

TORQUE

L A R I V I S T A D I

TRIUMPH

Numero 41 - Autunno 2006

OFFICIAL TRIUMPH RELEASE OFFICIAL TRIUMPH

**ESCLUSIVO
TUTTI I
MODELLI 2007**

OFFICIAL TRIUMPH RELEASE OFFICIAL TRIUMPH

SOMMARIO





TORQUE41

www.triumphmotorcycles.com

4-7 News

Notizie da dietro le quinte.

8-15 Tiger 1050

L'evoluzione della specie.

16-19 Accessori

Diffidate dalle imitazioni...

20-21 Speed Triple

Potenza pura / Stile Arrow.

22-23 Lettere

Triumph dal mondo.

24-25 People

Musica da camera.

26-27 Sprint ST

Viaggiare in prima classe.

28 Daytona 675

Inimitabile.

30-31 Abbigliamento

Nel 2007 vestiremo così.

32-37 Classic & Cruiser

Stile classico, prestazioni moderne.

38-43 Your World

Voi e le vostre Triumph.

TORQUE è una pubblicazione trimestrale della
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 Riders Association of Triumph Ltd e alla Triumph Motorcycles Ltd.
Triumph Motorcycles Ltd e R.A.T. non hanno responsabilità per l'accuratezza di quanto riportato sulla rivista.

Guidate con responsabilità, entro i limiti delle vostre capacità. Osservate le leggi. Seguite corsi di guida. Indossate sempre
il casco, ben allacciato, e abbigliamento protettivo. Non guidate mai sotto l'effetto di droghe o alcool.
Leggete con attenzione il manuale d'uso e manutenzione e seguite il programma di manutenzione programmata.

Raccomandiamo l'utilizzo dei soli Accessori Originali Triumph. L'utilizzo di altre parti speciali o ricambi può influire in modo negativo
sulle prestazioni della vostra motocicletta. L'utilizzo di accessori o ricambi non Triumph può invalidare la Garanzia.

SI PARTE

Ci si può dimenticare facilmente che Triumph è una società ancora giovane. Da quando la linea di produzione ha sfornato le prime moto, sono cambiate molte cose. La nostra azienda ha dovuto adottare una filosofia votata al cambiamento. Come altri settori di Triumph, anche il R.A.T. ha beneficiato delle informazioni tratte dal fitto confronto con i nostri clienti.

Abbiamo imparato tanto, parlando direttamente con migliaia di Triumphisti di tutto il mondo. Le modifiche apportate al R.A.T. e a Torque negli ultimi dodici mesi sono state dettate proprio dai risultati di questa ricerca. Ci sono persone che fanno fatica ad accettare i cambiamenti, e altre che li accolgono con entusiasmo.

Dobbiamo un sincero grazie a tutti quelli che ci hanno mandato i loro commenti sulla nuova direzione che abbiamo intrapreso: le vostre opinioni sono sempre bene accette e, insieme ai risultati delle ricerche in corso, ci aiutano enormemente a tracciare la strada per il futuro.

Parlare con i clienti ci permette di scoprire molti aspetti della vostra esperienza di piloti Triumph. Torque ha ottenuto un'autorizzazione esclusiva alla pubblicazione di alcuni dati in proposito e, sempre in questo numero, Roland Brown ci racconta tutto quello che ha scoperto sui modelli Classic e Cruiser del 2007 (da pagina 33).

Quanto a me, dopo cinque anni e oltre 180.000 chilometri in sella a moto sportive e da touring, ho (finalmente) fatto un'escursione nella nostra gamma Classic. Già da qualche mese mi si vede sfrecciare su una Thruxton. Se mi chiedessero oggi la mia impressione di guida, darei un giudizio estremamente positivo. Ve lo devo dire: adoro questa moto! Quando apro il gas, sento il rombo degli scarichi e la lancio in una piega, è tutto assolutamente perfetto. La Thruxton continua a stupirmi con emozioni sempre nuove, ed è proprio questo che ci aspettiamo da una moto, no?

Godetevi questa edizione speciale della rivista. Un numero dedicato quasi interamente ai modelli 2007 è un'esperienza nuova per Torque. Ci saranno altre novità anche nei prossimi numeri, ma come è capitato a me con la Thruxton, a volte i cambiamenti sono fuori di piacevoli sorprese!

Simon Carter
Direttore



Accessori Tiger

C'è già una nuova gamma di accessori pronta ad accogliere l'arrivo dell'ultima Tiger 1050. Sviluppata in tandem con la moto, gli accessori ufficiali Triumph sono gli unici che consentono di personalizzare la Tiger con stile e in assoluta sicurezza.

Chi ha l'animo del motociclista può consolidare le ottime credenziali della Tiger come moto touring con un kit di due o tre valigie, le manopole riscaldate, la borsa posteriore e da serbatoio, il cupolino maggiorato e la sella in gel. Chi invece vuole sperimentare a fondo l'istinto sportivo della moto, tra le parti speciali Triumph sceglierà il parafrangente anteriore in fibra di carbonio e sostituirà il sistema di scarico con un silenziatore aftermarket, che oltre ad esaltare il glorioso triplo ruggine dell'acclamato propulsore 1050, riesce ad aumentare la potenza addirittura di altri 10 CV. Questo tipo di scarico non è omologato per l'uso su strada.

I nuovi arrivi sono già disponibili su www.triumphmotorcycles.com e presso il vostro concessionario Triumph di fiducia.





Grande prova della Scrambler al TT

Gli spettatori presenti al Giro d'Onore al TT 2006, sull'Isola di Man, si sono stropicciati gli occhi per l'incredulità, quando hanno visto una Triumph Scrambler dall'aspetto del tutto normale in mezzo a tanti esemplari da corsa di cui alcuni con modifiche decisamente insolite.

In effetti la Scrambler, guidata da Bill Smith, concessionario Triumph di Chester e quattro volte vincitore del TT, sembrava un tantino fuori posto, tra le 191 moto in assetto racing iscritte alla gara, ma ha sorpreso tutti chiudendo con uno splendido quinto posto!

Bill, che detiene il record di ben 51 presenze al TT, ci spiega come è andata: "La Triumph è stata una scelta dell'ultimo minuto, dovuta al fatto che purtroppo la Honda 1 fresca di fabbrica che avrei dovuto pilotare si è rivelata troppo angusta per la mia gamba destra, ancora malmessa dopo un brutto incidente subito a un TT di tanti anni fa". Per fortuna, James Powell, che lavora alla concessionaria di Bill, aveva portato la Scrambler in esposizione nel salone per spostarsi sull'isola, così, all'ultimo momento, è stata reclutata per gareggiare! Nonostante i dubbi dei commissari sulla velocità tollerata dalle gomme e la mancanza dell'ammortizzatore di sterzo, dopo un'opera frenetica per sistemare il coperchio della coppa dell'olio, la moto è arrivata sulla griglia, pronta a partire.

"La mia idea iniziale era semplicemente mantenere un'andatura costante con una moto da strada", racconta Bill, "ma poi l'adrenalina è entrata in circolo quando ho raggiunto Tony Rutter già all'inizio del giro e quindi ho superato tre veri assi, Agostini, Jim Redman e Tommy Robb, entrando a Parliament Square".

La Scrambler si è comportata egregiamente e, dopo un cambio gomme, è tornata al suo ruolo abituale di moto dimostrativa.



Ultimi preparativi prima di sfidare le leggende.

Lo staff Triumph riceve il premio per il trionfo della 675 in Spagna.



Vittoria Triumph al Masterbike!

La Daytona 675 Triple si è aggiudicata di recente il prestigioso premio Masterbike 2006 come "Migliore Supersportiva", battendo ampiamente la Yamaha R6, seconda classificata.

Il Masterbike è un evento annuale organizzato da Motociclismo, la principale rivista di settore spagnola, che consiste in un test comparativo su pista dedicato alle moto sportive. Tra i test delle riviste specializzate, il Masterbike è uno dei più importanti e autorevoli, in virtù dell'imparzialità e dell'equità di giudizio. Le moto vengono suddivise in tre categorie, Supersport, Superbike e Maxisport, e varie riviste di 17 paesi diversi mandano i loro piloti più veloci a provarle tutte, attenendosi a criteri rigorosi.

- Il punteggio viene assegnato per il 40% in base al tempo medio sul giro dei sei piloti più veloci;
- per un altro 40% in base alla moto con cui ogni pilota fa segnare il proprio giro veloce;
- e infine per il 20% in base alla valutazione complessiva di ogni moto da parte di ciascun pilota.

La Triumph Daytona Triple si è piazzata al primo posto in tutte le categorie di punteggio. Dieci piloti su diciassette hanno effettuato il giro veloce in sella alla Triple, che ha staccato la concorrenza di oltre mezzo secondo. Considerando il punteggio straordinario di 8,5 su 10 nel giudizio complessivo dato dai piloti, la prova ha dimostrato a molti ciò che alla Triumph si sapeva fin dall'inizio: la Daytona Triple è diventata la nuova moto di riferimento per la categoria delle sportive di media cilindrata.

Il direttore commerciale Tue Mantoni ha commentato: "Vincere il Masterbike è un traguardo straordinario e un riconoscimento prestigioso al lavoro dei progettisti Triumph, che possono essere orgogliosi di aver creato una moto leader mondiale nel segmento di mercato di gran lunga più competitivo".



24 Ore con la 675: lotta di Classe!

Nel fine settimana del 15 e 16 luglio, 63 squadre composte da 189 piloti si sono sfidate alla 24 Hores de Catalunya. Per la prima volta, ha partecipato a questa rinomata gara di resistenza, sul circuito GP di Catalunya lungo 4,7 km, anche il team Triumph Pro Eudora Dunlop. Alla guida della Daytona 675 di proprietà di un privato, si sono alternati David Lopez Cordoba, capo collaudatore della Triumph, suo fratello e collaudatore Dunlop Felipe Lopez Cordoba, e Albert Escoda, responsabile dei test su strada per la rivista Solo Moto. Il team di supporto era composto da 25 dipendenti Triumph, che hanno pagato di tasca propria il viaggio in Spagna, e da amici e familiari dei piloti.

Le moto in gara erano di tre categorie: le due e quattro cilindri da 1000cc preparate, le Supersport da 600cc preparate e le Superstock arrivate dritte dallo show room, con solo minime modifiche. Dato che la Daytona 675 non ha l'autorizzazione FIM per gareggiare nel campionato mondiale Supersport, non ha potuto competere nella categoria Supersport, e quindi si è trovata a confrontarsi con le 1000cc e le moto più potenti della classe Superstock: una sfida ambiziosa fin dall'inizio!

Nonostante la carambola, la 675 ha continuato la sua corsa.



David ha dato il via al fine settimana con un tempo sul giro strepitoso di 1'56", tenendo lo stesso ritmo delle 1000cc. La qualifica è stata ostacolata dai forti temporali e dalla mancanza di gomme specifiche da bagnato. Non si è potuto fare meglio del 61° posto, ma come capita spesso nelle gare di resistenza, la posizione di partenza si è subito dimostrata irrilevante, una volta che le moto hanno cominciato a girare in pista.

Sabato, ore 15.00: la gara è iniziata con uno sprint degno della tradizione di Le Mans. La moto, affidata alle mani capaci di David, è partita benissimo e alla fine della prima sessione, era risalita alla decima posizione della classifica generale e al terzo posto nella sua categoria. Con il morale alle stelle, il team cominciava a crederci. Al primo pit stop, ci sono voluti meno di 20 secondi perché i meccanici riempissero il serbatoio e Felipe prendesse posto alla guida.

A un quarto d'ora dall'inizio della seconda sessione, il disastro: un incidente all'ultima curva ha coinvolto molte moto facendo balenare la possibilità di un rientro a casa anticipato. Per fortuna Felipe è rimasto illeso ed è riuscito a riportare la moto ai box. I tecnici e i meccanici hanno fatto un lavoro straordinario e, dopo 20 minuti, la moto era di nuovo in pista, anche se con trenta giri di ritardo. Un problema al rifornimento ha fatto perdere altro tempo e alle 9 di sera, mentre la squadra si batteva per tenere la 58ma posizione, la fiducia cominciava a vacillare.

Ma i piloti non si sono persi d'animo. Con coraggio e determinazione, il team ha continuato a lottare con le unghie e con i denti, recuperando lentamente terreno. I tempi sul giro costanti e i pit stop sempre più rapidi sono stati determinanti. Con cambi gomma eseguiti in meno di 20 secondi e un piazzamento regolare tra i primi cinque tempi sul giro, la Daytona 675 ha continuato per tutta la notte a rosciare secondi ai leader della corsa.

Con le prime luci dell'alba, è tornata la fiducia. I tempi di tutti i piloti non erano variati più di 2 secondi a giro. Un piccolo problema di raffreddamento ha fatto di tutto per rovinare gli sforzi compiuti dal team nel turno di notte, ma è stato poi



Il team Triumph Pro Europa Dunlop.



Gli addetti al turno di notte scattano in azione.

risolto brillantemente ai box. Dopo questo piccolo inconveniente, David ha compiuto il suo giro veloce segnando uno stupefacente 1'55"10 con un ritardo di soli due secondi rispetto alle Superbike in pieno assetto da corsa.

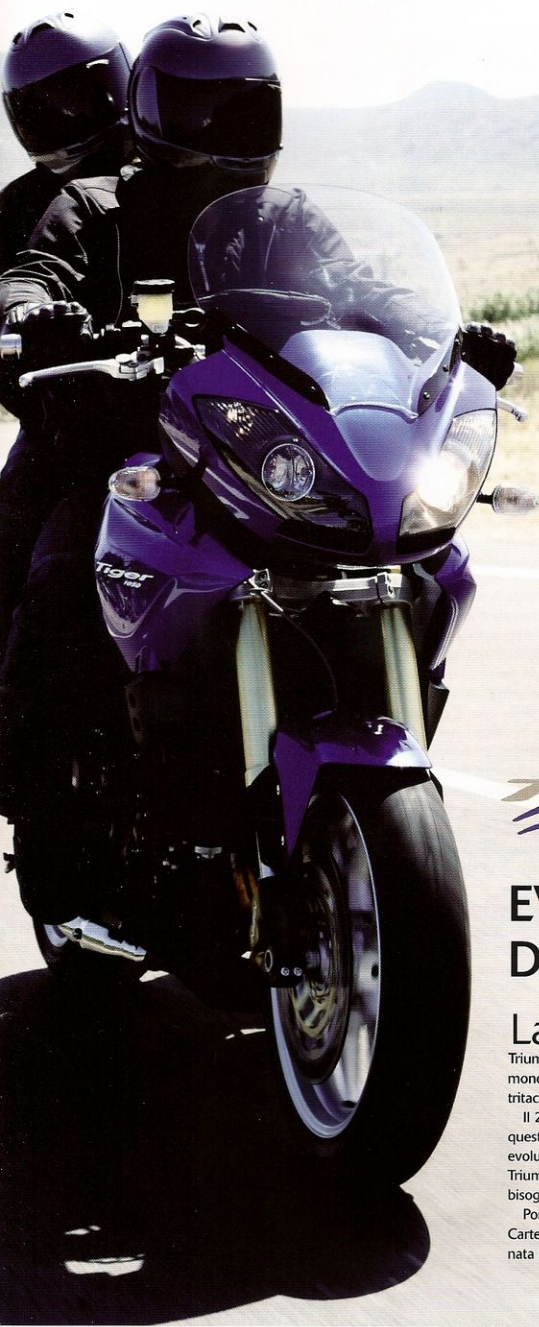
Nelle ultime ore di gara, il team scrutava cronometri e monitor cercando di calcolare quante altre posizioni si sarebbero potute recuperare. I componenti della squadra, pur avendo dormito poco o niente, non mostravano alcun segno di stanchezza e, quando è scattata l'ultima ora, l'emozione era palpabile, oltre che visibile sui loro volti. Un applauso spontaneo è esploso quando David è ripartito dalla pit lane per l'ultima volta: un momento davvero intenso. Quando è scesa la bandiera a scacchi, David aveva portato la moto al decimo posto della classifica generale e al quinto di quella della categoria Superstock, addirittura davanti a tutte le Supersport da 600cc!

La 675 ha percorso giusto 675 giri nell'arco delle 24 ore, coronando una splendida prova di determinazione, coraggio, impegno e, soprattutto, lavoro di squadra! Complimenti a David, Felipe, Albert e a tutti gli altri che hanno contribuito a questo grande risultato.

Trevor Barton

TIGER





TIGER
1050

EVOLUZIONE DELLA SPECIE

La Tiger è sempre stata una delle moto più amate della gamma Triumph e fin dal lancio, nel 1994, ha conquistato legioni di fan in tutto il mondo, con la praticità di guida in ogni condizione, le doti di instancabile tritachilometri e l'assoluta affidabilità.

Il 2007 saluta l'uscita della nuovissima Triumph Tiger 1050, con cui questo modello compie un passo avanti importante nella sua storia evolutiva. Il segmento delle sportive è tutt'altro che facile, e i progettisti Triumph hanno lavorato duro per dare alla nuova Tiger la grinta di cui ha bisogno per eccellere.

Portare in produzione un nuovo modello è un'impresa titanica. Simon Carter ha incontrato a Hinckley alcuni degli artefici del progetto da cui è nata l'ultima Tiger.



Pinze ad attacco radiale e dischi flottanti da 320mm. Un impianto frenante di prim'ordine.

IL RESPONSABILE DI PROGETTO

Devo fare tutto il possibile per mandare una moto in produzione nei tempi previsti e con costi adeguati. Serve un lavoro a tutto campo. Ti puoi trovare a organizzare la spedizione di un pezzo ai negozi per testare il design o persino a sistemare la divisa di un progettista in modo che lui possa concentrarsi meglio su un compito delicato!

Uno dei primi passaggi importanti del progetto è stato definire lo styling della moto.

Per la Tiger, abbiamo chiesto la collaborazione di tre agenzie diverse, che hanno mostrato le loro proposte nel corso di laboratori di styling a Roma e Milano, a ottobre del 2003. In base alle reazioni raccolte e alle analisi sui dati di vendita e marketing, abbiamo preso la decisione finale sul look della Tiger. A questo punto, i team che si occupano del telaio avevano una serie di linee guida e parametri definiti su cui basare il loro lavoro. Il mio compito è stato garantire il rispetto delle direttive in tutte le fasi e quindi dare assistenza a tutte le persone coinvolte nel progetto.

C'è stato un controllo ottimale. Ci sono

molti componenti nuovi della moto che avrebbero potuto creare problemi, ma grazie all'esperienza del team, tutto è stato gestito perfettamente. Man mano che Triumph si evolve come società, anche chi lavora allo sviluppo delle moto segue un percorso di maturazione. L'esperienza è la chiave di tutto, ciò che rende ogni aspetto più intuitivo. L'ambiente Triumph è dinamico e stimolante: si va avanti facendo progressi continui.

Quando la moto è pronta e viene esposta a qualche salone, è fantastico avvicinarsi e ascoltare i commenti della gente, a prescindere che siano positivi o negativi. Dopo tutto l'impegno profuso nel lavoro che rende possibile il lancio di una moto, sentirsi fare delle critiche di certo non fa piacere, ma è di importanza vitale, perché sono proprio le critiche che ci permettono di migliorare ancora in futuro. Lo dicevo giusto poco fa: il progresso deve essere continuo.

IL PROGETTISTA DEL TELAIO

Sono passato al team Tiger a settembre del 2003. Il nostro compito era non solo creare una moto all'altezza della vecchia Tiger per versatilità e comfort, ma anche migliorare le caratteristiche sportive ed estetiche, per dare alla moto un buon vantaggio sulle sue dirette concorrenti. Penso che ci siamo riusciti. La Tiger che abbiamo realizzato è comoda, spaziosa e sportiva. È capace di tutto.



Agosto 2003:
Ideazione



Ottobre 2003:
Laboratori di styling Roma/Milano

Per arrivare alla fine, però, c'è voluto un grosso sforzo di tutta la squadra, oltre a tanto lavoro. L'addetto allo sviluppo del telaio è responsabile dell'ergonomia e del feeling della moto. Ho lavorato molto ai disegni iniziali e alla progettazione. Purché le idee ci siano fin dall'inizio, inserirle nel progetto definitivo non è difficile. Ad esempio, è stato importante, per il risultato finale, prevedere lo spazio per un sistema portabagagli completamente integrato, da aggiungere rapidamente come accessorio. I supporti per le borse rigide sono stati inclusi con questo criterio, non ingombrano quando non vengono utilizzati e sono stati progettati, studiati e collaudati per non interferire con il comfort del guidatore o del passeggero - con o senza le valigie montate.

Superato l'ostacolo dello styling, mi sono occupato soprattutto dello sviluppo del telaio, dell'ergonomia, della sensazione di guida, e quindi di elementi come il manubrio, i comandi a pedale, il carico delle sospensioni, la stabilità e lo sterzo.

L'ergonomia cambia moltissimo da una moto all'altra. Non esiste una formula magica da seguire: bisogna procedere per istinto, e poi valutare e provare. L'obiettivo è sviluppare il telaio più efficiente possibile, ma senza compromettere la sicurezza del guidatore: questa è la regola numero uno quando si progetta una moto nuova. Ad esempio, abbiamo lavorato molto sul cupolino nella galleria del vento al MIRA, studiando altezze diverse, con o senza bordo rialzato sul lato superiore, e con o senza apertura sulla parte



La strumentazione richiama esteticamente quella della Speed Triple ma è più ricca di funzioni: tempo di percorrenza e distanza percorsa, consumo medio e istantaneo, autonomia serbatoio, velocità media e massima, quantità di carburante, temperatura dell'acqua, due contachilometri parziali e l'ora.

frontale del parabrezza. Solo dopo aver provato decine di combinazioni abbiamo trovato la soluzione perfetta per unire l'eleganza del design al massimo comfort per il guidatore.

Quasi tutta la componentistica della moto è nuova, e ci sono anche cambiamenti più sottili che a prima vista possono sfuggire. La pedana dei comandi (dove sono posizionati i poggiatesta, il paracachi e le leve dei freni) è un buon esempio. L'abbiamo progettata come parte integrante della struttura. Per noi era la prima volta, ma l'idea ha funzionato benissimo sia dal punto di vista estetico sia sotto il profilo

ergonomico. I componenti della strumentazione richiamano quelli della Speed Triple, ma li abbiamo inseriti in un alloggiamento nuovo e programmati con funzionalità diverse, più adatte alla natura della moto.

IL CAPO DEI MOTORISTI

Per il design del propulsore da 1050cc, l'obiettivo principale era creare un motore con la migliore curva di coppia della categoria.

Gennaio 2004:
Inizio styling



Luglio 2004:
Definizione styling



Ci siamo concentrati sull'eliminazione di flessioni e avvallamenti lungo la curva di coppia, ai regimi più bassi del motore, che incidono sulla maneggevolezza e sul piacere di guida in generale. Attraverso il lavoro di sviluppo, ottimizzazione e calibratura della performance, siamo riusciti a raggiungere il nostro obiettivo iniziale, accettando solo un piccolo compromesso sulla potenza di picco. I commenti dei piloti che collaborano allo

sviluppo dopo le prove iniziali hanno dimostrato che il nostro impegno è servito. Speriamo che questo propulsore riceva la stessa calda accoglienza riservata alle varianti montate sulla Speed Triple e la Sprint, ma il vero banco di prova saranno i test su strada delle riviste specializzate e dei clienti.

Di pari passo con la qualità e lo sviluppo della performance, cerchiamo costantemente di perfezionare i propulsori e ridurre il rumore

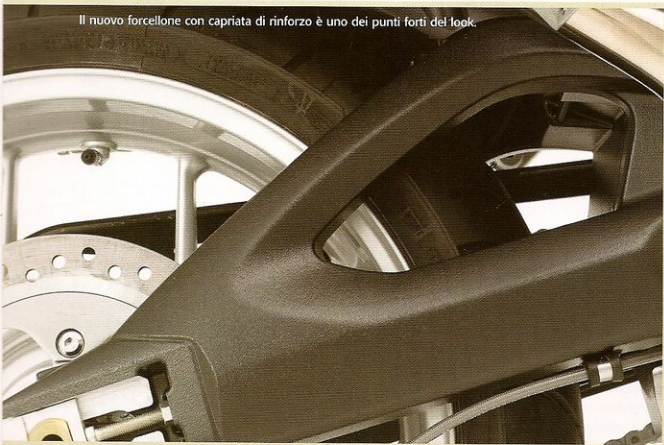
del motore, in modo da ottimizzare la qualità del suono dello scarico esaltando al massimo il tipico rombo del tre cilindri, sempre nel rispetto delle normative sulle emissioni acustiche. Inoltre, abbiamo sviluppato il motore della Tiger in conformità con la rigida normativa Euro III sulle emissioni di scarico, e attualmente stiamo lavorando sugli obiettivi di emissione Euro IV per i modelli futuri.

IL RESPONSABILE DEGLI ACQUISTI

Chi gestisce gli acquisti ha il compito di ottenere il giusto componente al momento giusto, che sia di qualità idonea, nella giusta quantità e al giusto prezzo. Abbiamo rapporti con varie centinaia di fornitori sparsi per il mondo e compriamo oltre 70 milioni di componenti ogni anno. Siamo coinvolti nel progetto fin dalle battute iniziali. Ho lavorato sulla versione da 955cc della Tiger, quindi per me è un'evoluzione naturale continuare a seguire gli sviluppi e gli aggiornamenti della moto.

All'inizio del progetto abbiamo ricevuto la "lista della spesa" dei componenti dal reparto tecnico. L'elenco si basa sul design della moto e comprende tutti i componenti e le attrezzature necessari per portare la moto fino alla produzione. A partire da questo elenco, abbiamo preparato una stima basata sui costi unitari, per stabilire la fattibilità del progetto secondo il design presentato.

Il nuovo forcellone con capriata di rinforzo è uno dei punti forti del look.



SVILUPPO



Marzo 2005:
Costruzione prime moto
Inizio prove



Luglio 2006:
Anteprime esclusive per la stampa
Preparazione brochure

TIGER - SCHEDA TECNICA

MOTORE

Tipo	1050 cc tricilindrico in linea, raffreddato ad acqua, DOHC
Alesaggio x corsa	79 x 71,4 mm

TRASMISSIONE

Trasmissione primaria	Ingranaggi
Frizione / Cambio	Multidisco a bagno d'olio / 6 velocità

CICLISTICA

Telaio	Tubolare perimetrale in alluminio	
Forcellone posteriore	Doppio braccio rinforzato, in lega di alluminio	
Ruote / Pneumatici	Anteriore	In lega, 17 x 3,5" / 120/70 ZR17
	Posteriore	In lega, 17 x 5,5" / 180/55 ZR17
Sospensioni	Anteriore	Forcella USD da 43 mm con regolazione di precarico e smorzamento in estensione e in compressione
	Posteriore	Monoammortizzatore con regolazione di precarico e smorzamento in estensione
Freni	Anteriore	Doppio disco da 320 mm con pinze radiali a 4 pistoncini
	Posteriore	Disco da 255 mm, pinza a 2 pistoncini

DIMENSIONI

Lunghezza	2.130 mm
Larghezza (manubrio)	847 mm
Altezza	1310 mm
Altezza sella	835 mm
Interasse	1497 mm
Inc. sterzo/avancorsa	23,2°/87,7 mm
Peso a secco	198 kg
Serbatoio	20 litri

PRESTAZIONI

(MISURATE ALL'ALBERO, DIN 70020)

Potenza massima	115 CV a 9400 giri/min.
Coppia massima	100 Nm a 6250 giri/min.

La preparazione dei budget è un compito molto importante. Bisogna coordinarsi con la progettazione e gli altri addetti agli acquisti (per sentire da loro quali sono i costi delle attrezzature per le altre moto), analizzare i dati storici e l'andamento corrente del mercato, e quindi valutare il costo dei materiali. Ho partecipato, insieme al responsabile generale e ai colleghi della progettazione, alle riunioni settimanali sul progetto, il cui scopo era tenere tutti al corrente degli sviluppi e dello stato di avanzamento del lavoro.

Passo gran parte del mio tempo con i fornitori. Per alcuni siamo il principale cliente, quindi è nel loro interesse reagire rapidamente quando piazziamo gli ordini. Per altri invece siamo un cliente piccolo e dobbiamo negoziare le forniture in base al momento in cui possono inserire il nostro ordine nel programma di produzione. È un equilibrio delicato, bisogna condurre la trattativa con attenzione, considerando le esigenze di tutte le parti coinvolte. Lavoriamo in stretta collaborazione con i nostri fornitori cercando di dare continuità al rapporto in vista dei progetti futuri, dato che per noi la cosa più importante è riuscire a centrare l'obiettivo di inizio produzione.

La Tiger ha richiesto l'acquisto di 802 parti distinte, che messe insieme compongono la moto. Per parte acquistata intendo, ad esempio, un pistone, e bisogna calcolarne tre per ogni Tiger, quindi diciamo che per ogni singola moto servono oltre 2000 componenti. Seguendo il mantra degli acquisti, questo

Settembre 2006: Presentazione moto



Novembre 2006:
Lancio stampa
Inizio produzione



equivale a 802 articoli diversi per garantire che ciò che compriamo corrisponda alle esigenze in termini di qualità, tempi di consegna, prezzo e quantità.

Dopo aver vissuto intorno alla Tiger per gli ultimi quattro anni, ho deciso di sostituire la mia Speed Triple con una delle prime moto che usciranno dalla linea di produzione. Mi sento molto orgoglioso quando salgo in sella a una moto che ho contribuito a costruire.

IL SUPERVISORE DELLO SVILUPPO

Abbiamo un team di circa 12 collaudatori, tutti collaboratori esterni che troviamo tramite il passaparola. Soltanto due del gruppo attuale hanno esperienza di corse.

Di solito li facciamo cominciare con gli aspetti meno piacevoli del lavoro, e senza dubbio uno di questi è la prova pavé. Si tratta di un test standard del settore che simula circa 180 mila km di percorrenza su 1800 km effettivi di fondo stradale a cubetti di porfido, tipico delle città belghe. Di solito si effettua a una velocità compresa fra 30 e 40 chilometri orari. Se superano questa prova, cerchiamo di individuare i loro punti di forza e quindi li destiniamo all'area dello sviluppo per cui sono più portati, tra la lunga percorrenza, la pista, il telaio, la messa a punto o la prova pavé.

Per la Tiger, abbiamo cominciato le prove



Lo scarico è stato progettato per soddisfare le normative Euro3, senza rinunciare al tipico, coinvolgente, suono dei tre cilindri.



del telaio a marzo del 2005, partendo dalla sperimentazione con la geometria della ciclistica, quindi l'interasse e l'incidenza dell'offset sull'avancorsa. Sulla base di questi risultati abbiamo stabilito l'assetto iniziale. Ovviamente c'è voluto un gran lavoro di sviluppo e affinamento prima che le prime moto arrivassero alla linea di produzione. Uno dei passaggi chiave del processo di sviluppo è la prova sulla lunga percorrenza, che simula l'utilizzo tipico delle Tiger.

In una giornata di lavoro normale, i collaudatori che si occupano di questa fase percorrono da 560 a 800 km su strada, e lo fanno per 12 mesi l'anno, in qualsiasi condizione meteorologica. Utilizziamo percorsi di prova selezionati che comprendono tutti i tipi di strade. Quindi il ruolo di collaudatore, per quanto invidiato da alcuni motociclisti, in realtà non è così piacevole. Non tutti sono adatti per un lavoro così faticoso. Tanto per fare un esempio, un collaudatore che ha lavorato con noi per 18 mesi ha accumulato circa 100 mila chilometri con la Daytona 675 e altri 50 mila con la Tiger 1050, quindi più di 160 mila chilometri in solo un anno e mezzo! Abbiamo un altro collaudatore che si spara allegramente più di tremila chilometri di moto nel giro di un fine settimana, ma davvero, i test di lunga percorrenza non sono da tutti.

IL COORDINATORE DELLA FORMAZIONE TECNICA

Il mio ruolo consiste nel garantire ai concessionari di tutto il mondo uno standard minimo di formazione tecnica. Chiaramente non posso provvedere direttamente alla formazione di tutti, quindi organizzo la preparazione dei nostri formatori che lavorano all'estero e istruisco di persona i concessionari

nel Regno Unito.

A volte do una mano sui mercati esteri e negli ultimi quattro anni sono andato negli Stati Uniti, in Spagna, Benelux e Giappone. Triumph ha sempre riconosciuto la possibilità di aumentare il grado di soddisfazione dei clienti attraverso una buona assistenza tecnica.

Di solito comincio a preparare i corsi quando i nuovi modelli sono nella fase T1.5, dato che da questo punto in poi le modifiche effettuate sulle moto sono minime. Per scrivere i testi destinati a un corso di formazione tecnica bisogna conoscere a fondo ogni singolo aspetto della moto. La Tiger 1050 ha un telaio completamente rinnovato e tutti i pannelli della carrozzeria nuovi. In più, la Tiger è la prima moto sulla piattaforma 1050 ad avere un sistema di iniezione pienamente conforme alla normativa Euro III. L'unica cosa che ha ancora in comune con la versione precedente è il nome, quindi la preparazione dei corsi formativi ha richiesto

LE FASI "T"

Ogni nuovo modello segue un programma di costruzione prestabilito. Triumph prevede quattro fasi.

T1: Prototipo costruito a mano, assemblato nel reparto progettazione.

T1.5: Le moto sono assemblate lungo la linea di produzione, ma con un processo più lento. In questa fase si stabilisce il procedimento di assemblaggio corretto per ogni modello.

T2: Vengono inviate in produzione 100 moto alla normale velocità di assemblaggio. Si effettua la formazione del personale e si risolvono eventuali problemi nel processo di assemblaggio.

VP: Comincia la produzione su larga scala.

un bel po' di ricerca!

Il tempo necessario per sviluppare un corso di formazione può variare molto. Quando abbiamo lanciato la C20 (Rocket III), per esempio, ci sono voluti tre mesi, mentre per l'NG (Tiger) basteranno 4-6 settimane. Quando il tempo e gli altri vincoli che il mio ruolo comporta me lo permettono, mi chiudo in una stanza insieme alla moto e la smonto letteralmente pezzo per pezzo, finché non la conosco in ogni minimo dettaglio.

Una volta acquisita questa base, preparo gli appunti che descrivono minuziosamente il motore, il telaio, la posizione dei componenti principali e il dispositivo di iniezione elettronica del carburante. Inoltre, devo ordinare un numero sufficiente di motori e componenti del telaio da usare durante i corsi in giro per il mondo, chiedere la traduzione del materiale proveniente da altri mercati e preparare i testi. La parte pratica è utilissima, perché per molti tecnici è più facile imparare mettendo direttamente le mani sul motore.

Una volta che il corso è pronto, organizziamo una prima sessione con gli altri responsabili della formazione delle varie sedi Triumph e i nostri distributori. In pratica questo è un corso di "formazione dei formatori" durante il quale discutiamo sui contenuti degli appunti che poi ognuno dei presenti utilizzerà per la formazione dei rivenditori nelle aree di competenza. I partecipanti lavorano molto sulla moto e poi la provano su strada, per apprezzarne in pieno tutte le caratteristiche.

A questo punto mi dedico alla formazione dei tecnici in giro per il Regno Unito. Di solito, cerchiamo di organizzare la formazione circa tre settimane prima che le moto vengano distribuite alla rete di vendita. In ogni modo, le moto vengono spedite solo dopo che almeno due tecnici di ogni punto vendita hanno frequentato e superato il corso, che comprende un esame scritto finale con regole molto rigide. Per superarlo, bisogna ottenere un punteggio minimo dell'80%. Questo controllo qualità assicura una buona conoscenza tecnica, e quindi garantisce il livello di servizio che i clienti si aspettano da noi.

Dopo che tutti i tecnici sono stati istruiti su un nuovo modello, resto a disposizione del personale di vendita per fornire assistenza tecnica via telefono. È questa la parte che mi piace di più: diagnosticare e risolvere i problemi. E poi, durante tutto l'anno, offriamo corsi di aggiornamento sui modelli vecchi e nuovi, in modo da diffondere al massimo la

conoscenza. Nel frattempo, ci sono sempre nuovi modelli che arrivano alla fase T1.5, quindi il processo ricomincia da capo.

L'ADDETTO ALLE PUBBLICHE RELAZIONI


Abbiamo invitato i rappresentanti di 15 riviste di vari paesi in cui vendiamo, per un'anteprima esclusiva della Tiger. Lo facciamo per ottenere un po' di pubblicità pre-lancio in vista della prima vera presentazione della moto. Durante queste anteprime per la stampa, che si sono

svolte all'inizio di luglio, abbiamo dato anche qualche informazione sullo sviluppo della moto e offerto un giro di prova su un modello di pre-produzione.

Il lancio ufficiale della Tiger avverrà alla conferenza dei concessionari americani di Miami, a settembre. Poi a ottobre e novembre porteremo la moto alle fiere aperte al pubblico in giro per il mondo, e sempre a novembre andremo in Spagna per la presentazione alla stampa mondiale. C'è molto lavoro dietro le quinte, ma è divertente e gratificante vedere la copertura mediatica generata da un lancio.

Scattata un'altra foto da copertina.





ACCESSORI

DIETRO LE QUINTE

Accessori Triumph

Sembra scontato che gli accessori della vostra Triumph funzionino sempre in modo impeccabile. Ma avete mai pensato cosa c'è dietro a una gamma di parti così ricca e affidabile? Torque si è intrufolata per la prima volta nel mondo degli accessori Triumph per scoprire tutti i segreti dei vari passaggi che portano allo sviluppo di questi fantastici complementi.

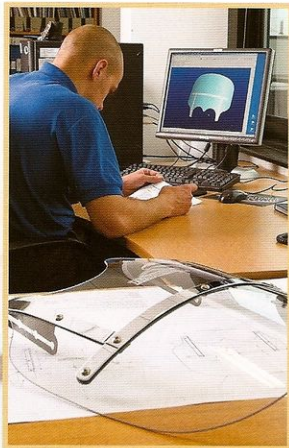
La divisione Accessori è nata nel 1994, soltanto tre anni dopo l'uscita della prima moto dalla linea di produzione di Hinckley. All'epoca, ci lavoravano solo due persone. C'era una forte richiesta di un prodotto di qualità che fosse all'altezza delle moto Triumph, e già dai primi pezzi, i Triumphisti di tutto il mondo sono rimasti pienamente soddisfatti. Oggi, il settore Parti speciali e accessori Triumph occupa l'area di ben quattro ettari inizialmente destinata alla produzione delle moto, a un tiro di schioppo dallo stabilimento principale. Con i suoi team distinti per le attività tecniche, la progettazione e gli acquisti, la tecnologia all'avanguardia e un centro di distribuzione mondiale, la divisione Accessori gestisce con la massima efficienza tutte le fasi, dal concepimento dell'idea alla produzione, e anche oltre...



ACCESSORI

IDEAZIONE

Ogni nuova generazione di accessori nasce dall'esperienza acquisita da quella precedente, mettendo insieme i commenti dei clienti e dei rivenditori, i risultati dei laboratori di design aperti ai Triumphisti e tutta una serie di altre competenze, ovviamente sotto la guida esperta del personale interno. Quello che non tutti sanno è che gli accessori vengono ideati in contemporanea con la moto cui sono destinati: del resto, come potrebbero creare un insieme così armonioso, se non fosse così? In questa fase, si lavora in completa libertà. I progettisti possono volare con l'immaginazione, a prescindere dai vincoli del processo produttivo e da ogni considerazione pratica.



Per lo sviluppo degli accessori si fa ampio uso della tecnologia CAD.

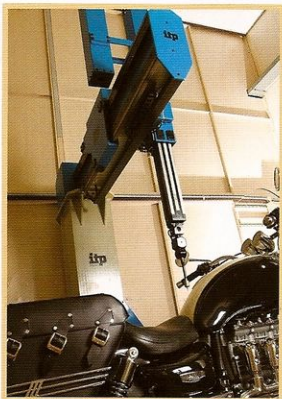
DESIGN TECNICO E STYLING

Una volta scelto il design, bisogna mettersi al lavoro per trasformare l'idea in realtà. In questa prima fase, si valutano i metodi e i materiali di produzione, che incideranno sulla funzionalità e lo styling finale del prodotto.

Dopo la prototipizzazione e il collaudo, si procede alla revisione e alle eventuali modifiche necessarie per garantire che il prodotto funzioni a dovere, anche sotto il profilo estetico.

GLI ACCESSORI ORIGINALI TRIUMPH:

- Sono progettati e sviluppati di pari passo con le moto.
- Vengono sottoposti a rigorose procedure di collaudo.
- Sono progettati in modo da non compromettere stabilità e maneggevolezza.



COLLAUDO E CONTROLLO QUALITÀ

Tutti gli accessori Triumph vengono sottoposti a una serie di test rigidi e spesso distruttivi, per garantire che, una volta sulla strada, siano all'altezza del compito.

Un esempio è la prova pavé, che prevede la guida della moto su un fondo stradale simile a quello tipico delle città belghe, con i cubetti di porfido, ma molto più irregolare, sconnesso e pieno di buche. Il malcapitato accessorio dovrà subire anche prove di esposizione all'umidità e al sale, e ai raggi UV e X, verifiche estetiche e tanti altri tipi di test, troppo numerosi per poterli elencare tutti. Tutto questo accanimento in fase di sviluppo serve a garantire che gli accessori Triumph non deludano mai le vostre aspettative.

L'importanza dell'ergonomia. Ci sono parametri chiave che vengono sempre considerati per valutare gli effetti degli accessori sulla posizione di guida.

QUALCHE DATO SUGLI ACCESSORI ORIGINALI TRIUMPH

- Ogni accessorio prodotto viene collaudato per migliaia di chilometri.
- Esistono quasi mille accessori diversi.
- Per tutti i modelli in circolazione, vengono sviluppati continuamente accessori nuovi.
- Sono più di 60 i dipendenti addetti al settore Parti speciali e accessori.
- Lo stabilimento dedicato si estende su un'area di quattro ettari.



Destinazione mondo.
Ogni settimana, partono dal magazzino oltre 15.000 accessori.

MARKETING E DISTRIBUZIONE

Per i prodotti che saranno esposti nei negozi autorizzati, è importante anche scegliere la confezione giusta. Triumph dispone di una gamma sempre più ricca di scatole e imballi che uniscono semplicità e stile, per accompagnare alcuni accessori mettendo in evidenza i dettagli principali. Gli accessori Triumph vengono spediti in ogni angolo del mondo. Confezionati con cura nello stabilimento di Hinckley, viaggiano su strada, per mare e in aereo raggiungendo in pochi giorni i rivenditori in ogni parte del globo, dalla costa occidentale degli Stati Uniti alle località più remote della Nuova Zelanda. In tutto il Regno Unito, le parti arrivano nei punti vendita entro un giorno, e in Europa ce ne vogliono al massimo due o tre: straordinario, no?

Quando acquistate gli accessori, potete farli montare presso il vostro rivenditore autorizzato di zona, da un tecnico Triumph specializzato, e se lo fate al momento dell'acquisto della moto, tutti i complementi sono coperti dalla stessa garanzia.

I rivenditori Triumph hanno alle spalle un team dedicato di assistenza clienti, quindi nell'improbabile eventualità che si verifichi qualche problema, possono comunicare direttamente con la Factory, dove la vicinanza dei vari reparti assicura la diffusione tempestiva delle informazioni a tutti i livelli. I commenti degli utenti serviranno allo sviluppo dei nuovi accessori: così il ciclo ricomincia.



Il percorso accidentato sul pavé mette a dura prova accessori, moto e pilota!



Accessori Triumph, luglio 2005.



IN FUTURO

Tenete gli occhi aperti: e non perdetevi le anteprime esclusive sugli accessori Triumph di prossima uscita, qui su Torque e su www.triumphmotorcycles.com.

Se poi volete consultare la nuova brochure della gamma completa, fate un salto dal vostro rivenditore di fiducia.

SPEED TRIPLE

POTENZA ALLO STATO PURO

Fin dalla sua prima apparizione, nel 1994, la Speed Triple è diventata una vera icona a due ruote. Personalità inconfondibile e presenza su strada assolutamente unica: ovvero motociclismo nella sua forma più pura e immediata.

La novità per il 2007 è uno scarico racing completo, 3 in 1, sviluppato da Arrows Exhaust, che non solo trasforma completamente l'estetica della Speed Triple, ma la rende anche più maneggevole, abbassando il baricentro.

Grazie al consistente miglioramento della coppia in tutta la curva, la potenza massima risulta aumentata di 4CV. Il sistema completo pesa soltanto 4.8kg, con un risparmio di ben 8kg rispetto allo scarico di serie. Lo potrete provare di persona (naturalmente solo su pista), a partire da dicembre 2006.

Oltre allo scarico Arrows, sono disponibili molti nuovi accessori originali, tra cui manubri, scarichi aperti (anche questi solo per uso su pista), un'ampia scelta di componenti in fibra di carbonio e altri prodotti, come i fianchetti radiatore anodizzati e i paratacchi.

Inoltre, nel catalogo degli accessori Triumph si possono trovare le classiche parti speciali come puntale, cupolino e parafango posteriore. La Speed 2007 sarà disponibile in quattro colorazioni: Jet Black, Fusion White, Scorched Yellow e, reintrodotta a furor di popolo, lo strabiliante Roulette Green.

SAPEVATE CHE...

- E' la Triumph più venduta, è fra i primi tre modelli più diffusi sui mercati secondari della Casa.
- Rappresenta il 42% delle Triumph vendute in Italia.
- Triumph deve a questo modello il 20% delle sue vendite globali del 2006.





Tutto da ascoltare...

Letters

Scriveteci a: R.A.T. c/o Triumph Motorcycles srl, viale delle Industrie 10/18, 20020 Arese (MI)
 ■ rat.italia@triumph.co.uk



Insieme per sempre: Christina e la sua Bonneville.

Bonneville: che emozione!

Christina Plöger

Germania

Avevo la patente per la moto da quasi 15 anni, ma quando ho visto per la prima volta una Bonneville, a una fiera in Belgio, è scattato qualcosa. Mi sono innamorata subito di questa moto schietta e genuina. Ci sono voluti ancora un po' di anni e qualche giro di prova prima che, nell'autunno 2003, mi decidessi a scegliere la mia Bonnie Black, dal concessionario di Moers, Norbert Klisch. Il primo giorno abbiamo percorso oltre 100 chilometri, e da allora ne abbiamo fatti più di 10.000 insieme.

Mi godo la moto in qualsiasi condizione di tempo, senza eccezioni. E l'emozione Bonneville? È sempre lì intatta, proprio come il primo giorno!

Dieci anni di Triumph

Jerry Adams

USA

Sono membro del R.A.T. dal 1996 e vivo a Tucson, in Arizona. Ho cominciato con una Thunderbird del 1996, poi ho comprato una Tiger 2001 per viaggiare, nel 2003 ho aggiunto una T100 e adesso mi godo la mia Scrambler 2006, con cui me ne vado in giro ad esplorare l'enorme quantità di strade fantastiche che abbiamo in questa zona.

La Scrambler ha tutti gli optional, tra cui lo scanco aperto, che consiglio caldamente, e in più contagiri, traversino manubrio con imbottitura, griglia faro anteriore, piastra di protezione, coprimotore, sella monoposto con portapacchi, cavalletto centrale e

piastre portanumero.

Ho aggiunto anche un portapacchi sul serbatoio e una cassetta di attrezzi, sistemata sotto la piastra portanumero sul lato sinistro. Nel kit di primo soccorso ho messo una scorta d'acqua e il kit di riparazione pneumatici, per essere pronto a ogni emergenza nel deserto. Ora è perfetta!



Jerry si gode il fresco con la sua flotta.

Un razzo nella neve

Paul Dunn

Sud Africa



Leggere Torque mi piace - quasi quanto guidare la mia Rocket! Dopo aver girato tutto il Sud Africa, il passo successivo era andare nel Lesotho e attraversare il passo Sani, che è uno dei più alti dell'Africa meridionale. Abbiamo deciso di andare a maggio, prima che iniziasse il nostro inverno.

Il mattino della partenza, però, ci siamo resi conto di esserci decisi troppo tardi, come si vede dalla foto. Non avevamo altra scelta se non affrontare la montagna quel giorno, visto che secondo le previsioni le neviccate sarebbero peggiorate. Ci sono volute più di cinque ore per percorrere 20 km in montagna, ma posso dire con orgoglio che ho perso il controllo della moto una volta sola, provocando danni limitati. Il comportamento straordinario della Rocket su quelle strade gelate mi ha convinto ancora una volta che è davvero una moto grandiosa.



Diviso tra due Triumph

Anthony Soutar

Australia

Mia moglie mi ha comprato la mia prima Triumph nel 1997 come regalo di nozze. Era una Daytona T595 nera nuova di zecca, che mi ha servito egregiamente fino all'anno scorso. Poi lei ha deciso di comprarmi una nuova Sprint ST rossa, ma ho dovuto vendere la Daytona al mio miglior amico per poterla avere.

Qualche mese dopo, mia moglie ha ricomprato la Daytona, così adesso sono tutte e due nel mio garage. A questo punto, il mio unico problema è decidere quale usare! Su entrambe campeggia una scritta che riassume bene il mio dilemma: "Britannia still rules the waves" (il dominio degli oceani è ancora inglese, dal titolo di un canto della Marina).

La nuova Sprint è una moto fantastica, con cui si può fare di tutto e di più. L'ho equipaggiata con borse rigide, manopole riscaldate, sella in gel, scarichi sportivi, borsa da serbatoio e tanti altri accessori che la rendono assolutamente inconfondibile.

Sto già sognando la mia prossima Triumph, che sarà una Rocket. Intanto mi godo la Sprint per le uscite rapide e tiro fuori la Daytona quando ho voglia di un bel giro lungo sulle fantastiche strade della Tasmania.

Le moto inglesi restano davvero insuperabili e ci saranno sempre almeno due Triumph nel mio garage.



Pionieri per

sempre

Casey Porter

USA

Ma come mi è venuto in mente? Mi sono ritrovato in sella alla mia Triumph Thruxton gialla splendente, nel bel mezzo di un raduno di Harley Davidson, tra energumeni vestiti di jeans e V-twin. Proprio un bel coraggio da parte mia! Tanto per peggiorare le cose, mi sono persino azzardato a passare davanti e mettermi al centro del gruppo a metà strada. Tanta spavalderia solo per dimostrare che la Triumph è tornata e non teme confronti con nessuno. Giusto per far cantare un po' le marmite, mi sono scelto una Norton restaurata a regola d'arte per una sfida a due, in un mare di Fatboy e Hardtail. Il tutto, ovviamente, in un clima di puro divertimento!

Per le nostre briconce abbiamo approfittato di una gara di beneficenza organizzata dal club motociclistico dei Vigili del Fuoco di Los Angeles, chiamato Fire Hogs. Con far cantare immensa sorpresa, la mia Thruxton ha spopolato tra gli altri motociclisti, tutti pronti a complimentarsi e a sfoderare grandi sorrisi mentre mi raccontavano delle splendide moto inglesi che avevano avuto in passato. È stato un piacere dimostrare a tutti che la Triumph è ancora in gioco e più forte che mai!

Giro completo

Luciano Sorice

Italia

Qualcosa di speciale è successo durante l'evento "Provenza mai più senza", organizzato dal R.A.T. Pack di Milano nel fine settimana dal 5 al 7 maggio 2006.

Mentre attraversavamo il canyon del Verdon, il contachilometri totale della mia Speed Triple 2000 si è azzerato! I primi memorabili: 100.000 km sono stati accumulati in giro per tutta Europa. Finora, abbiamo "rodato" la moto sulle strade di Grecia, Spagna, Croazia, Portogallo, Sicilia, Sardegna, Toscana, Corsica, Svizzera e Francia!



La corsa attraverso il canyon.

Quando si dice portare la bandiera

Carl Lister

Regno Unito

L'anno scorso ho preso l'audace decisione di sostituire il grande amore della mia vita, una Speed Triple T509, con un nuovo modello da 1050cc. L'ho presa ad aprile e ora fa compagnia in garage all'altra mia Triumph, una Thunderbird 900

Ultimamente l'ho fatta riverniciare con un disegno originale, che è per me motivo di gioia e orgoglio. Questa decorazione ispirata ha trasformato completamente la moto. Ora possiedo una Triumph che non è solo fantastica, ma anche unica.



La Speed Triple 1050 di Carl Lister - che sfoggia con orgoglio i suoi nuovi colori.



MUSICA DA CAMERA

SONO IN POCHI A GUIDARE OGNI ANNO TANTE MOTO COME ROBERT COLE, SPECIALISTA DELLA "ROLLING ROAD", IL SISTEMA DI SIMULAZIONE NOTO ANCHE COME "TAPPETO MOBILE". IL SUO LAVORO, COME COMPONENTE DI UN PICCOLO TEAM, CONSISTE NEL TESTARE OGNI SINGOLA MOTO COSTRUITA. NOI DI TORQUE SIAMO ANDATI A TROVARLO NEL REPARTO DI PROVE DINAMICHE CHE CHIUDE LA LINEA DI PRODUZIONE DI HINCKLEY, PER SCOPRIRE QUALCOSA DI PIÙ.

DA QUANTO TEMPO LAVORI IN TRIUMPH?

Ormai sono qui da dodici anni. Ho cominciato come apprendista quando ne avevo 18. Nel corso di quel primo anno ho dovuto imparare quattro lavori diversi, prima all'assemblaggio, poi sulle linee motore, in magazzino e nell'area rettificata. Dopo ho passato un periodo sulla linea di assemblaggio del telaio 2, quindi tre anni alla "rolling road". Per un po' sono tornato in produzione, ma ora sono di nuovo addetto al sistema di simulazione da 18 mesi.

DESCRIVICI UNA TUA GIORNATA TIPO.

Cominciamo alle 8.00 del mattino. In tutta la fabbrica, i team iniziano la giornata con una riunione. Poi restiamo sulla "rolling road" fino alla pausa tè delle 9.30. Il pranzo è dalle 12.10 alle 12.40 e a metà pomeriggio abbiamo altri dieci minuti di pausa. Alle 17.00 ce ne andiamo a casa.

QUANTI SIETE NEL TEAM?

Gli addetti alla "rolling road" siamo io e Paul Garret, ma ci sono un paio di altre persone che ci possono sostituire, al bisogno. Il tempo di ciclo (ossia la durata del processo) è sincronizzato con la linea di assemblaggio, quindi portiamo sulla "rolling road" una moto diversa ogni 2 minuti e 12 secondi.

CHE SUCCEDDE PRIMA CHE LA MOTO ENTRI NELLA "ROLLING ROAD"?

Le moto vengono raggruppate alla fine della linea e si mette benzina. A questo punto montiamo la batteria e colleghiamo un dispositivo di diagnostica del motore. Accendiamo la moto e controlliamo tutta l'elettronica e il funzionamento delle frecce, del clacson e delle luci. Viene collegato anche un voltmetro per verificare il caricamento corretto della batteria. Facciamo girare il motore fino al

completamento di vari test e procedure con il dispositivo di diagnostica, e aspettiamo l'accensione della ventola motore. A questo punto montiamo sulla moto una sella provvisoria e partiamo con il test dinamico.

CHE SUCCEDDE NELLA "ROLLING ROAD"?

Entriamo con la moto nella "rolling road" e passiamo al computer i dati di specifica. Il computer riconosce il tipo di moto, sceglie il programma giusto e imposta la distanza tra il rullo anteriore e posteriore per quel modello. Vengono chiuse le porte anteriore e posteriore e, una volta che i rulli sono in posizione, si mette la prima e si parte. Tutto il sistema di simulazione è alimentato dalla trasmissione della moto, quindi dalla potenza applicata tramite la ruota posteriore. Portiamo la moto fino a circa 50 km orari e quindi testiamo i freni anteriori. Una volta che entrambi i rulli si sono fermati (bisogna toccare appena anche il freno posteriore per bloccarli), ripetiamo la procedura per il test dei freni posteriori. Infine, facciamo un test di potenza usando tutte le marce della moto, fino a raggiungere circa 110 km orari. Manteniamo questa velocità per un breve periodo, scendiamo tutte le marce e riportiamo la moto a 0 km/h, controllando l'innesto corretto delle marce e il ritorno in posizione della leva del cambio. Finita la prova, usciamo dalla "rolling road" con la moto, smontiamo la sella provvisoria e ricominciamo da capo con un'altra. In totale, percorriamo quasi un chilometro con ogni moto.

SERVE UNA FORMAZIONE SPECIFICA PER SVOLGERE QUESTO LAVORO?

Ovviamente bisogna avere la patente per la moto per lavorare alla "rolling road". Non ci vuole una formazione particolarmente complessa per imparare la procedura base, ma

servono tempo ed esperienza per acquisire la giusta sensibilità. Si impara a capire dal suono e dalla sensazione di guida se il motore ha qualche problema. Quando c'è qualcosa che non va, me ne accorgo prima che me lo dica il computer. Se viene rilevata una minima non conformità ai nostri standard, si rimanda tutto alla rettificata e dopo le modifiche necessarie la moto viene testata di nuovo.

È PERICOLOSO?

Può esserlo. Bisogna fare attenzione, come quando si guida su strada, anche se in questo caso ovviamente i pericoli sono diversi.

TI PIACE IL TUO LAVORO?

Moltissimo! Sono appassionato di moto da quando avevo 14 anni e ho avuto anche varie Triumph, tra cui una Daytona 900 e una Speed Triple T509. Non mi stanco mai di guidare all'aperto, ma devo ammettere che sarebbe fantastico avere un panorama da guardare durante le simulazioni. Rispetto alla linea di assemblaggio, è un lavoro meno faticoso fisicamente, e poi sto quasi sempre seduto! L'unico problema è che là dentro fa un caldo tremendo, soprattutto con i pantaloni protettivi che dobbiamo indossare.

LA TUA MOTO PREFERITA SULLA "ROLLING ROAD"?

Sono tutte fantastiche! Se proprio devo indicarne una, dico la Scrambler: è estremamente maneggevole e molto divertente da guidare.



MOTO DI RAZZA

La Sprint ST si è dimostrata una vera moto di razza, in ogni senso. Non ha mai accettato compromessi: casomai li ha sfidati. Si propone come una sportiva comoda anche sulle lunghe distanze, una moto touring capace di affrontare senza sforzo qualsiasi curva, nella quale equilibrio e potenza convivono in perfetta armonia.

Fin dal lancio, nel 2005, la Sprint ST è stata accolta con entusiasmo sia dalla stampa sia dal pubblico. Durante le prime fasi di progettazione della prima versione sono stati consultati molti dei proprietari della precedente Sprint ST, attraverso sondaggi ad hoc, e anche nel 2007, il feedback dei clienti ha contribuito a migliorare quello che era già un mezzo praticamente perfetto.

Mentre il motore resta giustamente invariato, i miglioramenti riguardano soprattutto il comfort di guidatore e passeggero. Per esempio, nuovi pannelli laterali aumentano l'isolamento termico e il profilo modificato della sella mantiene intatto il comfort, ma aiuta a sostenere la moto da fermi. Anche il manubrio sfoggia un design rinnovato: più rialzato e arretrato, assicura una

posizione di guida più rilassata. Il parabrezza maggiorato, finora disponibile come accessorio, è presente di serie.

La ST 2007 è dotata di una centralina Keihin di seconda generazione e la mappatura più sofisticata velocizza l'accensione, regala un'erogazione più pulita e migliora la combustione del carburante. Il nuovo pacchetto della Sprint ST comprende anche il kit di borse laterali rigide impermeabili, con pannello laterale in tinta con la moto, come equipaggiamento standard.

In più, chi volesse incrementare ulteriormente la capacità di carico, può aggiungere anche il bauletto abbinato. La moto sarà di nuovo disponibile con ABS opzionale. Il sistema ABS Triumph è stato progettato in modo da non interferire con le sensazioni di guida, pur garantendo un controllo ottimale in caso di frenate brusche. Con un'azione indipendente sui freni anteriori e posteriori, il processore elabora 100 calcoli al secondo e rileva il momento esatto in cui la ruota sta per bloccarsi.

Le due nuove opzioni cromatiche che si aggiungono al Caspian Blue per la gamma 2007 sono Phantom Black e Tornado Red.

SAPEVATE CHE...

- La Sprint ST è stata la moto più venduta nel Regno Unito della gamma 2006.
- Quindici a uno: è questo il rapporto fra le ST con ABS e in versione standard vendute in Svizzera.



IMPARREGGIABILE



DAYTONA 675

La Daytona 675 fa senza dubbio categoria a sé. Offre prestazioni incredibili, grazie al motore travolgente e al telaio di dimensioni contenute e dall'efficacia disammante. Ha ridisegnato la mappa delle Supersportive di media cilindrata, conquistando meritatamente le lodi incondizionate dei giornalisti più autorevoli della stampa specializzata e, in un colpo solo, ha ridefinito l'estetica e la sensazione di guida ideali di una Superportiva.

Certo, l'appello della Daytona 675 deriva in gran parte dal suo DNA unico, ma sono le performance straordinarie la sua caratteristica vincente. Per lei è disponibile una ricca gamma di accessori originali, tra i quali copri silenziatore, inserti estetici, paraocchi e parafango anteriore in fibra di carbonio. Alla colonna sonora provvede egregiamente lo scarico libero Triumph. E comunque disponibile anche il bellissimo scarico racing Atrous Titanium completo che aumenta la potenza massima di 5CV con un risparmio di peso di ben 6kg, anche questo, come tutti gli scarichi aperti, progettato esclusivamente per l'uso in pista. Inviata per il 2007, la Daytona 675 non smetterà comunque di stupire.

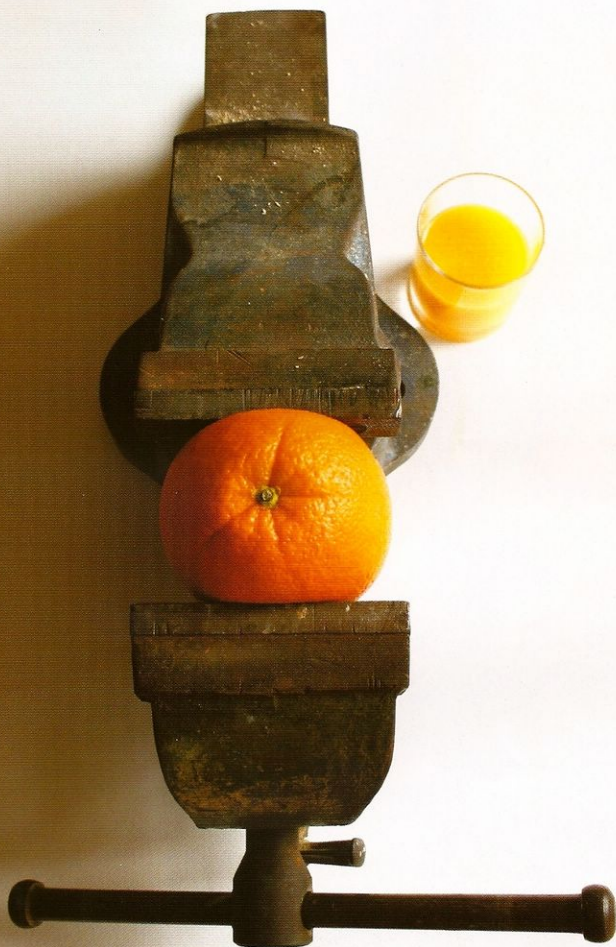
Sarà disponibile nei colori Scorded Yellow, Tornado Red e Graphite.

SAPEVATE CHE...

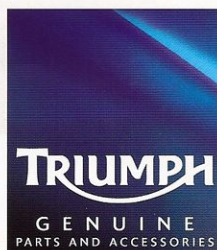
■ È la seconda Triumph più venduta al mondo.

■ È la moto che ha vinto più test comparativi sulle moto specializzate di tutto il mondo.

Certe volte avere la giusta attrezzatura è fondamentale!



Per maggiori informazioni sugli accessori originali
Triumph visitate il sito www.triumphmotorcycles.com



È stato un anno di fervente attività per il team Triumph impegnato a preparare il lancio della collezione abbigliamento 2007. Non era mai successo che le novità assolute fossero addirittura il 60% dei capi presentati! Mark Boswell ha passato in rassegna una piccola selezione dei nuovi arrivi.

I capi della collezione Triumph '07 sono attesi tra settembre e ottobre. La proposta comprende oltre 20 capi inediti, più di 60 nuovi articoli casual e una gamma completamente rinnovata di guanti, stivali e accessori personali perfetti per il tempo libero, non necessariamente in sella a una Triumph!

Degna rappresentante di questa collezione è la nuova tuta Paragon in due pezzi. Il design spiccatamente sportivo, pensato per i guidatori di Daytona 675 e Speed Triple, assicura comfort e vestibilità a tutti i motociclisti che amano la performance sopra ogni cosa. Le cuciture a contrasto e gli inserti pelle su pelle color argento esaltano il carattere di questo indumento esclusivo. La protezione paraschiena migliora l'aerodinamica, e la struttura in due pezzi offre una soluzione più versatile quando si scende dalla moto.



Se avete un'attitudine "cruiser", nel vostro guardaroba invernale non può mancare una giacca Sympatex Tiga o Pantha.

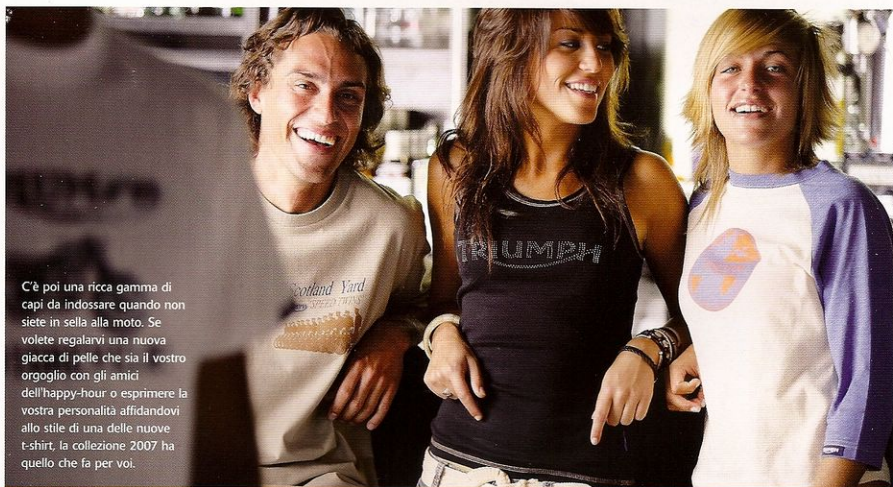


Un altro successo sicuro sarà la giacca Ace. Realizzata in pelle bovina brasiliana da 1,2 mm con finitura opaca, deve il suo fascino al motivo inconfondibile che solo i prodotti Triumph possono permettersi di sfoggiare: quel disegno a riquadri sulle spalle con la scritta "Triumph Racing" in bella vista, che fa di questa giacca un must per chiunque si senta un pilota classico.



L'abbigliamento Triumph di ultima generazione nasce da uno scrupoloso lavoro di ricerca che assicura le massime prestazioni in qualsiasi condizione climatica. La membrana Sympatex tiene a bada vento e pioggia, ma grazie alle sue proprietà traspiranti, regala anche il massimo comfort. Quando splende il sole e la temperatura sale, basta sfilare l'interno estraibile e godersi la sensazione di fresco sfruttando le aperture di ventilazione.

Dunque, le promesse essenziali di funzionalità sono mantenute senza compromessi sullo stile e il comfort. Triumph ha condotto ampie ricerche sui mercati e sta investendo molto per arricchire la sua gamma di risorse con nuovi tessuti e nuove tecnologie per il design e la vestibilità delle protezioni.



C'è poi una ricca gamma di capi da indossare quando non siete in sella alla moto. Se volete regalarvi una nuova giacca di pelle che sia il vostro orgoglio con gli amici dell'happy-hour o esprimere la vostra personalità affidandovi allo stile di una delle nuove t-shirt, la collezione 2007 ha quello che fa per voi.

Già durante i prossimi Saloni in programma a Birmingham, Colonia e Milano, potrete dare un'occhiata in anteprima a tutti i capi, che saranno disponibili presso i rivenditori autorizzati Triumph a partire da ottobre.

CLASSIC & CRUISER: ANNO 2007

PERFORMANCE CONTEMPORANEA

Testo: Roland Brown



Quando il direttore di Torque mi ha invitato a Hinckley per farmi dare un'occhiata in anteprima ad alcuni modelli della linea 2007 ho accettato con entusiasmo, pensando che con uno o due bicchieri di buon vino a pranzo le lingue si sarebbero sciolte e sarei riuscito a carpire qualche succulento segreto. Con mia somma delusione, ho scoperto che alla Factory non servono niente di più forte del caffè nero, così tutti i miei tentativi di indurre i miei accompagnatori a fornirmi il materiale per uno scoop sono falliti miseramente, suscitando solo commenti divertiti del tipo: "Pensavi davvero che di saremmo cascati?". Però, come promesso, mi hanno detto tutto sulle Classic e le Cruiser della prossima stagione, dandomi anche qualche dato interessante su cosa piace di più

a voi appassionati e perché.

Sul fronte delle Classic, la novità più interessante per il 2007 è l'aggiornamento della motorizzazione per la Bonneville, che abbandonerà il propulsore attuale da 790cc per l'unità da 865cc montata sul modello T100. Stessa sorte spetterà alla Bonneville Black, il che vuol dire che il motore da 790cc, con cui Triumph aveva lanciato il bicilindrico parallelo nel 2001, va definitivamente in pensione.

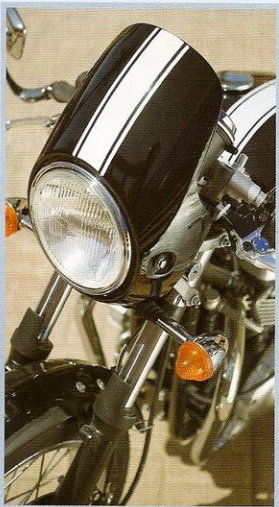
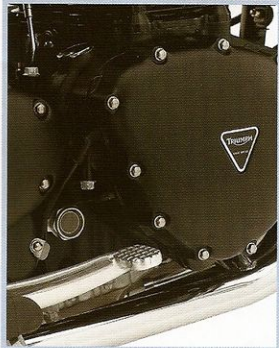
In effetti, con il nuovo propulsore la moto ha molta più grinta: la potenza di picco aumenta di 5 cavalli, salendo a 67 cavalli a un regime di 7200 giri/min. e, cosa ancora più importante, l'erogazione di coppia massima balza dal 60 a 70,5 Nm con un incremento del 17,5 per cento: un po' come aggiungere

l'IVA, ma molto più divertente. I piloti con le mani piccole saranno particolarmente contenti di sapere che questa versione aggiornata ha preso dalla T100 non solo il motore, ma anche la leva della frizione regolabile.

Il bicilindrico 2007 ha i basamenti neri, che nella Bonnie standard sono abbinati a coperchi lucidati e cromati. Invariata la gamma dei colori disponibili: Jet Black, Aluminium Silver e quel Goodwood Green che ricorda il colore rigoglioso dei prati di un tempo - niente a che vedere con quella roba giallognola e inaridita che potreste avere inavvertitamente dato alle fiamme durante il Festival of Speed. Fedele al suo nome, la Bonneville Black è tutta nera, dai copri motore alla verniciatura. Di sicuro questa versione "all black" farà furore in Nuova Zelanda.



Il motore nero completa il look della fantastica Bonneville Scrambler.



A PROPOSITO di colori, la T100 non ha più il vantaggio di prestazioni rispetto alla Bonneville standard, quindi ciò che la distingue ora è il serbatoio bicolore (con tanto di filetti colorati a mano), che per il 2007 è disponibile in versione bianco/nero e rosso/nero. Per alcuni mercati, sono disponibili in numero limitato anche altre combinazioni: verde/oro, bianco/blu e argento/arancio. Le informazioni sui numeri e i paesi sono piuttosto vaghe, quindi se vi interessa uno di questi abbinamenti, provate a chiedere e incrociate le dita.

Gli altri elementi che distinguono la T100 dalla Bonneville sono il contagiri, i paraserbatoio, i carter motore cromati e la leva del freno anteriore regolabile. Questi componenti e il motore più potente hanno contribuito al grande successo della T100 negli ultimi anni. L'anno scorso, le vendite sono aumentate del 24 per cento, superando quelle del modello standard. Alla Triumph si aspettano qualche cambiamento nel 2007, ma sono già molto soddisfatti dei risultati commerciali ottenuti finora. La famiglia Bonneville (standard, Black e T100) rappresenta un quarto del fatturato totale del marchio negli Stati Uniti, dove naturalmente l'opportunità di comprare un pezzetto di stona esercita un fascino irresistibile.

CLASSIC & CRUISER: ANNO 2007

UN'ALTRA bicilindrica retro che piace molto è la Scrambler – come dimostra il fatto che in Italia è la seconda Triumph più venduta dopo la Speed Triple. Dato che il 2007 è solo il secondo anno di vita di questo modello, non vi aspetterete grandi rivoluzioni, e infatti non ce ne sono. In realtà, la Scrambler sfoggia una nuova finitura nera del motore, e si propone anche in versione verde/argento, oltre che nelle combinazioni già esistenti bianco/rosso e bianco/blu.



SULLA Thruxton invece ci sono state varie modifiche estetiche, e qui Triumph ha dovuto fare davvero molta attenzione a non rovinare una moto già grandiosa. Questo modello ha avuto un successo strepitoso fin dal lancio, nel 2004, e secondo i sondaggi, il 94 per cento dei proprietari giudica lo styling da eccezionale a molto buono, quindi i progettisti avevano visto giusto. Per il 2007, hanno sostituito la fascia centrale a quadri con un motivo composto da due strisce sottili e una più larga, un tocco di stile, che ricorda molto da vicino alcune bicilindriche sportive prodotte nello stabilimento di Meriden negli anni Sessanta.

Personalmente sono più interessato a quel sei per cento di piloti che hanno sborsato non pochi dei loro sudati risparmi per una Thruxton e, a quanto pare, non sono così soddisfatti dell'estetica. Allora mi chiedo: hanno montato carenature Craven o usano lenti colorate di nero, invece che di rosa? Insomma, la Thruxton non sarà un missile, ma il look è fantastico: su questo non si discute! Il modello 2007 ha anche i parafranghi abbinati al colore della moto, disponibile in rosso o in nero, invece che argento.

Se siete d'accordo con quel 94 per cento, vi interesserà un breve riepilogo delle caratteristiche tecniche della Thruxton, che resta la Triumph bicilindrica più potente in assoluto, anche se i suoi giorni come unico modello dotato di propulsore da 865cc sono ormai lontani. Grazie all'effetto combinato delle hot cam e dei silenziatori più aperti, l'erogazione di picco arriva a 70 cavalli, tre in più rispetto ai modelli Bonneville, e anche la coppia massima è leggermente più elevata. Gli elementi di spicco della ciclistica sono i cerchi in lega, la ruota anteriore da 18 anziché 19 pollici e il disco del freno anteriore più grande, da 320 mm.

CRUISER CONTROL



PASSANDO alle Cruiser, Triumph è riuscita a resistere alla tentazione di migliorare il motore della Rocket III, che col suo tre cilindri da 2294cc è già la più grande moto speciale in circolazione e, a quanto pare, soddisfa il 95 per cento dei proprietari, che giudicano le sue performance eccezionali o molto buone. (Resta sempre quel cinque per cento di brontoloni:

provate a dare più gas, ragazzi!). Questa megamoto ha venduto più della Daytona 675 in misura di quattro a uno in Giappone ed è una delle Triumph più apprezzate in Canada, quindi si può dire che riscuote un certo successo un po' ovunque. L'unica novità per il 2007 è che sono stati abbandonati i colori giallo e grafite, che tanto non erano piaciuti a nessuno, e restano solo le versioni nera e rossa.

Anche la Rocket III Classic rimane invariata - così come resta intatta la confusione di molti sulle differenze tra i modelli Rocket standard e Classic. Per la cronaca, la Classic ha il manubrio arretrato, le pedane poggia piedi e la sella monopezzo, la verniciatura bicolore, il coperchio camma cromato e il silenziatore con terminale conico (invece che a taglio obliquo). Cupolini, borse rigide e altri accessori sono identici per entrambi i modelli. L'unica novità prevista per la Classic nel 2007 è la disponibilità della verniciatura bicolore in tre nuovi abbinamenti: bianco/blu e due versioni in rosso/nero, con la decorazione a filetti in oro o in argento.



Lo sfondo della strumentazione diventa nero per il 2007.



CLASSIC & CRUISER: ANNO 2007



INSIEME, l'America e la Speedmaster rappresentano il dieci per cento del fatturato totale di Triumph nel mondo e oltre la metà delle America costruite l'anno scorso sono state vendute negli Stati Uniti, quindi è chiaro che gli yankee adorano queste cruiser della vecchia Inghilterra, a prescindere da quali "silenziatori" montano. Tra le due, è l'America che mostra le modifiche più consistenti: oltre a quelle estetiche, di cui abbiamo già parlato, si notano la sella passeggero più grande e il copri catena cromato. In più, le ruote originali a raggi sono state sostituite con cerchi fusi, caratterizzati da un disegno a 12 razze molto diverso da quello della Speedmaster.

Ma la cosa più interessante è che l'America ha acquisito anche il propulsore della Speedmaster, quindi al posto del suo vecchio bicilindrico parallelo da 790cc, troverete un motore da 865cc. La potenza erogata in realtà risulta ridotta, ma la coppia massima aumenta del 15 per cento, da 60 a 69 Nm a un regime di 4800 giri/min. La nuova versione comprende anche leve regolabili del freno e della frizione, quindi l'America ormai gioca alla pari con la Speedmaster sotto ogni aspetto, tranne per il fatto che il freno anteriore ha ancora un solo disco invece di due.



MI ha colpito la statistica da cui risulta che la Speedmaster è la Triumph più venduta nientemeno che in Svezia. Strano per un paese così freddo, anche tenendo conto della nota predilezione scandinava per qualsiasi cosa che ricordi l'America. Dopo tutto, nell'elenco quasi infinito di accessori per la Speedmaster, che comprende ad esempio ben 23 articoli cromati diversi, mancano proprio le manopole riscaldate. Magari ci penseranno per il 2008?

Nel frattempo, la Speedmaster può vantare non poche novità. Grazie a una lega di alta qualità, i cerchi fusi sono più resistenti alla corrosione, quindi non hanno bisogno di verniciatura. Il vantaggio consiste nel fatto che ora gli orgogliosi proprietari li possono lucidare a specchio, e tutto quello sfregare senza dubbio aiuta a riscaldarsi, nelle lunghe serate di gennaio a Norrköping o a Växjö. Io però, essendo pigro e allergico alla pulizia dei cerchi della moto, trovo tutto questo zelo piuttosto curioso. E comunque, cosa c'è che non va in una finitura "nero olio di catena"? Gli esperti di Triumph frequentano regolarmente i raduni e i saloni dedicati alle motociclette Custom per capire come

adattare lo stile delle proprie cruiser al gusto dei Triumphisti.

Un risultato di questo confronto continuo è che i copri foderi della Speedmaster 2007 sono rastremati per dare un look più robusto, mentre i foderi sono lucidati. Il supporto della pedana destra è stato rinnovato, come entrambi quelli delle pedane del passeggero, entrambi fusi e con una linea più pulita; inoltre, il carter pignone ha ora una finitura liscia. L'altra novità sulle Cruiser è che i modelli Speedmaster e America si sono scambiati i sistemi di scarico, dopo che i commenti in arrivo dagli Stati Uniti hanno convinto la Factory che è la Speedmaster, in qualità di "Hot Rod", a meritare i classici terminali a fetta di salame. Non sembra tuttavia un errore fatale come quello in cui incappo mio cognato da adolescente, quando si mise l'orecchino sul lobo "sbagliato" (lanciando inavvertitamente messaggi fuorvianti), ma certo sarebbe meglio prenderci subito con queste cose.

Per fortuna, almeno questo l'abbiamo chiarito. Ma per quanto riguarda tutte quelle voci sui prototipi top secret, sono tornato dalla mia gita a Hinckley decisamente a bocca asciutta.

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 tiggeristi 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 Hacenda

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

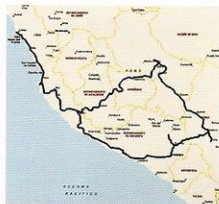
Saldo entro il 13.10.06

Quote di partecipazione

Pilota: 4.900 euro (spedizione moto compresa)

Passaggero: 4.500 euro

Supplemento camera singola (ove disponibile): 750 euro

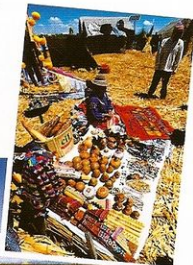


LA QUOTA COMPRENDE

- 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 ? h. ca.
- Visite monastero Santa Catalina, Cusco, Machu Picchu, Isole Uros e Sillustani con guida locale
- Trasferimento ferroviario a/r Ollantaytambo – Machu Picchu
- 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 Automobil 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 Spedizione 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"



TOUR DELLA SICILIA - Di Matteo Molino

I viaggi più belli nascono spesso per caso, durante una pausa caffè o una chiacchiera al bar, e poi senza dargli troppa importanza, si sviluppano da soli; si aggregano altri amici, il gruppo cresce, si scelgono date, tappe e... via, è fatta, si parte! È così che è nato questo bellissimo Tour della Sicilia articolato in soli quattro giorni (purtroppo troppo pochi per poter assaporare a fondo tutte le bellezze della "Trinacria"). Alla partenza ci contiamo in undici amici (Beppe, Pia, Matteo, Paola, Kiko, Pina, Paolo, Rafaella, Roberto, Simone e Francesco) e sette moto. Only Triumph (sprint, daytona, tiger, speed, scrambler).

È la prima volta che come R.A.T. Cagliari organizziamo un Raid di così tanti giorni in un'altra regione... siamo elettrizzati. Prima di partire abbiamo contattato Andrea, il pack leader del R.A.T. Meg di Palermo che, con grande disponibilità e autentica cortesia ci informa che anche loro hanno organizzato per il 22 e 23 aprile un Raid nella Sicilia Orientale con tappa a Taormina... decidiamo immediatamente di unirci al loro gruppo per fare insieme una parte del nostro viaggio. Il venerdì 21 ci imbarchiamo sulla nave alla volta di Palermo. All'arrivo in porto, sabato mattina, troviamo ad aspettarci due amici palermitani che ci fanno da guida fino alla sede del R.A.T. Meg dove facciamo conoscenza rapidamente con gli amici del R.A.T. (caspita sono davvero tanti) e fatta colazione (non si può fare a meno a Palermo di entrare in una pasticceria...entusiasmante) partiamo alla volta di Cefalù dove ci aspetta un altro gruppo di motociclisti. Ragazzi, Cefalù merita davvero più di una sosta, e noi, che non l'abbiamo mai vista, decidiamo di fermarci a visitarla. Ci dividiamo dal gruppo siciliano per poi rincontrarci a cena a Letojanni.

Nel film di Benigni "Johnny Stecchino" si diceva: "uno dei problemi più grossi di Palermo è ... 'u trafficu' Non è uno scherzo... a Cefalù, in moto, siamo rimasti imbottigliati nel traffico ... e d'estate come ci si muove?? Comunque facciamo in tempo a vedere il lungomare, fare delle foto e via... il tempo è tiranno e la nostra tabella di marcia (siamo già in ritardo) è fitta.

Per fare in fretta prendiamo l'autostrada ma dopo un susseguirsi di gallerie e viadotti decidiamo che è molto più interessante la vecchia statale, così, usciti a Capo d'Orlando ci godiamo una bellissima strada sul mare fino a Tindari. Chi non ha mai visto Tindari non sa cosa si è perso... da questo promontorio la vista sul mare è spettacolare. L'ora è giusta per fermarsi a pranzo poi una visita ai resti archeologici e al Santuario della Madonna Nera e via verso Giardini Naxos passando da

Randazzo e Linguaglossa (paesini arrampicati sull'Etna) attraverso una strada provinciale che può fare concorrenza alla Parigi-Dakar. Dopo quasi due ore di curve e tornanti siamo a destinazione. Per fortuna che il B&B ha vista sul mare. Per chiudere questa bellissima e intensa giornata ceniamo in un ristorante a Letojanni dove ci rincontriamo con i simpatici amici del R.A.T. di Palermo. Siamo distrutti ... e si va a nanna.

Taormina è una città bellissima e per di più se ci capiti in una limpida giornata di sole, vedi dei paesaggi incredibili. Verso sud-ovest si staglia imponente il vulcano Etna, verso Nord arrivi a vedere la Calabria, e davanti un mare incantevole con l'Isolabella che fa bella mostra di sé. Giro turistico scattando bellissime foto e tappa obbligata al teatro greco.

Partiamo per rispettare la nostra tabella di marcia che prevede di pranzare a Catania, e lasciati i bagagli al B&B, di salire sull'Etna a quota 2000 del rifugio Sapienza.

Rimaniamo entusiasmanti dai tornanti che ci portano in cima e qualcuno si lascia prendere la mano... l'asfalto ha un grip eccezionale.

Peccato che arriviamo dopo alcuni minuti dalla chiusura della funivia che ci avrebbe permesso di andare ancora più su verso il cratere centrale... chissà quando potremo tornare un'altra volta. Ci consoliamo a sera con una fantastica cena a base di pesce in un ristorantino sul mare di Acì Trezza (il paesino

descritto da Verga nei Malavoglia). Dopo cena tentiamo di fare un giro per Catania by night nei posti caratteristici della "movida" catanese ma... siamo distrutti... a domani. Colazione in pieno centro di Catania, vicino alla pescheria, tappa da non perdere e via alla volta della Sicilia meridionale. Tappe previste Licata e Agrigento. Ci aspettavamo di trovare a Licata i posti tipici che ci propone il telefilm della serie "commissario Montalbano" invece ci informano che le scene sono riprese in diversi paesi... restiamo un po' delusi ma ci rifacciamo subito all'arrivo alla valle dei Templi di Agrigento... merita molto.

Peccato che sia l'ultimo giorno, il tempo è praticamente volato e stasera c'è l'imbarco. Tappe di oggi sono Sciacca, Selinunte, Erice ed infine Trapani.

Sciacca è un'antica località termale famosa per le sue ceramiche e per il carnevale, facciamo in tempo a fare una sosta nella piazza centrale che domina il porto e il golfo da circa 60m di altezza e gustarci davanti a questo spettacolo della natura i meravigliosi prodotti della locale pasticceria artigianale (gelati, cannoli, ecc...)...queste sono colazioni che meritano di essere ricordate.

Si arriva a Selinunte in perfetto orario sulla tabella di marcia e ci



Su www.triumph.it i report degli eventi e le photo gallery.



rechiamo subito al parco archeologico più grande d'Europa... ed abbiamo constatato che è vero. Per fortuna abbiamo la brillante idea di prendere a nolo il trenino elettrico con l'accompagnatrice che, trasportandoci in lungo e in largo attraverso chilometri di resti archeologici di straordinaria bellezza e maestosità, ci spiega la storia del sito, altrimenti avremo fatto in tempo a visitarne neanche un decimo. Pranzo con gamberoni di Mazara del Vallo ed inforcate le nostre moto ci avviamo per l'ultima tappa del viaggio che non intendiamo perdere per niente al mondo, Erice. Tutto quello che avevamo sentito dire su questo paesino medioevale è nulla in confronto alle bellezze che vi abbiamo trovato. Città di origine fenicia e greca dedicata ad Afrodite e Venere arroccata sul monte omonimo a 750 m, domina la valle e il mare di Trapani.

Arriviamo da una strada piena di tornanti e paesaggi mozzafiato e,

parcheggiate le moto, ci concediamo due ore di passeggiata tra stradine che si aprono improvvisamente su terrazze affacciate sul mare, chiese, monasteri e castelli medioevali. Particolarità di Erice è la sua perfetta forma di triangolo equilatero con ai due vertici la chiesa Madre (XV sec. in stile neo-gotico) a sud-ovest e il castello di Venere (XII sec. stile normanno) a sud-est ed al centro perfetto la chiesa di San Pietro con il monastero.

Siamo sulla nave, già di ritorno ed abbiamo il tempo di fare un primo bilancio di questo bellissimo ed affascinante viaggio di circa 1000 chilometri attraverso una terra bellissima e qualcuno già progetta un probabile prossimo viaggio.

Un ringraziamento particolare agli amici del R.A.T. Meg di Palermo, in particolare Andrea Calabrese e Johnny, che aspettiamo prima o poi in Sardegna per poter ricambiare l'ospitalità.

MASSA MARITTIMA - Di Raffaele Ferraro

Appena tornati dal giro e non vediamo l'ora di descrivere il nostro ultimo raid per la stagione 2006! La meta, fra le più affascinanti in Italia, è stata Massa Marittima nel mezzo della Nostra Toscana. Ci siamo incontrati, come ormai di routine, prima a Massa (Alle 9:00 o giù di lì) e poi a Lucca un'oretta dopo. Così facendo siamo diventati un bel gruppetto di ragazzi che, strano ma vero, ancora una volta ha preferito il caldo afoso, l'odore delle gomme quasi fuse sull'asfalto e il formicolio delle mani (e non solo) ad una rilassante giornata al mare!! Certo sapevamo che non saremmo mai stati come al Cento Croci tour (quando l'Estate non era ancora iniziata), ma comunque siamo stati davvero affiatati e, come sempre quando non si è in tanti, nessuno si è perso! I paesaggi da Pontedera in poi si sono colorati dell'oro delle colline arse dal Sole e del bronzo dei casolari, che si alternavano fra i colli di terra che come plasmata dal uno scultore del rinascimento riempivano ogni vista. Sulla visiera del casco si ritagliava un paesaggio incredibile di molti colori e profumi e su tutto, solo il rombo dei Nostri motori. Dopo molte pieghe e qualche curva presa per la sua tangente, abbiamo attraversato paesi dal sapore medioevale ancora così vivi da lasciare nel cuore il sapore ed il desiderio di essere ancora Eroi. Eroi, sì! Non sto esagerando spesso in moto (come in questo caso) facciamo molti Km alla ricerca di nuove emozioni, di luoghi che lascino in Noi qualcosa di nuovo. Guidiamo per ore impostando curve a tutte le velocità, trovando nuove traiettorie, spostando il Nostro limite sempre un po' più avanti. Lo facciamo perché la moto è così senza mezzi termini, tutto diretto ed immediato, per nulla indifferente. Inutile raccontare del pranzo, tutti mangiano, bello da raccontare invece è il sottofondo, l'atmosfera di vera intesa fra persone che in comune hanno solo la Passione.



LUNA DI MIELE IN TRE - Di Sean Wheeler e Stefania

Il 24 giugno io e Stefania ci siamo sposati e da patiti motociclisti con cui abbiamo potuto rinunciare alle due ruote nemmeno in questa occasione. Un matrimonio iniziato in questo modo non poteva che avere una luna di miele a tono! Caricate le borse siamo partiti all'avventura senza un'idea precisa dell'itinerario da seguire e soprattutto senza nessun tipo di pernottamento o guida turistica. Nella nostra testa c'era solo un desiderio: "viaggiare", per cui fissata la direzione nord avremo cercato di raggiungere, forse permettendo, la terra della nostra Tiger 955i che abbiamo soprannominato "Pussycat".

Partenza da un piccolo paese dell'Umbria in direzione Toscana, dove sostiamo per due giorni ospiti da una coppia di amici motociclisti con cui condividiamo numerose vacanze. Il 3 luglio, finalmente, imbocchiamo la sinuosa Volterrana, immersa nei campi di girasole in fiore verso il mare e poi costeggiamo fin verso Genova. Ma qui siamo costretti ad accelerare l'andatura e quindi tristemente l'autostrada ci porta via verso il Lago di Como. Cullati dalle curve delle sue sponde decidiamo di fermarci in prossimità delle rive a Lezzeno, dove abbiamo modo di gustare del buon pesce di lago. L'indomani percorriamo la sponda comasca del lago per poi inerpirci sul Maloja che, con le sue ultime spire, ci porta ad immergerci nel paesaggio alpino. Il tragitto è entusiasmante, le strade sono larghe e ben asfaltate e siamo sorpresi dell'attenzione che all'estero viene riservata ai motociclisti. Seguiamo per St.Moritz e Zerneux poi imbocchiamo il passo Flüela con i suoi ampi sentieri.

I repentini sbalzi di temperatura che abbiamo subito in questi pochi giorni ci suggeriscono di fermarci per un breve riposo presso il silenzioso paese di Klosters. Siamo decisamente in un luogo diverso dal nostro e lo si capisce anche dalla colazione. Sulla tavola c'è l'imbarazzo della scelta per cui, ben rifocillati, siamo pronti a partire per la nuova meta. Evitiamo accuratamente qualsiasi autostrada, ci godiamo il paesaggio e arriviamo a Lindau sul lago di Costanza. Il tempo è veramente invitante e, ovviamente, noi abbiamo in valigia i costumi da bagno quindi ci fermiamo

in un B&B a Wasserburg e non resistiamo alla tentazione di tuffarci nell'acqua del lago. Dopo un breve soggiorno lasciamo il lago per addentrarci nella Foresta Nera, le strade sono tutte per noi e nel tragitto ci capita di incrociare solo altri motociclisti ed escursionisti a piedi e in bicicletta. E' emozionante attraversare uno dei polmoni d'Europa e ci concediamo un profondo "respiro" al riparo delle lanciate ed alte conifere, l'aria è freschissima.

Strada facendo vuoi per le emozioni provate, i luoghi che abbiamo scoperto, le condizioni climatiche favorevoli, vuoi per la resistenza fisica che abbiamo acquisito dopo il fisiologico "rodaggio" che ogni viaggio in moto richiede, cominciamo a credere che il nostro sogno potrebbe realizzarsi. L'Inghilterra non sarà poi così lontana! Intanto noi siamo già sulle sponde del Reno e domani contiamo di raggiungere il Mare del



Nord. Dormiamo a Gernersheim, dove risiede una delle più antiche università d'Europa. Attraversiamo tutto d'un fiato quel che rimane della Germania per passare il Lussemburgo (dove i prezzi delle benzine sono convenienti) e il Belgio, per fermarci a Middelkerke. Qui il vento è talmente forte che le folate di sabbia invadono la strada e ci investono, il mare è plumbeo e un po' inquietante. Il nostro sguardo fissa l'orizzonte sperando di scorgere la nostra meta. Finalmente da Calais approdiamo "sulle bianche scogliere di Dover", il contakilometri segna 2200km. Il tragitto in nave è stata l'occasione per prepararci psicologicamente ad affrontare la guida a sinistra, ci siamo! Appena sbarcati resto un po' in coda con altri mezzi per ambientarmi, tutti guidano dimostrando grande rispetto dei limiti di velocità e la solita attenzione per le due ruote. I motociclisti sono sempre molto socievoli e in tutti questi km abbiamo scoperto che, se noi italiani siamo soliti salutarci con un cenno della mano, in Germania lo fanno con un movimento della gamba e gli inglesi salutano con un cenno del capo incuranti del peso del casco e, soprattutto, della "cervicale"! Maturiamo la consapevolezza di essere arrivati in Inghilterra quando una pioggerellina sottile ci sorprende nell'antica cittadina di Winchester e, come due cavalieri, ci ritroviamo al cospetto della Tavola Rotonda di Re Artù. Il nostro viaggio prosegue per Poole dove ci fermeremo per un paio di giorni, uno dei quali decidiamo di lasciar riposare Pussycat e ci facciamo una piacevole escursione nel bosco. In Italia si festeggia la Coppa del Mondo e noi percorriamo la costa del Dorset alla ricerca di castelli e ruderi tra gli innumerevoli scorci panoramici... Ci fermiamo in un motel a Honiton e il giorno seguente le coste della Cornovaglia ci presentano un paesaggio inatteso. Molte insenature subiscono in maniera significativa le alternanze di alta e bassa marea sino a lasciare intere baie e tante barche letteralmente senz'acqua. Il tempo minaccia la solita pioggerellina e noi ci troviamo nei pressi di Marazion dove si trova l'omologo inglese del Monte di S. Michael e, sebbene la marea non sia particolarmente bassa, si intravede per un tratto il sentiero che dalla spiaggia porta all'isola. Il conto alla rovescia per il rientro è cominciato, quindi ci proiettiamo per la punta estrema della Cornovaglia che porta il nome evocativo di Land's End, la "Fine della terra". La strada del rientro ci porta a Tintagel dove si ritiene siano le rovine del castello di Re Artù e poi al mistico cerchio di Stonehenge. La visita al sito lascia senza parole e regala una sensazione davvero emozionante. Raggiungiamo quindi il mitico circuito di Thruxton e visitiamo l'antica Salisbury prima di imboccare l'autostrada per Dover. Al porto il contakm segna 3700km.

In varie tappe ripercorriamo la strada a ritroso fino al confine svizzero con l'Italia e di buon mattino ci lasciamo dietro nell'ordine il S. Bernardo, le pendici del Monte Bianco, il piccolo S. Bernardo, la Val d'Isère e il Moncenisio.

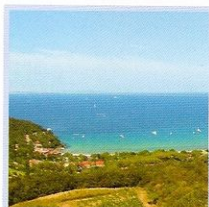
La nostra luna di miele è finita e noi siamo appagati dai paesaggi, dalle culture, dai cibi e dalle conoscenze fatte in tutti questi 5800km percorsi. Gran parte del nostro orgoglio è soprattutto rivolto alla nostra Pussycat che senza batter ciglio si è inerpata dal mare su per i passi, lambendo i ghiacciai, attraversando un quarto d'Europa per arrivare alla sua terra di origine e coronando il nostro sogno.



Gli appuntamenti che chiuderanno la stagione.

23/24 settembre - TT Elba Ride (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...

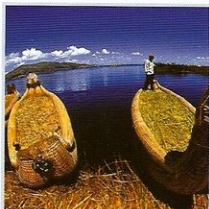


RAID

Dedicati ai viaggiatori con la V maiuscola.

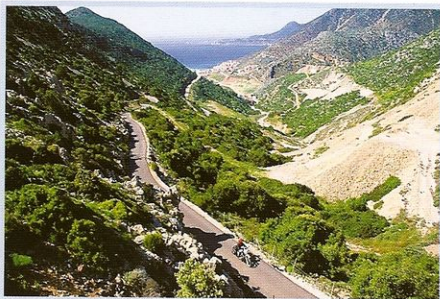
26 dicembre 2006/12 gennaio 2007 - Perù Tiger Raid

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.



Per conoscere i programmi nel dettaglio e le modalità di partecipazione, visitate il sito www.triumph.it

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

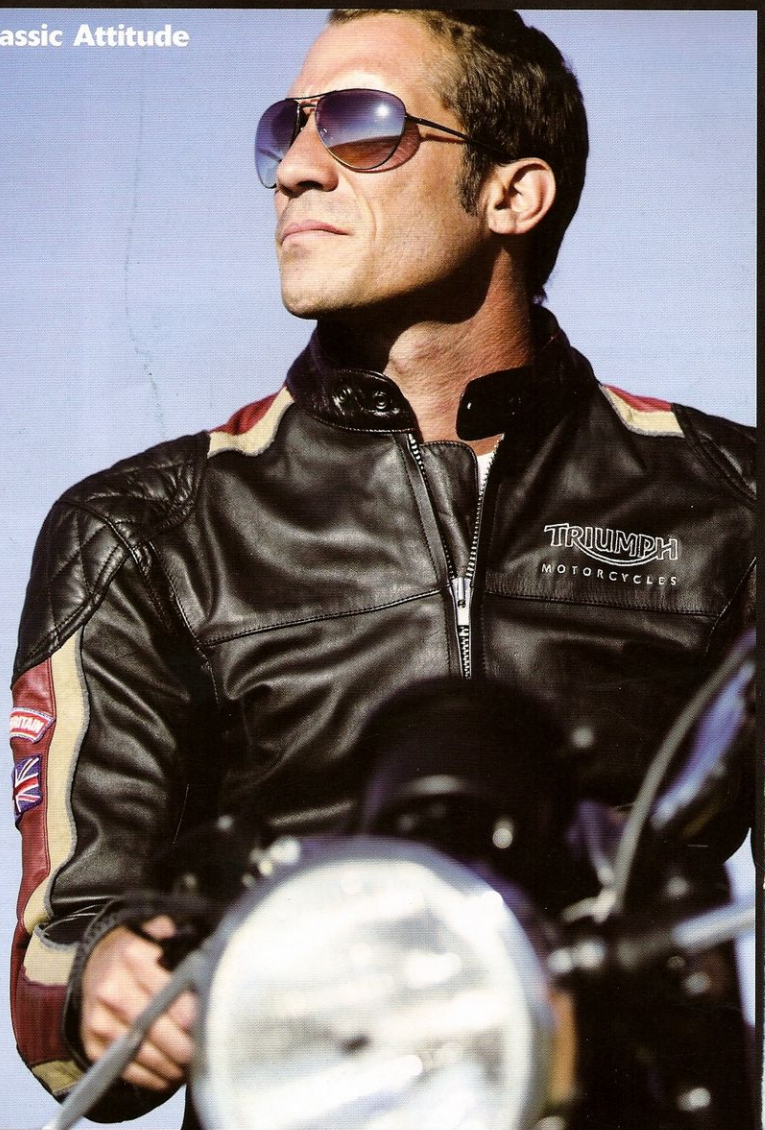
packleader.alessandria@triumph.it
packleader.bari@triumph.it
packleader.bassano@triumph.it
packleader.bergamo@triumph.it
packleader.biella@triumph.it
packleader.bologna@triumph.it
packleader.bolzano@triumph.it
packleader.brescia@triumph.it
packleader.cagliari@triumph.it
packleader.caserta@triumph.it
packleader.catania@triumph.it
packleader.catanzaro@triumph.it
packleader.cesena@triumph.it
packleader.chiavari@triumph.it
packleader.como@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 Supertrè
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.salerno@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

TRIUMPH
CLOTHING

The Classic Attitude



GO YOUR OWN WAY

La nuova Collezione Abbigliamento 2007 sarà disponibile da novembre presso le Concessionarie Autorizzate
La giacca indossata è la Rivton Jacket