampade UV e la solidità del meccanismo di chiusura, sottoposto a un collaudo a ciclo ripetuto in laboratorio. Grazie a questo lavoro approfondito e minuzioso, siamo certi che il nuovo kit di valigie ST soddisferà appieno le vostre aspettative.

Andate a provare di persona le borse laterali in versione 2006 presso il concessionario Triumph più vicino.

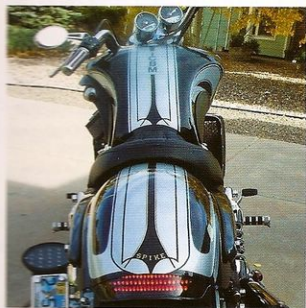


ROCKET III CUSTOM IL MASSIMO DEL MASSIMO

La Rocket III

ha raggiunto un picco di popolarità nell'estate del 2004. La miscela inebriante di potenza, dimensioni, coppia motrice ed eleganza del telaio ha raccolto commenti entusiasti e innumerevoli premi in tutto il mondo. Mentre la gamma si è arricchita quest'anno di due nuove varianti, la Classic e la Special Edition, la Rocket III continua a stupire: confermandosi per il terzo anno consecutivo in testa alla classifica mondiale delle grandi cruiser, è ormai ampiamente riconosciuta come il modello Triumph di punta.

Sebbene al momento del lancio Triumph avesse messo a disposizione un'ampia gamma di accessori, molti clienti si sono spinti ben oltre con la personalizzazione delle loro Rocket. Dopo l'eccezionale risposta alla richiesta di immagini di Rocket personalizzate nel numero 38 di Torque, non è stato facile per noi scegliere le modifiche più originali tra le centinaia di foto ricevute. Nelle prossime quattro pagine, troverete il massimo del massimo.



Spike

John Pritchard

USA

Il motto del 62enne John Pritchard è semplice: "Non posso evitare di invecchiare, ma non devo per forza crescerci!". Ed è ispirandosi a questa filosofia che ha costruito e modificato lui stesso la sua Spike.

L'impianto di aspirazione utilizza tre filtri KN con coperchi in plexiglass e LED blu e vari LED aggiuntivi sono stati installati in altri punti della moto. Non si è salvata neanche la air box, modificata e trasformata in un comparto di refrigerazione delle bevande!



Redcoats Revenge

John Gallymore

Regno Unito

La moto sfoggia un disegno ricco di particolari, intitolato Redcoats Revenge. Ci sono voluti più di nove mesi per realizzare questo stupefacente lavoro con l'aerografo e, guardando la precisione dei dettagli, si può capire perché! Altre immagini della moto sono disponibili sul sito www.rocket3.info.



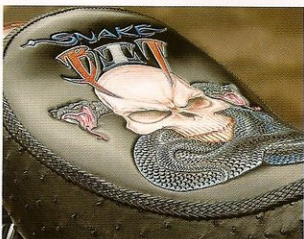
Snakebit

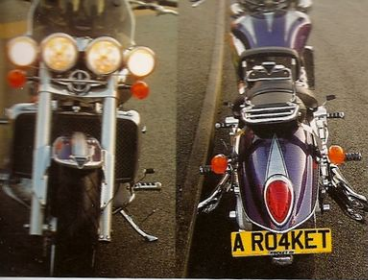
Bram de Groot

Regno Unito

Il disegno Snakebit, ispirato da una scena del film I predatori dell'arca perduta, nasce dalla mano sapiente di Andy Stroud, di Hairy Designs. Bram de Groot ha dato ad Andy carta bianca, andando solo a ritirare la moto modificata senza mai aver visto uno schizzo, una proposta di colori o una fotografia! La sella di serpente è un pezzo unico costato 1800 sterline, commissionato a uno specialista di Chicago, dove Bram si è recato di persona per seguire la lavorazione e riportare a casa questo oggetto esclusivo.

Tra le aggiunte più recenti, anche tanti accessori Triumph, Rivco e Maddog, ma la personalizzazione non è ancora finita!





Marble Purple

David Webster

Regno Unito

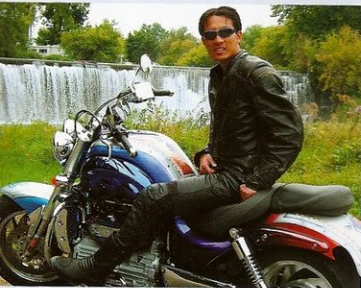
Il disegno, ideato e realizzato dallo stesso David, è una delle numerose modifiche straordinarie che fanno parte di un progetto ancora in corso. Ora la moto non sfigura accanto alle sue altre cinque Triumph personalizzate.

Mistress

Ty Huynh

USA

Mistress ha iniziato la sua gloriosa storia come una delle prime 200 Rocket approntate negli States. Durante il suo primo inverno, Ty l'ha smontata completamente e le ha dedicato oltre 300 ore di lavoro certosino, decorandola con un sensazionale dragone medievale e installando numerosi accessori aftermarket Triumph. Il ruolo di Pack leader del Belle Plaine Motorsport R.A.T. Pack garantisce a Ky che la sua moto riceva tutta l'attenzione che si merita.



Triple Power

Silvert Raask

Svezia

Durante il lungo inverno svedese, Silvert ha avuto tutto il tempo per creare Triple Power. È stato lui infatti a sostituire con creazioni proprie ogni singolo componente e, fra le tante modifiche, quelle del manubrio e dello scarico saltano subito all'occhio! I tre tubi di scarico da 60 mm che sbucano dal parafrangente posteriore hanno fatto di sicuro strabuzzare molti occhi in Svezia, provocando immancabilmente reazioni entusiaste da parte di chiunque veda (e senta) passare la moto.



Oz Special

Peter Redman

Australia

La prima cosa che colpisce è senz'altro il disegno di grande originalità, ma se guardate meglio noterete tante altre modifiche: gli specchietti, i copri radiatore e la sella non sono da meno! L'impianto di scarico è stato sostituito con un sistema completamente in alluminio, che aumenta la potenza di altri 22 cavalli. Le barre di protezione motore, il poggia schiena e il cupolino modello Summer sono originali Triumph.



Bentley Special

Neil Morley

Regno Unito

Cosa ha fatto Bentley Motors per dare qualche cavallo di spinta in più alla sua campagna di vendite negli Stati Uniti? Facile: ha comprato e personalizzato una Triumph Rocket esclusiva!

La moto è stata acquistata per conto del Kidston Club: così si chiama il club delle vendite dei concessionari Bentley: a cui possono associarsi tutti gli addetti commerciali Bentley del Nord America. La Triumph è il primo premio che sarà assegnato al miglior venditore.

"La Rocket era la scelta perfetta per noi", dice Neil Morley, responsabile del reparto vendite e distribuzione di Bentley. "È bellissima, potente e inglese, una moto classica e intramontabile, un po' come il nostro marchio. I nostri concessionari condividono la passione per le moto, oltre a quella per le auto, e le competizioni di questo tipo suscitano sempre grande interesse".

Per rendere questa moto davvero unica, la sella è stata spedita alla fabbrica Bentley di Crewe, in Inghilterra, dove gli artigiani Bentley l'hanno ritagliata a mano usando la stessa pelle utilizzata per i sedili delle auto della linea Arnage. Anche la vernice viene dalla gamma Bentley. Il trattamento grafico, con i loghi di Bentley e del Kidston Club e le "cuciture" riprodotte sul serbatoio, che richiamano il gusto squisito degli interni delle Bentley, è stato scelto con una gara tra i team creativi delle varie agenzie di marketing di cui Bentley si serve regolarmente.





Rocket e basta...

Valerio Chiesa

Italia

La verniciatura, con centinaia di scritte "Triumph Rocket" multicolori, copre persino il radiatore. Modifiche anche per lo scarico - ora libero -, la sella rivestita in pelle scamosciata, e la strumentazione con GPS. Valerio e la sua compagna sono spesso in viaggio e in molti ormai li riconoscono!



Dan McGrath

USA

Accessori Triumph, Rivco e Corbin insieme per una moto di razza, che ha raccolto molti premi a livello locale. Il disegno di base è arricchito da qualche impercettibile goccia in più.



Peter Prosser

Australia

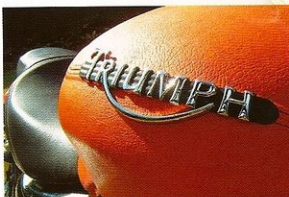
Cerchioni lucidati, manubrio, sella posteriore e specchietti modificati, il dispositivo di fissaggio della borsa da sella fatto in casa e il poggiaschiena per il passeggero sono gli elementi chiave di questo look esclusivo, di cui Peter Prosser va giustamente orgoglioso.

Lucifer Flames

Steve Siemen

USA

La Lucifer flame di Steve Siemen nasce dalla felice combinazione tra il disegno unico di Dirty White Boyz Cycle Art, le borse Corbin Beagle, l'impianto di scarico Jardine e una lunga lista di accessori originali Triumph.



Gert Nilsson Rocket Orange

Paesi Bassi

La copertura in pelle tutta arancione rende la Rocket III di Gert Nilsson assolutamente inconfondibile!



Les Day

Australia

La protezione motore sul davanti è una creazione unica che Les ha realizzato con le sue mani. Questa è la sua ventiseiesima moto e, per sua stessa ammissione, di sicuro la migliore!



Frank Buckman

USA

Frank abita nella zona settentrionale dello stato di New York e ha modificato la sua Rocket aggiungendo una staffa di traino, così può portarsi dietro la motoslitte e la macchina taglialegna!

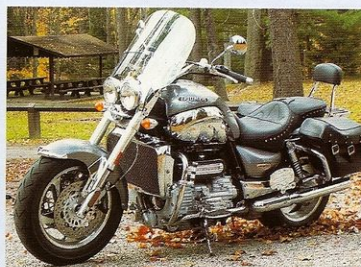




Joao Freire
Brasile



Steven Wood
USA



Ray Moore
USA



Daniel Verdon
Francia



Ted Whiston
Regno Unito



Doug Lowenthal
USA



Dennis Birrer
Germania



Day Moyer
USA



Jamie Cane
Nuova Zelanda

IMPORTANTE

L'uso di parti e/o accessori non approvati da Triumph può rendere nulla la garanzia. Si consiglia di leggere attentamente i termini del contratto di garanzia prima di effettuare modifiche. Qualsiasi alterazione non rispondente alle linee guida del produttore può influire negativamente sulle prestazioni meccaniche.

KYLE WOODS: UNO CHE TIRA AL MASSIMO



Nell'universo delle due ruote, una delle specialità attualmente più in crescita è senz'altro lo stunt. Gli eventi freestyle – imperdibili combinazioni di stunt, pura esibizione e ampie dosi di sana ironia motociclistica tanto apprezzata dal pubblico – vanno diffondendosi sempre più in tutto il mondo e sono sempre meglio organizzati e seguiti. Benché sia una specialità ancora agli albori, esiste un piccolo gruppo di professionisti di alto livello. Questi piloti sono nettamente superiori ai concorrenti: i trucchi eseguiti oggi dagli altri nascono dalla loro immaginazione e creatività. Sono loro che inventano le nuove mode e sono loro i primi, le celebrità e gli antesignani delle folte legioni di appassionati. Il leader indiscusso della scena freestyle USA è il pilota – sponsorizzato da Triumph – Kyle Woods. Considerato da tanti il numero uno negli

Stati Uniti, Kyle è al tempo stesso un ambasciatore, un protagonista e un vero campione del motociclismo. Triumph America l'ha finalmente incontrato per chiedergli di raccontarci la sua storia.

TRIUMPH: DA QUANTO TEMPO VAI IN MOTO?

Woods: Ho iniziato a undici anni, ma con lo stunt solo a diciotto. Quindi dieci anni fa, se ho fatto bene i conti.

TRIUMPH: COSA TI HA PORTATO NEL MONDO DELLE DUE RUOTE?

Woods: Avevo circa 11 anni. Tutti i miei amici avevano la moto così ho detto a mio padre che ne volevo una anch'io. In realtà, a dirla tutta, io non ero un bravo ragazzo proprio come i miei amici, ma mio padre mi rispose ugualmente: "Ok, avrai la tua moto." Dopo un paio di giorni è arrivato a casa con una scatola piena di pezzi per moto, un telaio arrugginito e un manuale per l'officina. Mi è venuto praticamente da piangere vedendo quella roba e gli ho chiesto cosa diavolo fosse. Mi ha risposto che lì dentro c'era tutto quello che serviva per fare una moto e che se io fossi riuscito ad assemblarla e farla andare, a quel punto mi avrebbe comprato la moto che desideravo. A distanza di circa un anno la mia moto era assemblata e funzionante, e mio padre mi comprò la moto che volevo. Mio padre usò la moto per insegnarmi a modo suo il rispetto, la responsabilità e l'idea di indipendenza. Fu davvero una grande esperienza, imparai tutto sulle moto, sul lavoro più duro che bisogna fare e alla fine diventai il ragazzo della zona con la moto più veloce!

TRIUMPH: QUAL È STATA L'ESPERIENZA PIÙ MEMORABILE CHE TI SIA CAPITATA FINO A OGGI?

Woods: È stato durante uno stunt show in Giamaica. Era un evento molto importante, con un pubblico di circa 25.000-30.000 persone. Lo



Kyle Woods è uno stuntman professionista che si esibisce in aree chiuse al traffico. Non cercate di imitarlo.

show si svolgeva su una pista di decollo.

Abbiamo iniziato la nostra esibizione e tutto stava andando bene. Abbiamo notato un paio d'aerei che facevano dei giri sopra di noi. Continuavano a girare sempre più bassi ed era chiaro che stavano ormai atterrando! Tutti iniziarono a darsela a gambe per sgombrare la pista! In sostanza l'organizzatore dell'evento non aveva neppure pensato ad affittare il posto, si era semplicemente presentato lì e se n'era impossessato per lo show!

TRIUMPH: SECONDO MOLTI TU SEI IL MIGLIORE STUNT DEGLI STATI UNITI, COME SEI RIUSCITO A CONQUISTARE QUESTA FAMA?

Woods: Con ore e ore di durissimo lavoro: sangue, sudore e cambi di marcia. Mi sono esibito in oltre 300 show dal vivo e ci sono mie performance in oltre 25 DVD sugli sport estremi. Cerco di garantirmi la massima esposizione mediatica possibile. Inoltre faccio lo stunt anche per il cinema e alcuni show televisivi.

TRIUMPH: PUOI FARCI QUALCHE NOME DI FILM E PROGRAMMI CON TUE APPARIZIONI?

Woods: Gli ultimi film al cui ho partecipato sono il nuovo Miami Vice, The Visiting e 2 Fast 2 Furious. Per quanto riguarda invece la TV sono presente nelle trasmissioni di MTV True Life, Speed Vision, TNN, ESPN 1 e 2, Telemondo e molti altri.

TRIUMPH: HAI MAI PAURA DEGLI INCIDENTI E TI SEI MAI FATTO MALE NEL CORSO DELLA TUA CARRIERA?

Woods: Sì, ho avuto un paio d'incidenti. In tutto mi sono procurato solo tredici commozioni cerebrali, una vertebra incrinata, tre costole rotte, qualche frattura, alla clavicola, alla caviglia e a tutte le dita delle mani e dei piedi, e qualche abrasione a contatto con l'asfalto. A parte questi problemi, direi che me la sono cavata senza neanche un graffio! Ma non serve preoccuparsi troppo degli incidenti, tanto quelli veramente brutti non si ricordano mai.

TRIUMPH: QUALI SONO LE TUE MOTO PREFERITE?

Woods: Per lo stunt quella su cui mi muovo meglio è la Speed Triple. La potenza, la coppia e il freno motore rendono la Triple la migliore moto da stunt in circolazione. Per lo meno sarà così fino a quando alla Triumph non si decideranno a farmi provare una Daytona 675 Triple! Quella moto è così divertente che a momenti non gliela restituisco. Fai appena in tempo a dare gas e in 1,7 secondi te ne vai da zero al massimo.

TRIUMPH: SI DICE IN GIRO CHE STAI LAVORANDO A UN NUOVO DVD PIUTTOSTO PARTICOLARE, È VERO?

Woods: Buffo che tu me lo chieda: in effetti, quasi sempre mi porto dietro un cameraman in giro per il mondo, che riprende tutta la follia e il caos di queste esibizioni. Ci vorrà ancora qualche mese prima che il materiale arrivi in sala di montaggio, ma potete già immaginare un video di stunt di Kyle Woods e Kevin Carmichael.

TRIUMPH: SEMBRA PROPRIO CHE TU SIA PERENNEMENTE IN GIRO A FARE LO STUNT IN TUTTO IL MONDO: DOVE POTRANNO VENIRE A VEDERTI I TUOI FAN TRIUMPH PIÙ APPASSIONATI?

Woods: In effetti questo per me sarà un anno fitto di impegni. Sarò per un po' in Europa, prima in Francia per il Burn's Day, il raduno degli stunt di Francia e Navarra, e poi al TT sull'Isola di Man. Inoltre ho contatti con tante concessionarie Triumph di tutto il paese, quindi i fan americani potranno vedermi presto vicino a casa loro!

TRIUMPH: QUANDO NON STAI "TIRANDO AL MASSIMO" COSA FAI PER DIVERTIRTI?

Woods: Il surf è la mia seconda passione. Mi piace starmene là fuori in mezzo alle onde.

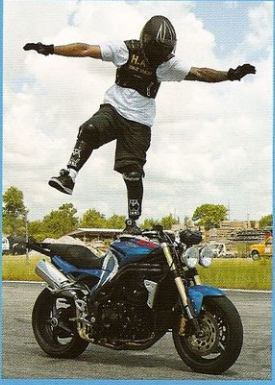
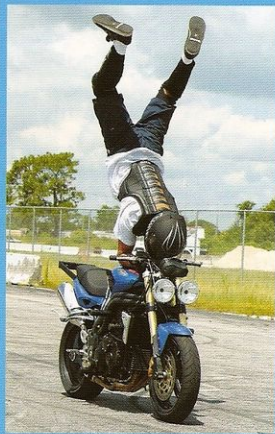
TRIUMPH: ULTIMA DOMANDA: SE DOVESSI SCEGLIERE UN SOLO OBIETTIVO, QUALE INSEGUIRESTI?

Woods: Il titolo mondiale!

PER ULTERIORI INFORMAZIONI SU KYLE WOODS, VISITARE IL SITO

www.KyleWoods.com

Tutte le immagini sono riprodotte per gentile concessione di David "Foto" Avila



SULLE TRACCE DI STEVE MCQUEEN

QUALE POTEVA ESSERE IL MODO MIGLIORE PER CELEBRARE L'ARRIVO DELLA NUOVA SCRAMBLER? CI ABBIAMO PENSATO UN PO' MA LA RISPOSTA ERA GIÀ PRONTA... APPOGGIATA SUL TAVOLO DELLO STUDIO DA PIÙ DI UN ANNO

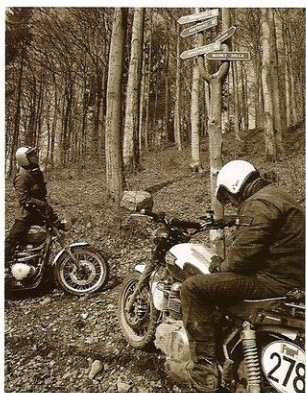


Foto di Francesco Scuderi, testo di Carlo Cianferoni e Gianni Giorgi/Curve&Tornanti Staff (per gentile concessione di Motociclismo FuoriStrada)





Si intitola "40 summers ago..." ed è il bellissimo libro di Rin Tanaka e Sean Kelly che racconta la Six Days di Steve McQueen, nel 1964 in ex Germania Est, tra Erfurt e Suhl, a cavallo di una splendida TR6SC, proprio quella con il numero 278 lo stesso che compare sulle tabelle portanumero della nuova Scrambler 900.

Una storia affascinante in un territorio molto particolare, soprattutto in quegli anni, era già guerra fredda e la Cortina di Ferro divideva in modo tanto arbitrario un popolo costretto dalla seconda guerra mondiale a portarsi addosso terribili sensi di colpa e violente contraddizioni. Partiti alla volta della ex Germania Est, per una settimana abbiamo cercato grazie al prezioso aiuto di Christoph Shade - "DirtDoc", la nostra guida sul territorio nonché indispensabile interprete - di ricostruire questo pezzo di storia in motocicletta.

Abbiamo ritrovato le persone che hanno vissuto veramente quei sei giorni indimenticabili e ricostruito questa storia insieme a loro, ci siamo fatti raccontare avventure e aneddoti su McQueen, ci siamo commossi ascoltando i loro racconti e percorrendo i tratti ancora possibili del percorso a cavallo delle Triumph Scrambler.

Siamo partiti da Milano con il furgone della redazione di Motociclismo FuoriStrada e due Scrambler assolutamente di serie, sulle quali abbiamo montato alcuni degli accessori

proposti dal catalogo ufficiale (paracoppa, sella monoposto, contagiri, tabelle portanumero, traversino) oltre alle indispensabili gomme tassellate (optando per una coppia di Metzeler Karoo). L'unica modifica degna di tale nome - smontare le frecce e spostare il blocchetto di accensione non contano - è stata realizzata in Germania: abbiamo dovuto necessariamente lavorare sulle pedane, eliminando la gomma che le ricopre e realizzando a colpi di lima una affilata zigrinatura per offrire una base d'appoggio sicuro, soprattutto durante la guida in piedi, agli stivali off-road inevitabilmente impastati di fango.

Di fango a dire la verità tra le valli e la foresta del Rennsteig, in Turingia, ne abbiamo trovato davvero tanto, nemmeno a farlo apposta proprio una situazione climatica simile a quella trovata da Steve e compagnia 40 anni fa. Il percorso infatti, non particolarmente difficile se asciutto, diventa davvero terribile in condizioni di bagnato... Siamo comunque riusciti a ripercorrerne lunghi tratti per merito delle mappe originali, recuperate grazie ad appassionati locali ed ex piloti che abbiamo rintracciato con una ricerca certosina. Questa cornice ha rappresentato per la Scrambler una situazione estrema, ben lontana da quelle per le quali la moto è stata pensata... Ad un certo momento ci siamo trovati addirittura sul campo di cross dove si svolgeva una delle "prove speciali" della Six Days. Ma non ci

RITORNO AL PASSATO



DI FANGO, TRA LE VALLI E LE FORESTE DEL RENNSTEIG, IN TURINGIA, NE ABBIAMO TROVATO DAVVERO TANTO. NEMMENO A FARLO APPOSTA, PROPRIO UNA SITUAZIONE SIMILE A QUELLA TROVATA DA STEVE E COMPAGNI 40 ANNI FA

siamo certo arresi, sebbene costretti, a causa del bloccaggio della ruota anteriore, a smontare il parafrangente e la piastra di supporto!

Le fotografie fotografate dimostrano comunque che se la si vuole far correre fuori strada, questa signorina inglese si fa il risvolto ai pantaloni e non si tira indietro. Si vede che nel suo DNA c'è qualcuno dei cromosomi della sua progenitrice!

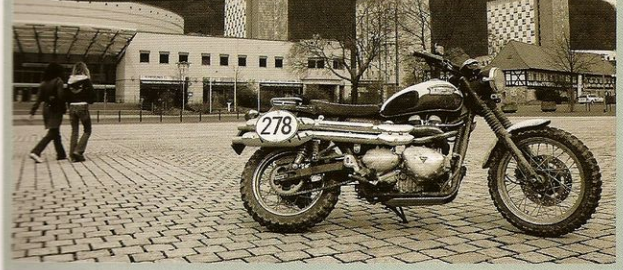
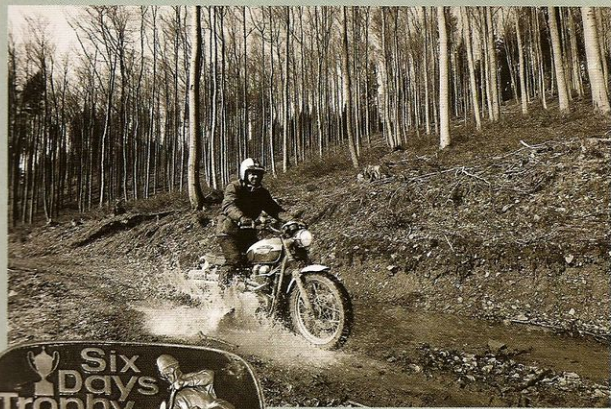
(Chi si fosse appassionato a questa storia e volesse saperne di più, tenga d'occhio il numero di giugno di Motociclismo FuoriStrada dove troverà pubblicato il racconto completo di questa bella avventura).

Per concludere, vorremmo aggiungere alcune considerazioni specifiche sulla Scrambler.

Per chi conosce e utilizza delle vere moto da enduro è necessario specificare la grande differenza che si prova in sella alla Scrambler: con questa romantica motocicletta infatti ci si possono concedere delle belle passeggiate (anche, e direi soprattutto in due...) su fondo sterrato in un modo davvero gradevole e diverso rispetto ad una moto da enduro, non soltanto pensando ad una specialissima "race replica" ma anche riferendosi ai modelli considerati come grossi enduro da turismo.

La Scrambler infatti è semplice, intuitiva, non fracassona, elegante, assolutamente non aggressiva. E non si può pensare di guidare una moto del genere senza indossare un casco aperto che, oltre a farci sentire l'aria sul viso e a mostrare la nostra faccia, ci permetta di trasmetterne anche il sorriso a coloro che incrociamo e che hanno lasciato l'asfalto per cercare un po' di tranquillità.

Si potrebbe proprio dire che si tratta di un "modo nuovo" e diverso, una reale nuova filosofia di interpretare l'argomento off road in motocicletta.





Attenzione
Le Triumph di queste immagini sono guidate da piloti professionisti, che indossano abbigliamento protettivo, su percorsi chiusi. Triumph non incoraggia l'utilizzo delle proprie moto fuori strada.

Letters

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

Triumph in ogni angolo del mondo

John Wilce

Regno Unito

Penso proprio che vi piacerà il racconto di un viaggio che abbiamo fatto di recente, da Stroud nel Gloucestershire, via terra per quanto possibile fino a Sydney, in Australia, a bordo di una Tiger 900 del 1998.

Io e la mia compagna ci siamo presi un anno di vacanza dal lavoro, abbiamo affittato la casa e organizzato un viaggio di piacere (a basso costo), cercando di vedere e scoprire quante più cose possibile lungo il tragitto.

Siamo andati dall'Europa alla Turchia seguendo la costa adriatica, poi in Albania e Grecia, quindi abbiamo attraversato l'Iran, il Pakistan, l'India e il Nepal, dove ci siamo imbarcati, moto compresa, su un aereo per Bangkok. Abbiamo passato quattro mesi in giro fra Thailandia, Cambogia e Malesia e, dopo un altro volo fino a Perth, in Australia, ci siamo diretti a nord, toccando Broome e Darwin, poi nel Queensland e infine giù fino a Sydney.

Per tutta la durata del viaggio, la Tiger, stracarica e con due passeggeri a bordo, si è comportata magnificamente, senza dare mai alcun problema meccanico, nonostante i tanti fuori strada e qualche occasionale perdita.

L'accoglienza che abbiamo incontrato, molte volte proprio per via della Triumph, è stata una piacevole sorpresa e spesso abbiamo approfittato delle numerose offerte di ospitalità.

Abbiamo percorso 41.000 chilometri e, a parte due treni di gomme, una solenoide dell'avviamento e una batteria, la moto non ha avuto bisogno di manutenzione - aggiungerei per fortuna, vista la precarietà delle nostre finanze. Da Sydney, la Tiger è tornata a casa in aereo e, dopo un tagliando e un cambio di gomme, sembra già pronta per il prossimo viaggio. Gran bella moto!



Engle Motors Inc

Jim Reynolds

USA

Ho trovato molto interessante la lettura della storia di Engle's. A settembre 1998, stavo tornando in Pennsylvania dopo un viaggio a Steamboat Springs, in Colorado, dove avevo partecipato ai rally e alle gare del R.A.T. Vicino a St. Joseph's, in Missouri, la mia Sprint del '95 ha iniziato a comportarsi in modo strano. Ho trovato il nome di Engle's sulle pagine gialle e, con un po' di lusinghe, sono riuscito a convincere la moto ad andare avanti per altri 80 km fino a Kansas City.

Sono arrivato all'ora di apertura e i meccanici hanno subito preso in consegna la moto per esaminarla. Le 2 o 3 ore che ho trascorso in attesa della riparazione sono volate, grazie alle interessanti conversazioni tecniche su corse e motori con Norman Jones e il suo staff. Ho avuto la chiara impressione che il livello di attenzione e la qualità del servizio che mi stavano riservando non fossero un'eccezione per quell'officina.

Il mattino seguente (mio 54mo compleanno), con la moto in forma smagliante come nuova, grazie ai meccanici di Engle's, mi sono rimesso in viaggio all'alba sparandomi oltre 960 km fino alla Pennsylvania occidentale. Non dimenticherò mai quel viaggio né la grande fortuna di aver trovato Engle's sul mio cammino, nel momento del bisogno.

Quello espresso dal nostro redattore Jim è solo uno dei tanti commenti entusiasti che abbiamo ricevuto dopo la pubblicazione dell'articolo su Engle's nell'ultimo numero di Torque.

Davvero soddisfatto della mia Sprint ST

Rob DeLanoy

USA

La mia prima Triumph è stata una Sprint '95, che ho sostituito con questa incredibile Sprint ST '99. Sono rimasto piacevolmente sorpreso dai miglioramenti apportati su una moto già così divertente da guidare! Ho comprato la moto nuova di zecca ad aprile 2004 e da allora ho fatto qualche modifica per distinguerla dalle altre. La mia due ruote si è comportata in modo impeccabile fin dal primo chilometro e per me guidarla è sempre stata una gioia, sia su strada che in città. Nelle nostre prime due estati abbiamo



percorso oltre 16.000 chilometri insieme, senza alcun bisogno di manutenzione straordinaria. La mia ST è sempre pronta a offrirmi la potenza e la maneggevolezza adatte a ogni situazione.

Inoltre, non potrei essere più soddisfatto del trattamento ricevuto da Triumph, dal R.A.T. e dal mio concessionario Triumph di Kalamazoo, in Michigan. Ci sarà sempre una Triumph nel mio garage!

Una gita domenicale

Russell Gibbs

Sud Africa

Domenica scorsa sono uscito di casa deciso a trovare uno sfondo degno per fotografare la mia moto. L'idea me l'ha data una rivista: scattare un bel ritratto del mio gioiello e caricarlo sul computer come sfondo.

Così, dopo aver lavato la moto e controllato il livello dell'olio e del refrigerante, ho imboccato l'autostrada a Deoninger. La prima parte del percorso è una noiosissima autostrada rettilinea. L'amministrazione provinciale piazza sempre almeno un autovelo in questo tratto e c'è stata una volta memorabile in cui ne ho beccati tre nell'arco di due chilometri! Con il cielo parzialmente nuvoloso e l'aria molto umida, la temperatura era già intorno ai 28 gradi alle 9 del mattino.

A Scottburgh ho lasciato l'autostrada prendendo la R612, diretto all'interno verso Ixopo. Questa parte è più divertente dell'autostrada, ma bisogna fare attenzione all'occasione presenza di pedoni. Le strade sono belle, con curve dolci alternate a brevi rettilinee. In questo tratto rinuncio a dare troppo gas, dato che la visuale è limitata oltre le curve. Superata Braemar, il problema dei pedoni è decisamente minore, quindi si può tenere una velocità più sostenuta. La strada sale man mano che procedo verso l'interno e quando arrivo a Highflats, l'umidità è scesa a livelli più tollerabili. Fa sempre caldo, ma molto più sopportabile. Un altro problema in questo tratto è il rischio, comune nelle zone rurali dell'Africa, di trovare animali vicino o sulla strada: soprattutto polli, capre, asini e bovini, ma anche qualche cane ogni tanto, giusto per non farsi mancare niente.

Man mano che mi allontano dalla costa e dal livello del mare, noto il graduale cambiamento del paesaggio. Le piantagioni di canna da zucchero lasciano il posto alle foreste di eucalipto. Nell'agricoltura di sussistenza della popolazione locale la coltivazione di banani è più rara.

Oltrepassata Highflats, la distanza da Ixopo è breve. Alcuni di questi tratti di strada sono ottimi per spingere al massimo. Qui la manutenzione delle strade è ancora buona, non ci sono molte buche. Quando mi avvicino al centro abitato di Ixopo, devo rallentare di nuovo. Per quanto il tragitto sia stato panoramico fin qui, non ho trovato nessun punto adatto per una bella foto.

Giro a destra sulla R56, che va verso Richmond. Le condizioni sono decisamente migliori, l'asfalto è stato rifatto di fresco e questo mi consente di spingere di più in curva senza compromettere la sicurezza. Incontro subito i primi punti suggestivi per una foto degna della mia moto, per esempio sullo sfondo spettacolare delle vallate verso

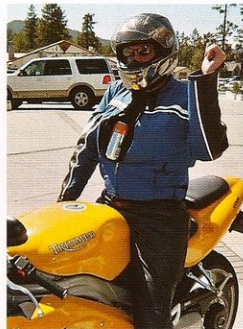
le colline più lontane. Mi fermo, scendo, scatto e riparto. Sono convinto che qualche automobilista mi avrà preso per pazzo, vedendomi fermare e poi superarmi solo per fare un'altra sosta dopo soltanto un chilometro! Questa strada porta al fiume Mkomazi, che già in sé offre una vista straordinaria. Dopo un'estate piuttosto piovosa, il fiume è in piena, ma si ridurrà a un rigagnolo in inverno. Mi fermo lungo la strada verso il fondo valle e faccio qualche foto con tutta calma. È fantastico potersi fermare ad assorbire lo splendore dell'Africa. Scatto una foto a un'aquila dal lungo ciuffo che si eleva in volo oltre la cresta della collina dietro di me.

La strada che attraversa la valle del Mkomazi e risale dall'altro lato del fiume in questa zona è eccellente. Le curve sono facilmente leggibili, anche se la superficie in alcuni punti è stata deformata dai mezzi pesanti (spesso notevolmente sovraccarichi), quindi può capitare di sentire qualche contraccolpo. Grazie alla qualità Triumph, la mia Sprint ST ha delle sospensioni così efficaci da poter affrontare con disinvoltura qualsiasi asperità.

Un po' più avanti trovo il tipo di scenario che avevo in mente per la foto da utilizzare come sfondo digitale: la mia moto in mezzo a un fiume.

Ancora avanti verso la deviazione per Eston, su cui campeggia un enorme cartello che segnala "buche per 30 km": fatevi, è vero! Dopo Eston, prendo la R603 in direzione opposta, attraverso Umbumbulu e Adam's Mission. Quando entro a Umbumbulu, ci sono molti pedoni (di cui alcuni decisamente ubriachi), mini-bus adibiti a taxi e altri veicoli meno adatti alla strada che ostacolano la mia corsa. In questo tratto sono costretto a rallentare parecchio, ed è una vera fortuna! Prima ancora del segnale che riduce a 60 km l'ora il limite di velocità, hanno piazzato un nuovo dosso artificiale alto e non segnalato, proprio dietro a una curva. Anche in questo caso, devo ringraziare Triumph per l'ottimo design della moto, sospensioni e telaio in particolare!

Per l'ora di pranzo, sono di nuovo a Warner Beach, dopo un bellissimo giro di poco più di 250 km. Seduto nella nostra città costiera subtropicale affacciata sull'Oceano Indiano, sto già pensando alla prossima uscita.



Convertito alla causa

Samuel B. Newstadt

USA

Volevo solo informarvi che le novità introdotte da Triumph negli ultimi anni stanno cambiando profondamente l'idea che hanno di questo moto gli amanti del motociclismo sportivo. Appassionato da sempre, vanto una lunga storia di possessore di moto sportive giapponesi. Adesso però ho ordinato una Triumph Daytona 675 Triple 2006 in grafite.

Se un anno fa mi aveste chiesto se avrei mai comprato una Triumph di peso medio probabilmente mi sarei fatto una risata e avrei risposto di NO. Poi ho guidato una Daytona 650 al R.A.T. Raid del 2005 a Big Bear Lake, in California, e questa esperienza ha cambiato radicalmente la mia opinione sulle Triumph. Non mi ero mai sentito così tranquillo durante una gara di guida sportiva. La distribuzione di potenza era vigorosa ma omogenea, la moto era reattiva al punto giusto e si piegava in curva senza richiedere alcuno sforzo, come se potesse leggere i miei pensieri. Non dovendo preoccuparmi della tenuta, ho potuto concentrarmi di più sulla frenata e sulla scelta dei tempi di entrata e uscita dalle curve. Ho anche notato che le correzioni a metà curva risultavano facili e non sbilanciavano mai le sospensioni.

Dopo questa esperienza illuminante ero convinto che avrei comprato una Daytona 650 '06. Poi ho letto i primi commenti sulla Daytona 675 Triple e non ho avuto dubbi: l'anticipo è già versato e non vedo l'ora di mettere le mani su quella moto!

EMS

Engine management System



Engine Management System INPUTS & OUTPUTS

INPUTS

- Crank sensor signal - Engine speed and engine position
- Throttle position sensor - Engine load input
- Inlet Manifold Air Pressure - Engine load and synchronization
- Air Temperature
- Barometric pressure
- Oxygen Sensor
- Exhaust butterfly position sensor
- Vehicle speed sensor
- Gear position
- Sidesstand up/down
- Clutch in/out
- Neutral
- Fuel level
- Roll over sensor

ECU

OUTPUTS

- injectors
- ignition coils
- Idle speed control
- Exhaust butterfly control
- Starter motor control
- Secondary Air control
- Evap purge control
- Fuel pump control
- Coolant Fan control
- Rev-counter
- Speedometer
- Coolant gauge
- Fuel level gauge
- Low fuel light
- Fuel consumption
- Gear position
- Airflap control

Diagnostic communications

CAN communications

Alcune delle variabili gestite dall'EMS per ottimizzare le prestazioni del motore.

La Daytona 675 Triple continua a popolare in tutto il mondo. La rivista mensile più venduta in Germania, Motorrad, ha classificato l'incomparabile Triple al primo posto in un confronto serrato con le moto di pari categoria, una prima volta in assoluto per Triumph! Anche secondo la rivista americana CycleNews, primo settimanale di motociclismo, la Triple è in cima alla lista, mentre l'inglese Superbike non solo le ha assegnato il giudizio più alto dopo i test, ma ha anche invocato l'onorificenza OBE (Ordine dell'Impero Britannico) per i progettisti del motore!

Questo propulsore potente, scattante e fluido è stato accolto con grande entusiasmo in tutto il mondo, dando motivo di orgoglio e soddisfazione soprattutto ai team Triumph responsabili del motore e dell'impianto di iniezione carburante che, in collaborazione con la Keihin, hanno il compito di assicurare a chi sale su una Daytona 675 Triple, una guida agevole e frizzante.

La Keihin è una grande società internazionale specializzata in impianti di iniezione elettronica del carburante e sistemi di gestione del motore (engine management systems o EMS). Sagem fornisce a Triumph i componenti elettronici fin dal 1997, anno a cui risale il lancio della prima T595 a iniezione elettronica. La Keihin fornisce invece tutta la tecnologia di iniezione del carburante dai tempi della Daytona 600, la prima moto equipaggiata con il sistema nuovo di zecca sviluppato in collaborazione con Triumph. Le due società si conoscevano già: l'azienda giapponese aveva costruito un solido rapporto di collaborazione con Triumph, attraverso la fornitura di carburatori e corpi farfallati per le moto di gamma Urban Sport, Classic e Cruiser.

Dopo l'uscita della Daytona 600, e una volta concluso il lavoro sulla splendida Rocket III Triple da 2,3 litri, a partire da maggio del 2003 il team EMS si è dedicato anima e corpo a una nuova sfida: la rivoluzionaria Daytona 675. I primi prototipi del propulsore da 675cc arrivati sul banco di prova utilizzavano l'efficace EMS già montato sulla Daytona 600. Con la generazione successiva di EMS in corso di sviluppo, la 675 era la moto perfetta su cui installare la nuova tecnologia, non solo per garantire una guida mozzafiato e impeccabile, ma soprattutto per soddisfare i requisiti imposti dalla rigida normativa Euro III sulle emissioni inquinanti.

Il nuovo sistema EMS è comandato da un potente processore RISC da 32 bit, progettato specificamente per i motori delle moto. Incorpora il calcolo della pressione dell'aria nel collettore d'immissione e l'input del gas per ottenere la misurazione ideale del carico motore, nonché un netto miglioramento delle

prestazioni a tutti i regimi, consentendo una calibrazione decisamente superiore. Si tratta di ausili preziosi, soprattutto per l'adeguamento del progetto alle normative su potenza, peso e dimensioni del motore, risparmio carburante ed emissioni.

La procedura lunga e complessa da seguire per la certificazione della conformità è uno dei motivi principali per cui, quando parte un nuovo progetto Triumph, chi si occupa dei propulsori in genere comincia a lavorare sei mesi prima dei team dedicati al telaio. Per la 675, una prima mappatura dell'iniezione è stata elaborata sui banchi di prova, sui propulsori del primo prototipo. In questa fase, è stata effettuata una calibrazione approssimativa, sufficiente per passare allo stadio successivo di collaudo dei telai. Da lì in poi, il team ha lavorato su un ciclo di sviluppo continuo, per ridurre le emissioni senza intaccare la potenza.

Inoltre, la Keihin è andata avanti nello sviluppo del software EMS, adottando nuove strategie di ottimizzazione della messa a punto. Nel corso dei 18 mesi successivi, le moto hanno percorso centinaia di migliaia di chilometri con rilevatori di dati a bordo, che hanno registrato fino a 300 diverse misurazioni, ripetute centinaia di volte ogni secondo! I dati raccolti riguardano non solo le prestazioni del motore, ma anche le reazioni della moto. Da questa enorme massa di informazioni, i tecnici hanno ricavato la messa a punto standard e aftermarket presentate poi, insieme al resto della moto, alla stampa mondiale in fervente attesa a Sepang, in Malesia, a gennaio 2006.

È stata proprio questa cura meticolosa per i dettagli che ha portato allo sviluppo delle calibrature e dei settaggi del motore più precisi ed efficienti. Resta un certo margine per aumentare ancora la potenza con soluzioni di messa a punto personalizzate, ma con queste modifiche si rischia di rendere nulla la garanzia, e di provocare danni irreparabili alla moto. Per qualsiasi intervento sull'EMS, è sempre consigliabile rivolgersi a un meccanico esperto, presso il rivenditore Triumph autorizzato più vicino.

Ma torniamo alla stampa specializzata: per i commenti finali, ci affidiamo alla recensione di Cyclenews. La battuta conclusiva dell'articolo dice testualmente: "Quanto all'impianto di iniezione del carburante, è stato promosso a pieni voti quasi all'unanimità". Nonostante questi commenti lusinghieri, che i team di Triumph e Keihin apprezzeranno di sicuro, state pur certi che il lavoro di sviluppo e affinamento del sistema va avanti: riposare sugli allori non fa parte della cultura di queste due dinamiche società. Per essere sempre aggiornati, non perdetevi di vista questo spazio!

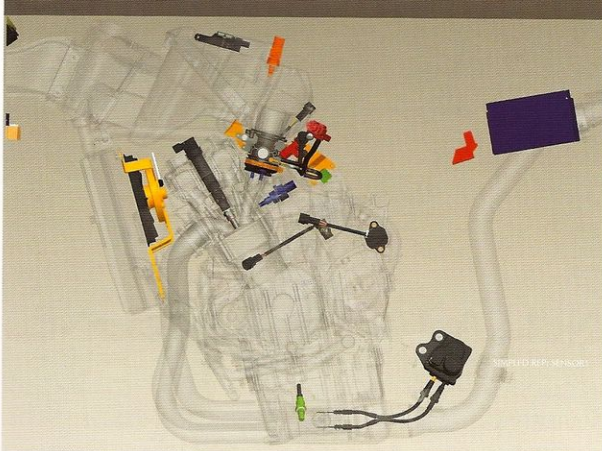


Immagine CAD di una sezione trasversale del motore, in cui si vedono alcuni dei sensori installati sulla moto. Il sensore blu nella parte centrale, ad esempio, misura la temperatura dell'acqua, mentre quello verde in basso rileva la quantità di ossigeno sullo scarico.

COME FUNZIONA L'EMS?

L'EMS è un potente computer installato, per la prima volta su una Triumph, sopra alla air box. La sua collocazione vicino al motore, dove si trovano i sensori, testimonia ancora una volta gli sforzi compiuti per ottimizzare ogni singolo componente, in modo da ridurre al minimo il peso.

I sensori rilevano centinaia di misurazioni al secondo. In base a questi dati, l'EMS regola i parametri della presa d'aria e delle valvole di scarico, analizzando, fra le altre cose, l'angolo della farfalla, il regime, la posizione della frizione, la marcia selezionata e la quantità di ossigeno rilasciata dallo scarico. In più, l'EMS controlla i tempi di iniezione, calcolati in base a una complessa tabella del carico e della velocità. L'avviamento si regola in funzione della temperatura dell'aria e del refrigerante, della pressione barometrica e dell'accelerazione del motore, quindi cambia continuamente. Roba complicata!

CHE SIGNIFICA EURO III?

In due parole, Euro III è una serie di linee guida rigorose sulle emissioni inquinanti dei motori, a cui devono risultare conformi tutti i nuovi motori, prodotti a partire da gennaio 2006, destinati al mercato europeo. Per l'adeguamento dei modelli esistenti già in produzione, c'è tempo fino al 2008. La normativa Euro III ha dimezzato la quantità di emissioni consentita dalla precedente Euro II, il che rende necessario un periodo di prova molto più esteso per le moto. Per la prima volta, sono previsti anche i test di avviamento a freddo. Un altro cambiamento riguarda l'incremento da 50 a 120 km/h nelle prove di velocità.

L'esigenza di adeguamento alle nuove regole, insieme a tutto il resto, comporta un ciclo di sviluppo di ben 18 mesi per arrivare alla mappatura di iniezione e alla messa a punto ideale dei motori per i nuovi modelli. A complicare ulteriormente le cose, esistono standard di emissioni diversi negli Stati Uniti e in Giappone, a cui bisogna conformarsi prima di poter vendere le moto su quei mercati.



NELLA TANA DEL LEONE...

IN QUESTO NUMERO FACCIAMO LA CONOSCENZA DI YOSUKE ONISHI, RESPONSABILE MARKETING DI TRIUMPH JAPAN. LA SUA AGENDA È FITTA DI IMPEGNI E SIMON CARTER È RIUSCITO A RUBARGLI UN PO' DI TEMPO DURANTE UNA DELLE SUE TRASFERTE AL QUARTIER GENERALE DI HINCKLEY PER FARSI RACCONTARE COME STA CERCANDO DI FAR CRESCERE IL MARCHIO NEL PAESE DEL SOL LEVANTE

COME SEI ARRIVATO IN TRIUMPH?

In un modo piuttosto particolare. Lavoravo con la moglie del vecchio presidente della sussidiaria giapponese e, quando seppi che parlavo un ottimo inglese e che avevo la patente per moto di grossa cilindrata (in Giappone ci sono patenti differenti a seconda della cilindrata), mi organizzò un colloquio. L'esito fu positivo e così cominciai la mia avventura con Triumph. Dopo quattro anni sono ancora qui e più di allora sono innamorato del mio lavoro!

PARLACI DUNQUE DEL TUO LAVORO

Fondamentalmente cerco di far crescere le vendite. Marketing, PR, pubblicità, eventi speciali e R.A.T. È un ruolo molto impegnativo, che mi lascia ben poco tempo libero; a volte non riesco nemmeno a fare la pausa pranzo... Lo scorso anno ho avuto un gran daffare con il progetto Paul Smith, un'iniziativa molto importante per accrescere la conoscenza del nostro marchio in Giappone.

COSA TI PIACE DI PIÙ DEL TUO LAVORO?

La possibilità di fare la mia parte per diffondere tra la gente un'immagine positiva del marchio Triumph, e quindi contribuire all'incremento delle vendite in Giappone. Incontro persone molto diverse fra loro, ma tutte con una profonda passione per le Triumph. I nostri clienti sono straordinari per competenza ed entusiasmo verso il nostro marchio: è un vero piacere trattare con loro.

DESCRIVICI LA TUA GIORNATA TIPO

Arrivo in ufficio alle 9 e spesso resto a lavorare fino alle 8 o le 9 di sera: questo impegno è parte integrante della cultura aziendale giapponese, e poi c'è molto da fare. Fatta eccezione per le attività di routine, come le e-mail e le telefonate, le giornate sono sempre diverse. I miei referenti della stampa spesso non sono raggiungibili fino al tardo pomeriggio, e anche per questo faccio così tardi in ufficio.

PARLACI DEL R.A.T. (RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH) IN GIAPPONE

Organizziamo due eventi nazionali l'anno, che richiamano circa 150 clienti. Più o meno il 30% dei biker arriva su una moto Triumph completamente personalizzata. Si vedono moltissime modifiche fatte in casa, ma anche tanti accessori ufficiali Triumph. I motociclisti Triumph giapponesi sono quasi maniacali rispetto allo stile e richiedono continuamente nuove parti e accessori personalizzati. Questi meeting sono molto apprezzati perché offrono ai clienti la possibilità di confrontare i rispettivi accessori e ammirare le moto degli altri partecipanti.

L'ultimo evento si è svolto ad Awaji Island, in un posto molto affascinante che si chiama England Farm, una via di mezzo tra uno zoo e una country house inglese. Abbiamo preso le immancabili tazze di tè e mangiato dolci tipici inglesi, guardando fra l'altro le gare dei cani da pastore! Ma soprattutto gli ospiti hanno potuto fare giri di prova e c'erano tutte le moto Paul

Smith in mostra. È stata una giornata memorabile per i nostri clienti, ma anche per noi, visto l'interesse dimostrato dai tanti visitatori.

COME VIENE PERCEPITO IL MARCHIO TRIUMPH IN GIAPPONE?

Come un marchio molto desiderabile e alla moda. Il marchio Triumph è noto e rispettato da tutti i motociclisti per la sua immagine ricca di fascino. Per i clienti la nostra storia è tutto: oggi i modelli più venduti in Giappone sono la Bonneville T100 e la Speed Triple.

RACCONTACI DELLA COLLABORAZIONE CON PAUL SMITH

Una partnership davvero cruciale. Paul Smith ha una forte immagine in Giappone e un grosso seguito, soprattutto fra i giovani. È stato sufficiente esporre le sue moto e la sua linea di abbigliamento al Tokyo Motor Show per ottenere un riscontro immediato: la domanda è stata massiccia. Grazie a questa collaborazione, il profilo di Triumph è cresciuto davvero molto.

QUALI SONO GLI OBIETTIVI DEI PROSSIMI DODICI MESI?

Cercare di enfatizzare il lato fashion del nostro marchio, aumentare le vendite e la consapevolezza di Triumph sul mercato. Abbiamo in programma una serie di iniziative molto interessanti e siamo sicuri che i nostri clienti quest'anno avranno di che essere contenti.

IL MARCHIO TRIUMPH È CONOSCIUTO E RISPETTATO DA TUTTI I MOTOCICLISTI PER LA SUA IMMAGINE RICCA DI FASCINO



TRIUMPH
CLOTHING

Urban Outfitters



GO YOUR OWN WAY

In foto: Alibi Jacket, Waterproof Denim Jeans, stivali Trittech II e canotta Ladies Sparkle

www.triumphmotorcycles.com