

# TRIUMPH

OK

Numero 42 - Inverno 2006

## SPIRITI GEMELLI

L'EVOLUZIONE SI SPINGE SIN DOVE  
L'OCCHIO RIESCE A GUARDARE



## S I P A R T E !

"So this is Christmas. And what have you done?" Another year over a new one just begun." Anche voi nelle ultime settimane sarete stati bombardati da queste parole dell'immortale John Lennon: siamo a Natale, è trascorso un altro anno, ne inizia uno nuovo, e voi cosa avete fatto? Se riuscite a trattenervi dall'istinto giustificato di dare una martellata agli altoparlanti, potete prendere queste parole come uno spunto di riflessione. Per quanto mi riguarda, quello passato è stato un anno di cambiamenti, viaggi e scoperte.

Ho iniziato con un giro di visite nei nostri mercati secondari tra febbraio e marzo.

Nell'arco di quattro settimane, sono salito su 19 aerei, perdendo il bagaglio una volta, ho vissuto le "gioie" di un decollo interrotto e sperimentato ben due colpi di fulmine in volo - nel senso letterale del termine! - sono rimasto bloccato da una bufera all'aeroporto di Amsterdam e ho superato indenne l'atterraggio più spaventoso della mia vita (con un vento forza 8) a State College, in Pennsylvania. Forse avrei dovuto viaggiare solo in sella a una Triumph! Nello stesso periodo, abbiamo fatto un piano delle iniziative previste nel 2006 e comincio a pensare al 2007. In più, siamo stati testimoni diretti di alcuni eventi fantastici, come la serata "porte aperte" con i concessionari a Fort Worth, gestita in modo impeccabile, che ha richiamato oltre 250 persone, e la T-Night di Amburgo, un'occasione davvero unica con più di 1500 clienti che hanno fatto baldoria per tutta la notte.

Dopo l'emozione del Pyrenes Raid 2006, mi sono dedicato molto a Torque, il segno più tangibile del cambiamento compiuto nel corso del 2006, e posso dire che è stata un'esperienza davvero molto istruttiva!

Poi c'è stato il Tridays! Purtroppo non ho potuto partecipare quest'anno, ma ci sarò di sicuro l'anno prossimo. I nostri rivenditori quest'anno si sono dati davvero molto da fare con i R.A.T. pack, come dimostra il numero record di eventi organizzati in tutto il mondo, e ci sono già nuove iniziative per il 2007. Se volete tenervi aggiornati sugli ultimi sviluppi e commenti, non perdetevi d'occhio il sito [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com).

Il mio anno si è chiuso con un viaggio in Giappone, destinazione insolita e decisamente diversa, che mi ha offerto un'esperienza molto intensa e istruttiva.

Quando al 2007, chissi cosa ci porterà: altri cambiamenti, di sicuro, qualche altro viaggio, si spera, e indubbiamente nuove scoperte. E adesso torniamo a immergerci nel clima natalizio.

Incontro con i locali in Giappone.

Simon Carter  
Direttore

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

Home > R.A.T.  
 Conoscimento  
 Perché celebrare  
 Philosophie  
 Torque online  
 Partecipare e  
 Apprendere  
 Abbonamento  
 R.A.T.  
 R.A.T. News  
 Conoscere il Club  
 Assicurazione  
 PACO R.A.T.  
 Pack  
 Conoscere il Club  
 Foto e Torque  
 del R.A.T.  
 La vostra storia  
 Paesi  
 Torque  
 Conoscete  
 L'azienda  
 Contatti  
 News & Download  
 Conoscete  
 Conoscete

**R.A.T. - Riders Association of Triumph**

Se Torque è una manifestazione diretta dall'anno a lo stesso stile per chi lo guida.

Ecco perché è il club che sceglie più moto, le quali sono pronte, ed esso perché diventare capo R.A.T. è parte integrante dell'anno di manifestazione.



EVENTI NAZIONALI >

EVENTI LOCALI >

ESPERIENZE TORQUE DEL R.A.T. >

NOTTE 4 R.A.T. TRIDAYS >

LA RINNOVAZIONE >

PROBLEMI CON LA VOSTRA RINNOVAZIONE >

## Istruzioni per il rinnovo

Cos'hanno in comune Bette Midler, Woody Allen e la vostra iscrizione al R.A.T.? La data del compleanno: 1° dicembre!

Nei primi dodici mesi di iscrizione gratuita, ben 40.000 di voi hanno sottoscritto l'abbonamento a Torque online. Mentre Bette e Woody possono starsene tranquilli in attesa dei biglietti di auguri, per festeggiare il vostro "compleanno R.A.T." voi dovrete fare una visita al sito [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com).

Se desiderate ricevere Torque anche nel 2007, andate subito a visualizzare i vostri dati, controllate l'indirizzo di spedizione e selezionate la casella per rinnovare l'iscrizione. Se avete dimenticato la password o il nome utente, seguite le istruzioni che appariranno sullo schermo.

Se invece non siete ancora iscritti al R.A.T., provvedete subito! Bastano pochi minuti per completare la procedura che vi consentirà di ricevere una copia di Torque direttamente a casa vostra per tutto il 2007.

Saremo felici di continuare questo viaggio con tutti voi per un altro anno. Grazie del sostegno!

## Aggiornamenti Web

Finalmente potete visionare online tutta la gamma di accessori e abbigliamento. Le nuove pagine offrono la possibilità di vedere gli articoli da più angolazioni e studiare i dettagli dell'intera collezione di Hinckley. Se quindi volete sapere tutto di

un accessorio per la vostra Rocket III o confrontare i colori di una nuova tuta da corsa da abbinare alla vostra Speed Triple, vi basta andare sul sito [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com).



## La Tiger 1050 comincia a ruggire

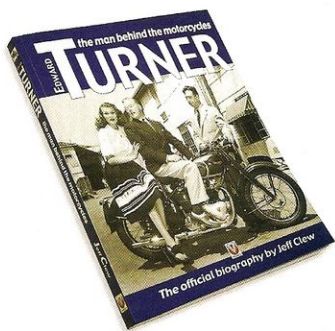
Con uno spettacolare evento che ha coinvolto tutte le concessionarie, la nuova Tiger è stata presentata alla rete inglese. Svoltasi nel famoso complesso di Belfry, che sorge accanto allo stabilimento di Hinckley, la convention ha avuto come tema principale la "customer satisfaction", ovvero la volontà di porre la soddisfazione del cliente in cima alla lista delle priorità di Triumph. Il compito di togliere il telo che copriva la Tiger è stato affidato a Neil Black, capitano della squadra di rugby - guardacaso - dei Leicester Tigers. "Chi meglio di Neil Black, uno dei più apprezzati giocatori inglesi - ha commentato Bruno Tagliaferri, marketing manager di Triumph - avrebbe potuto battezzare in modo ufficiale l'ultima nata della famiglia Triumph".

La nuova motocicletta è già disponibile presso le concessionarie ufficiali ad un prezzo di 10.300 euro su strada e, se il buongiorno si vede dal mattino, tutte le ottime recensioni già riportate dalle principali riviste mondiali fanno ben sperare per il futuro della Tiger.



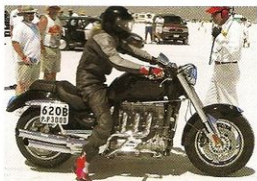
Neil Black saggia la nuova Tiger in compagnia di Bruno Tagliaferri.

## Edward Turner, l'uomo di Meriden



Per la prima volta, la vita di Edward Turner, probabilmente il più rinomato fra i designer inglesi di motociclette, è stata raccontata per intero. Come tutti i "geni", c'è che lo ha amato e chi lo ha odiato e, sebbene alcuni lo vedessero come un irascibile negriero, è indubbio che Turner seppe trasformare Triumph in una delle aziende faro dell'industria britannica.

Questo bel libro di 160 pagine, scritto da Jeff Claw, ricco di aneddoti sulla vita di Turner e gli anni di Triumph è acquistabile solo online, al prezzo di 17,99 sterline, sul sito [www.veloce.co.uk](http://www.veloce.co.uk). Ai lettori di Torque che lo ordineranno entro il 20 dicembre 2006 è riservato uno sconto del 20%; per ottenerlo è sufficiente citare nel modulo d'ordine il riferimento WP0101.



## Record di velocità con la Rocket III

Bob Walton Jr. passerà agli annali della storia come l'uomo che ha stabilito il record di velocità su terra nelle Salt Flats di Bonneville, durante la Speed Week 2006. La "Texas Rocket", sponsorizzata e messa a punto da Eurosport Cycle e Perry's Motorcycles di Fort Worth, Texas, ha raggiunto 225,954 km orari il 14 agosto. Dunque il proprietario della moto, "Wild Bill" Powell, ora può affermare ufficialmente di possedere la "3000 Production" (camma in testa) più veloce della classe, la Triumph di serie più veloce della storia e la cruiser più veloce che abbia mai percorso le pianure salate.

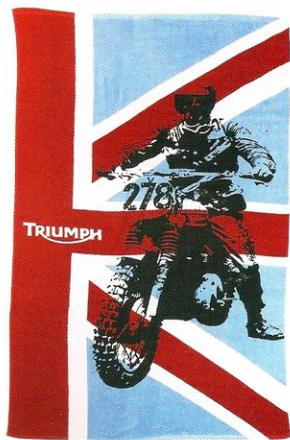
## Pensate alle feste... Ai regali ci pensa Triumph

Non sapete cosa regalare ai vostri cari per Natale e vi serve un'idea? Nessun problema! Scegliete tra gli oltre 60 nuovi articoli pensati da Triumph per la collezione 2007 di abbigliamento e accessori personali, e godetevi le feste senza l'assillo dei regali.

Per farvi arrivare puntuali a ogni appuntamento, Triumph propone tre nuovi orologi per questa stagione. Il più prestigioso della gamma è il Carbon Chrono III, con la cassa in acciaio inossidabile da 43 mm e il quadrante in fibra di carbonio. Poi c'è lo Sport Classic Watch, cui si è aggiunto il Ladies Diamond Chrono, lo splendido orologio da donna impreziosito da 8 diamanti incastonati nella lunetta.

Nella gamma Triumph troverete tante altre idee regalo, tra cui fibbie e cinture, gemelli, portafogli e un nuovissimo telo da spiaggia. Per i fan più giovani della famiglia, Triumph ha realizzato una nuova linea di T-shirt e di felpe con cappuccio da non perdere.

Per rendere il vostro Natale Triumph davvero memorabile, fate un salto al concessionario Triumph più vicino a voi.



## Competizioni della 675 - Tiriamo le somme in patria...

Adam Tempest, tecnico responsabile dell'omologazione presso lo stabilimento Triumph di Hinckley, è un patito di moto nel senso più ampio del termine.

Il 2006 è stato un anno di grandi trionfi per Tempest, che ha conquistato il titolo di campione di Road Racing nella categoria Sound of Thunder, in Inghilterra.

Sono stati i colleghi del reparto design di Triumph a incoraggiarlo a partecipare alla gara con la 675. "Ho tormentato i nostri commerciali per avere una moto il più presto possibile e in un freddo venerdì pomeriggio di gennaio finalmente sono tornato a casa sulla mia 675 grigio grafite nuova fiammante", racconta Tempest. "Dopo questa veloce, ma prudente, corsa verso casa, mi sono impegnato a cercare un'occasione per esplorare meglio le potenzialità della moto su pista, e per fortuna ho scoperto che era disponibile una giornata a Silverstone a soli sei giorni di distanza".

Dopo un test soddisfacente, è arrivato il momento di scegliere in quale classe correre.

Data la configurazione del motore della Triumph, la moto poteva correre nella classe NG Supersport 600, che di solito comprende modelli con quattro cilindri in linea e bicilindriche 750.

In più, risultava idonea per competere nella categoria Sound of Thunder, cui possono accedere le moto a due o tre cilindri, fino a un massimo di 1200 cc.

Tempest è stato l'unico a correre entrambe le gare con la Daytona 675 Triple, il che ha significato affrontare le corse in successione, passando subito dalla Sound of Thunder alla serie 600, con pochissimo tempo per riempire il serbatoio, riprendersi dalla tensione e recuperare energie: una vera sfida nella sfida! E nonostante tutto questo, Tempest è riuscito a ottenere un ammirevole 4° posto complessivo nella 600 e ad aggiudicarsi la vittoria in tre gare, ma soprattutto, è salito sul gradino più alto del podio nella categoria Sound of Thunder. Dopo un'intensa ed emozionante stagione di corse, Adam ha conquistato il titolo a Donington Park a settembre, vincendo tre gare su quattro in un fine settimana davvero memorabile.

Adesso punta in alto e nel 2007 spera di competere nel campionato inglese Supersport. Per realizzare questo sogno ambizioso, servono altri sponsor. Chi desidera offrire sostegno o contribuire alla campagna di Adam, e vederlo gareggiare con la Daytona 675 Triple in questa categoria prestigiosa, può contattarlo all'indirizzo [adamtempest@hotmail.com](mailto:adamtempest@hotmail.com).



Adam Tempest, campione 2006 classe Sound of Thunder.

## ... e all'estero

La premiata Daytona 657 Triple ha mietuto successi non solo in patria, ma anche nel resto d'Europa.

Nel quarto round del campionato nazionale greco Supersport 600, disputato sul circuito di Megara, 50 km a ovest di Atene, la squadra Triumph guidata dall'esperto team manager George Pierakos, è riuscita a conquistare la piazza più alta del podio con il più volte campione greco Sakis Siniotis.



Qualcosa di simile è successo in Finlandia, dove Sami Penna ha ottenuto parecchie vittorie nel corso della stagione nel campionato nazionale finlandese, gareggiando per il Team Motomarket.



Paul Willees/www.pswillies.com

IN PROVA



# VITE "PARALLELE"

Testo: Roland Brown

Foto: Jason Critchell



**Cade** di nuovo una pioggerellina insistente negli ultimi scampoli di questa tipica giornata ventosa di autunno, mentre esco in accelerazione da una curva dall'aspetto scivoloso sull'America, inseguendo la Speedmaster lungo un tratto di strada tortuoso nel selvaggio Essex. La nostra giornata in sella a questa coppia di cruiser aggiornate per il 2007 è agli sgoccioli, e il ritmo è salito al punto giusto.

La Speedmaster là davanti dà una brusca accelerata appena l'ultima curva si apre su un rettilineo. L'America col serbatoio blu che sto guidando le resta incollata, tenendo il passo senza difficoltà con una sgasata. Le due Triumph si presentano rombando sul rettilineo in formazione compatta, quasi fossero legate l'una all'altra da un'invisibile corda. Sono molto simili, sia come prestazioni che come look. E non c'è da stupirsi, visto che montano lo stesso bicilindrico parallelo da 865 cc, finora in dotazione solo sulla Speedmaster, che sull'America ha rimpiazzato l'unità da 790 cc.

Vista questa inedita somiglianza tra le cruiser, sembrava una buona idea fare un test congiunto per mettere in luce le novità, evidenziare le differenze e magari scegliere la preferita. A dire il vero, mi era parsa un'idea fantastica anche per via dei bellissimi ricordi di quando avevo guidato queste due moto negli Stati Uniti all'epoca del lancio per la stampa, l'America (o Bonneville America, come si chiamava allora) in Georgia nel 2001, e la Speedmaster in California l'anno successivo.

Un test di confronto in una località altrettanto soleggiata sarebbe stato l'ideale, mentre in Inghilterra cadevano le ultime gocce di pioggia estiva.

Ma, ahimè, ai piani alti avevano ben altri programmi. La scelta, forse frutto dell'ironia crudele di qualcuno, non è caduta su Sacramento, in California, o la South Beach di Miami, ma su Southend-on-Sea, tradizionale destinazione per le gite fuori porta degli "east ender" londinesi, le cui attrazioni principali comprendono le distese di fango spazzate dal vento alla foce del Tamigi e scalagnati centri

commerciali dai nomi improbabili, tipo New York e Las Vegas.

"Soufend" non è particolarmente chic, soprattutto in una piovosa giornata di fine settembre. Però in compenso prometteva infinite possibilità di consumare patatine e tè, nonché "salsiccie giganti" e altre specialità locali dai nomi altrettanto storpiati, servite dai simpatici camerieri del caffè KJ's sul lungomare semideserto. E va detto che, mentre il fotografo Jason sistemava le moto e iniziava a scattare, il sole ha fatto un'improvvisa apparizione specchiandosi sulla vernice colorata e la cromatura, al punto che le due cruiser sono riuscite nell'improbabile missione di infondere alla scena un tocco di fascino made in Hinckley.

Le modifiche evidenti sui modelli 2007 sono quasi tutte estetiche, in particolare per quanto riguarda la Speedmaster, che sfoggia orgogliosamente i suoi nuovi cerchi in fusi. Realizzati in una lega di alta qualità che non richiede verniciatura, mostrano una superficie lucidata ancora più splendente. Con quel vento sferzante dal mare mi veniva da pensare che un rivestimento anti-salsedine sarebbe stato appropriato per tutto il telaio di entrambe le moto, ma è presumibile che i potenziali proprietari di una Triumph siano fatti di

tutt'altra pasta. Questa nuovissima Speedmaster era davvero lucidata a specchio in ogni parte, compresi i nuovi copri forcella rastremati e gli steli della forcelle, che nella versione 2007 sono in lega e non cromati.

Ovviamente non abbiamo resistito alla tentazione di saltare sulle moto per fare un po' di scena su e giù per il lungomare, sebbene non ci fosse praticamente nessuno su cui fare colpo. Mi sono accaparrato subito la Speedmaster, solo perché la verniciatura rossa-nera con filetti dorati era quasi identica a quella di un'amatissima Bonneville T140 750 che possedevo un tempo. Il look retro è un elemento essenziale del fascino di entrambi i modelli.

A causa delle recenti normative sulle emissioni, il nuovo motore Triumph DOHC a otto valvole produce al terminale un suono più attenuato rispetto al mio vecchio bicilindrico ad aste e bilancieri. La Speedmaster adesso scarica il suo rombo attraverso un paio di silenziatori con finale a fetta di salame, avendo scambiato i sistemi di scarico con l'America (le altre novità rispetto al modello precedente sono la pedana poggiatesta destra, che è stata rimodellata, le pedane del passeggero fuse e il carter catena liscio). E lo scatto è splendidamente facile, in parte grazie alla consueta ampiezza dell'intervallo di coppia.

Tra le due, la Speedmaster mantiene ancora un carattere leggermente più sportivo, ma procedendo senza fretta sul lungomare ho potuto apprezzare una sensazione di guida estremamente rilassante, anche in virtù di una postura quasi eretta, con il manubrio praticamente piatto e le pedane avanzate, uniti alla sella monoposto che posiziona il posteriore dei miei jeans a soli 720 mm da terra. Le cruiser Triumph bicilindriche si sono sempre distinte per la grande coppia ai bassi regimi, e infatti la Speedmaster è scattata agilmente da una velocità inferiore agli 80 km orari nella marcia più alta, dopo vari smanettamenti con il cambio a 5 marce.

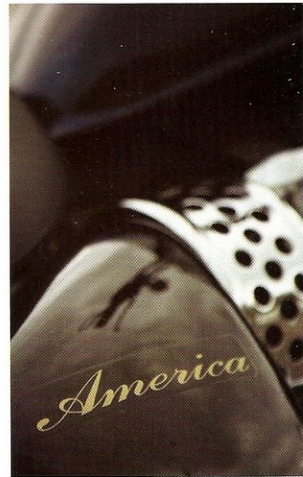
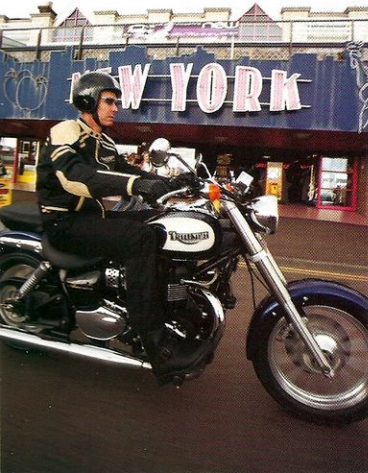
Per essere una cruiser, ha gestito bene anche il cambio di passo quando ho trovato strada libera. C'è un tocco di Vincent nel grande contactilometri a sfondo bianco, che segnava circa 160 km orari quando ho ridotto il gas e mi sono stretto le braccia sul petto per proteggermi dal vento. Come è noto, le cruiser non sono progettate per mantenere a lungo velocità elevate, e queste due non fanno eccezione. Ma la Speedmaster ha tenuto i 110 km/h con una certa disinvolture, aiutata dal

contralbero che rende il manovellismo a 270° molto più fluido rispetto al blocco a 360° del mio vecchio bicilindrico costruito a Meriden.

Ma è sull'America che si concentrano le modifiche relative alle prestazioni, quindi dopo essermi divertito un po' con la Speedmaster, ci siamo scambiati le moto e ho notato subito il manubrio più largo della moto blu, che crea un insieme di estetica e sensazioni leggermente più custom, senza modificare in modo rilevante la posizione di guida. Sono passati vari anni dall'ultima volta che ho guidato un'America, quindi non posso dire di notare la differenza di prestazioni, ma è certo che l'America ha conquistato l'aggressività a bassi regimi tipica della Speedmaster.

La potenza di picco del propulsore da 865 cc con alesaggio aumentato è leggermente inferiore (55 cavalli invece di 62), ma la coppia massima è aumentata da 60 a 69 Nm a 4800 giri al minuto, il che assicura una risposta più vigorosa alle velocità a cui la moto sarà utilizzata per la maggior parte del tempo. L'America non ha il contagiri, che sulla Speedmaster è montato sul pannello cromato sopra al serbatoio, ma il motore gira con una tale facilità da non far rimpiangere questo strumento.

E a proposito di parti cromate, l'America in







versione 2007 sfoggia anche un nuovo carter catena, insieme ai cerchioni fusi al posto del vecchio modello a raggi. Esteticamente, le nuove ruote a 12 razze in lega a distanza regolare appaiono molto diverse da quelle a cinque coppie di razze curve della Speedmaster, ma la costruzione delle ruote è un altro degli aspetti che non evidenziano più un divario così marcato tra i due modelli.

Anche sotto il profilo della performance del telaio le due moto sono praticamente equivalenti. Con un peso appena superiore ai 220 kg nessuna delle due si può definire leggera, ma chi guida una cruiser tende a prediligere moto di una certa sostanza, quindi non è certo un difetto. La buona notizia è che su entrambe le moto le sospensioni sono sufficientemente rigide ed efficaci per garantire la stabilità anche a velocità elevate, oltre a una sensazione di guida sicura e bilanciata.

Pur condividendo un modesto angolo di sterzo (33,3 gradi), 153 mm di avanzanza e la ruota anteriore da 18 pollici, entrambe le bicilindriche affrontano le pieghe con agilità, anche grazie all'ampio manubrio. Proprio la larghezza del manubrio dà forse un minimo vantaggio all'America, ma la differenza è davvero quasi impercettibile. Per gli standard cruiser, entrambe le moto si sono comportate egregiamente in curva, mantenendo un'ampia distanza da terra, e le gomme Metzler hanno evidenziato un grip sicuro anche sulle umide strade secondarie dell'Essex.

Il comfort del guidatore è rimasto pressoché identico su tutti e due i modelli, ma sulla nuova America la sella biposto offre più spazio al passeggero, il che può influire sulla scelta di chi compra la moto con l'intenzione di fare lunghe escursioni in coppia. Per contro, l'aspetto potenzialmente determinante per chi ama la velocità e guida generalmente da solo è il doppio disco dei freni anteriori della Speedmaster, che assicura una frenata più



secca alle alte velocità rispetto al disco singolo dell'America.

Questo però non vuol dire che la frenata sia un punto debole dell'America. Ricordo che al momento del lancio, nel 2001, i guidatori che avevano giudicato insufficiente la forza di arresto di questa moto erano quelli che frenavano con una o due dita. Sebbene neanche la nuova versione dell'America abbia

ancora un secondo disco sui freni anteriori, la dotazione di leve regolabili del freno e del cambio dovrebbe bastare ad accontentare anche questa categoria di biker (di cui personalmente non faccio parte).

Inevitabilmente, anche la differenza di prezzo tra i due modelli si è ridotta, quindi la preferenza può dipendere essenzialmente dai colori. Entrambi i modelli sono disponibili in Phantom Black e in versione bicolore, con lo stesso Phantom Black abbinato al Tornado Red o al Sunset Red. L'abbinamento Pacific Blue/New England White invece è previsto soltanto per l'America, mentre è possibile ordinare la Speedmaster in monocoloro Mulberry Red.

Dunque, eccoci qua: dopo una giornata intera di prove sulle strade intorno a Southend, sotto la minaccia della pioggia, oltre che del tè dolce e delle salsicce giganti, siamo giunti alla conclusione che se vi piace l'abbinamento bianco-blu dovrete comprare l'America, mentre se preferite una moto tutta rossa dovrete scegliere la Speedmaster. Colori a parte, le cruiser bicilindriche della Triumph adesso sono talmente simili che l'unico modo per stabilire una preferenza sarebbe andarle a provare di nuovo sulle strade soleggiate della California.







Kevin Carmichael ha sbalordito gli spettatori con il suo repertorio di acrobazie eseguite in modo impeccabile.

## TRIUMPH TRIDAYS 2006

Le strade di Newchurch non avevano mai visto niente del genere! Il Triumph Tridays 2006 è stato il coronamento di dodici mesi di duro lavoro. Il fine settimana dal 25 al 27 agosto, tutte le fatiche dei minuziosi preparativi sono state ripagate dall'arrivo di quasi 3000 appassionati nella città di Newchurch, nel cuore dell'Austria, completamente dedicata a Triumph per l'occasione.

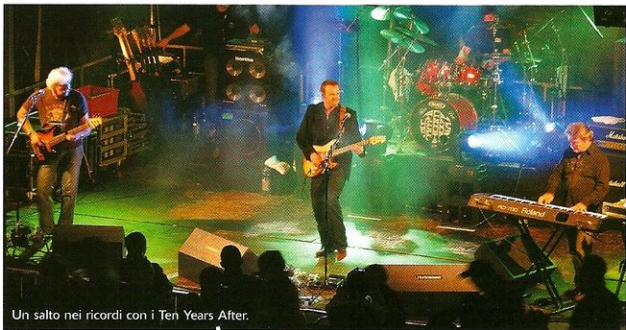
L'inizio è stato letteralmente regale: a dare il via all'evento è stata la regina Elisabetta II in



Sua Maestà Elisabetta II ha inaugurato il Tridays di persona!

personale! In perfetta sintonia con l'atmosfera generale, Sua Maestà è arrivata a bordo del magnifico sidecar di una Trophy 1200 verde-beige di proprietà dell'accanito Triumphista Uli Brée, scortata dagli agenti della sicurezza reale in sella a quattro Sprint ST, ovviamente color Royal Caspian blue. Il discorso di apertura, in cui la Regina ha mescolato rivelazioni sui

segreti più reconditi di Buckingham Palace agli auguri più sentiti per il successo dell'evento, è stato accolto con grandissimo entusiasmo da oltre 2000 Triumphisti. Sua Maestà ha lasciato il palco sulle note di un'emozionata interpretazione dell'inno nazionale inglese, che ha aperto le danze di questo weekend di divertimento nel nome di Triumph.



Un salto nei ricordi con i Ten Years After.

Prima dell'inaugurazione in grande stile di venerdì sera, Newchurch si era gradualmente riempita, accogliendo dapprima piccoli gruppi e poi, dal pomeriggio, una vera e propria folla di appassionati. Sulla scia dei numerosi ospiti arrivati nei giorni precedenti, tantissimi biker organizzati in gruppi e R.A.T. pack hanno finalmente raggiunto la meta. Sono arrivati da oltre 15 paesi europei: Norvegia, Svezia, Finlandia e Danimarca, Paesi Bassi, Belgio e Lussemburgo, ma anche Svizzera e Liechtenstein. Folte le rappresentanze di Regno Unito, Francia e Italia, con quasi cento biker ognuna. Ma non sono mancati ospiti giunti da Spagna e Portogallo, Grecia e Slovenia, Slovacchia e Repubblica Ceca, Ungheria e Polonia: ci voleva questo weekend speciale di agosto per realizzare finalmente, per la prima volta, un esempio concreto di Unione Europea!

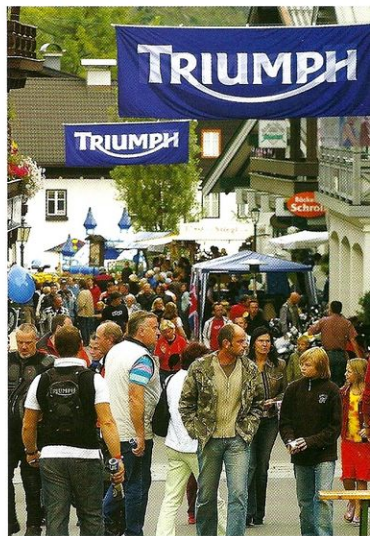
Sono stati giorni interamente dedicati a tutto ciò che fa parte dell'universo Triumph. Il campione mondiale di stunt Triumph Kevin Carmichael ha letteralmente lasciato a bocca aperta gli spettatori con le sue folli acrobazie. Per chi preferisce un tuffo nel passato a un tuffo al cuore, nel Classic Corner si poteva ammirare una selezione di moto Triumph e Puch datate tra il 1910 e il 1973. E poi c'era il Triumph Megastore, che ha richiamato folle oceaniche di visitatori per tutto il weekend. Senza dimenticare la flotta delle moto dimostrative, composta da più di 30 modelli Triumph tutti da guidare.

L'idea di esplorare quella zona incantevole facendo cantare i motori su strade fantastiche è stata per molti una tentazione irresistibile. In generale, però, l'attrazione del Tridays era già tutta nell'opportunità di vivere e respirare l'ambiente Triumph, ricreato magnificamente nella città. Dalle cabine telefoniche rosse ai bar



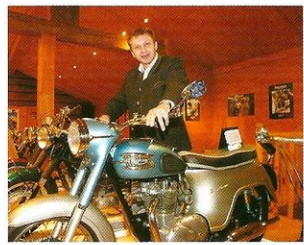
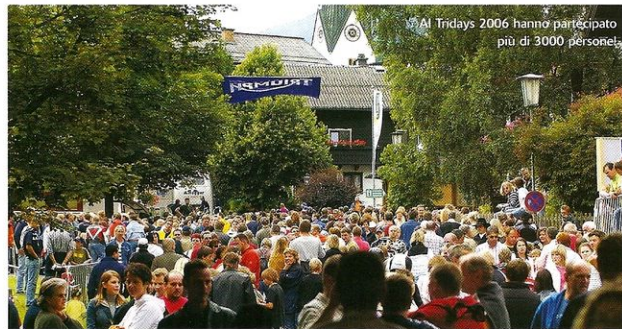
a tema, i residenti di Newchurch sono riusciti a realizzare una trasformazione straordinaria. Fare il pieno di sole, sorseggiando una birra Triumph in questa incredibile atmosfera: c'è un modo migliore per godersi il Tridays?

Arriva il sabato sera e i Ten Years After, veterani di Woodstock, salgono sul palco dando vita al momento clou del weekend. Leo Lyons, Ric Lee, Chick Churchill e Joe Gooch hanno infiammato una Dürnbachau Arena stipata di pubblico, che a tarda notte continuava a chiedere bis. E i ragazzi del TYA non si sono sottratti, coinvolgendo la folla in un vortice di emozioni fino al tripudio finale che ha salutato il classico "Going back to Birmingham".



La domenica è stata molto più tranquilla, con una colazione sulla cima del vicino monte Wildkogel. La maggioranza dei presenti ha preferito salire in funivia, ma un manipolo di irriducibili non ha rinunciato a lanciare l'attacco alla vetta in sella a Tiger e Scrambler. C'erano quasi 600 persone a celebrare questi gioielli del Tridays 2006 prima dei saluti e del viaggio verso casa.

Magari non parlano la stessa lingua e guidano Triumph diverse, ma tutti i partecipanti si sono trovati d'accordo nel darsi appuntamento per il Tridays 2007. Venite anche voi a Newchurch, dal 29 giugno al 1° luglio 2007! Tenete d'occhio il sito [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com) per gli aggiornamenti e non perdetevi l'occasione: iscrivetevi subito! Ci vediamo lì.



Christian Vötter, il Signore degli anelli (dei piston!)!

VITA VISSUTA

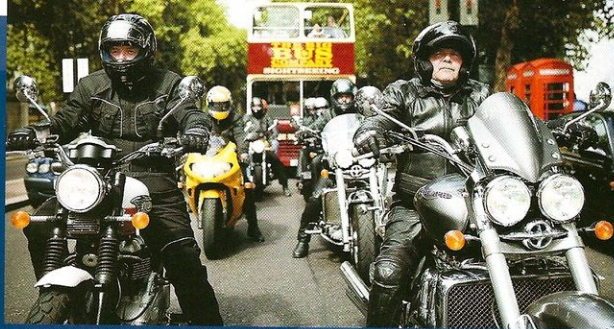
# 7 SETTE GIORNI DI TRIUMPH

UNA SETTIMANA NELL'ESTATE 2006. SETTE GIORNI DI EVENTI R.A.T. DECISAMENTE MEMORABILI. FEDELE ALL'ETHOS DI TRIUMPH, IL R.A.T. RIBADISCE ANCORA UNA VOLTA LA SUA VOCAZIONE INNOVATIVA CON UN PROGRAMMA STRAORDINARIO DI APPUNTAMENTI IN MOTO E IN COMPAGNIA. SIMON CARTER HA ACCUMULATO QUASI 2400 KM NELL'ARCO DI UN'INCREDIBILE SETTIMANA, ANDANDO A SCOPRIRE PERCHÉ LA RIDERS ASSOCIATION SI CONFERMA IL CLUB PIÙ STIMOLANTE E PROPOSITIVO PER TUTTI COLORO CHE GUIDANO UNA TRIUMPH.

Foto: Ben Campbell, Jason Critchell



Il London Eye lungo il tragitto.



Il parcheggio gratuito non era l'unico motivo valido per andare al concerto in Triumph.

## ROLLING STONES

Per il R.A.T. Pack di North City c'era solo un modo possibile per andare a sentire gli Stones allo stadio Twickenham di Londra, al concerto "casalingo" inserito nel loro tour mondiale. Il parcheggio gratuito proprio accanto allo stadio e la possibilità garantita di allontanarsi

rapidamente subito dopo il calo del sipario erano certamente due buoni motivi. E quello principale? Ovviamente la chance di attraversare Londra in sella a una moto inglese, andando ad apprezzare il genio musicale della rock band inglese per eccellenza: un abbinamento semplicemente perfetto!



Gli Stones: icone inglesi all'ennesima potenza.

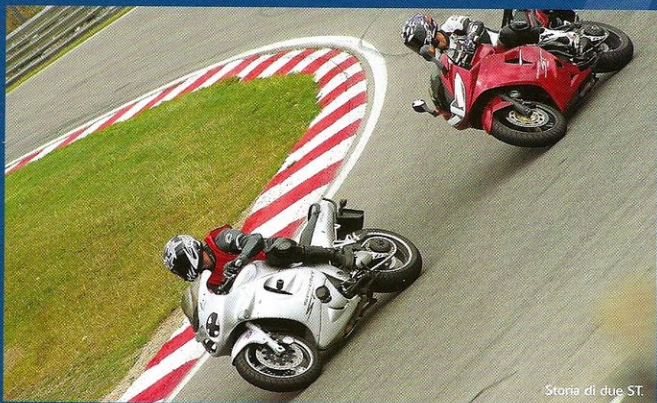
VITA VISSUTA



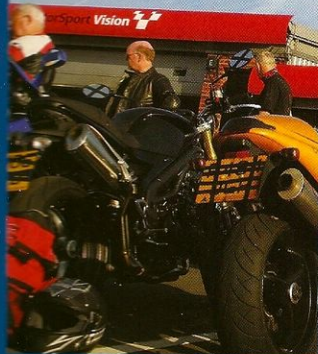
## BRANDS HATCH

Una T100, una Tiger e una Daytona 675 in lotta per la prima posizione alla curva Paddock Hill. Il rombo dei motori di un'orda di Daytona 675 che fa tremare la Surtees. L'ex pilota di moto GP Niall McKenzie, il pilota di World Superbike Jamie Whitham, la star del BSB Paul Young e l'11 volte campione TT Philip McCallen a dare indicazioni. Una fantastica giornata tutta Triumph al circuito di Brands Hatch.

Non è dato sapere se questa gloriosa pista abbia mai visto (o sentito) un raduno di esemplari a due e tre cilindri di questa portata. Il rumore inimitabile, il clima amichevole e rilassato nel paddock, il tempo demente e il grande rispetto dimostrato in pista da tutti i partecipanti sono gli ingredienti magici che hanno reso questa esperienza assolutamente straordinaria.



Storia di due ST.







## POTENZA DEI CAVALLI

Il richiamo irresistibile dello sport dei re. Il rumore degli zoccoli, la possibilità di vincere (ma anche di perdere) qualche spicciolo, l'occasione di godersi in pieno lo spettacolo di una serata alle corse.

Si preannunciava una notte perfetta. Ma in perfetto stile British, la pioggia ha fermato il gioco. La pista è stata allagata da una serie di temporali e così, l'unica potenza che abbiamo potuto apprezzare quella sera è stata

l'esuberanza dei membri del Taylor Racing R.A.T. Pack, accorsi in massa a incitare i cavalli. Fortunatamente l'Abbazia di Tintern, una delle rovine monastiche più ammirate di tutto il Galles, risalente al 1131, era giusto a due passi e ci ha dato modo di distrarci ospitandoci

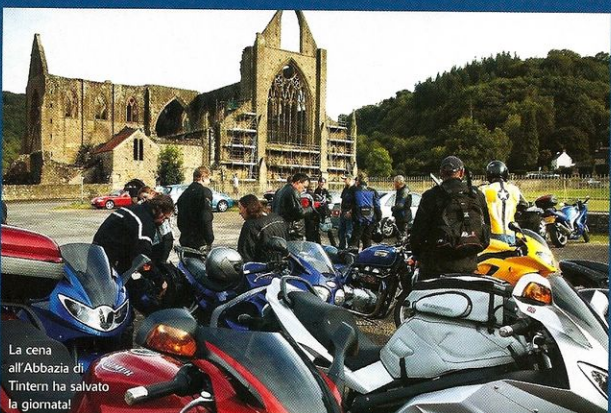
anche per cena. Nella galoppata del rientro in Inghilterra abbiamo percorso strade tortuose e attraversato lo spettacolare Severn Bridge, un ponte lungo 5128 metri su cui le moto possono transitare gratis: motivo in più per viaggiare su una Triumph!



Triumph sul ponte.



Lungo il tragitto sotto un sole favoloso...

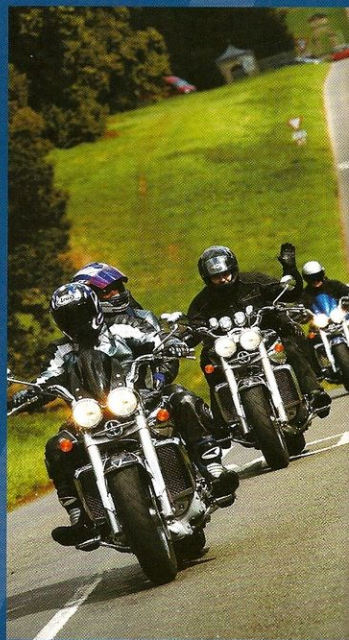


La cena all'Abbazia di Tintern ha salvato la giornata!

## VITA VISSUTA

### ROCKET RUN

La Rocket Run si conferma uno dei primi eventi in calendario. L'edizione 2006 ha riportato "a casa", allo Stabilimento 2 di Hinckley, ben 75 Rocket. Lo scambio di informazioni tra i motociclisti in sella alle loro Rocket III è stato il preludio a una grandiosa uscita in gruppo attraverso la campagna. Il rumore, il ritmo dei motori e l'emozione generale, ma soprattutto la quantità di metallo made in Hinckley, hanno letteralmente paralizzato il traffico, offrendo uno spettacolo da lasciare a bocca aperta. Come sa bene chi la guida, basta una sola Rocket III a richiamare l'attenzione. Provate a immaginare l'effetto di tanta abbondanza!



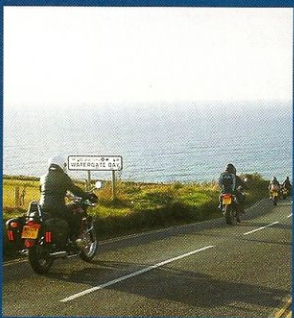


## FIFTEEN

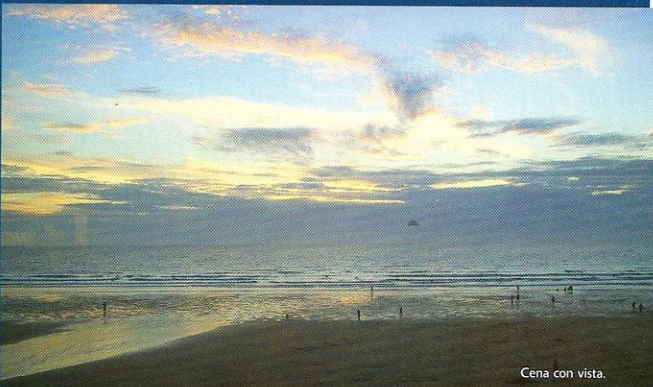
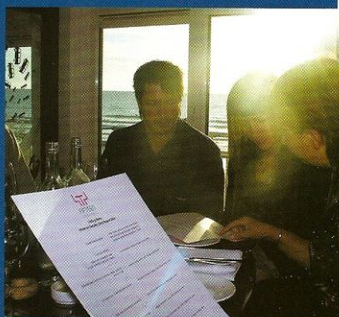
Portate quindici Triumphisti al fantastico ristorante Fifteen del famoso chef Jamie Oliver in Cornovaglia. Aggiungete un incredibile percorso lungo la costa fino alla località sul mare di Watergate Bay, Cornovaglia, una cena a cinque stelle e una compagnia splendidamente assortita, ed ecco che avete tutti gli ingredienti di una serata irripetibile. Qualcuno del G.T. Motorcycles R.A.T. Pack non era certo che la ricetta avrebbe avuto un buon sapore. Ma chi ha avuto la fortuna di trovarsi lì, a guardare il tramonto sull'Atlantico godendosi l'ambiente del Fifteen, sa di aver scelto il menu giusto.



[www.fifteencornwall.co.uk](http://www.fifteencornwall.co.uk)



L'arrivo a Watergate Bay lungo la costa.



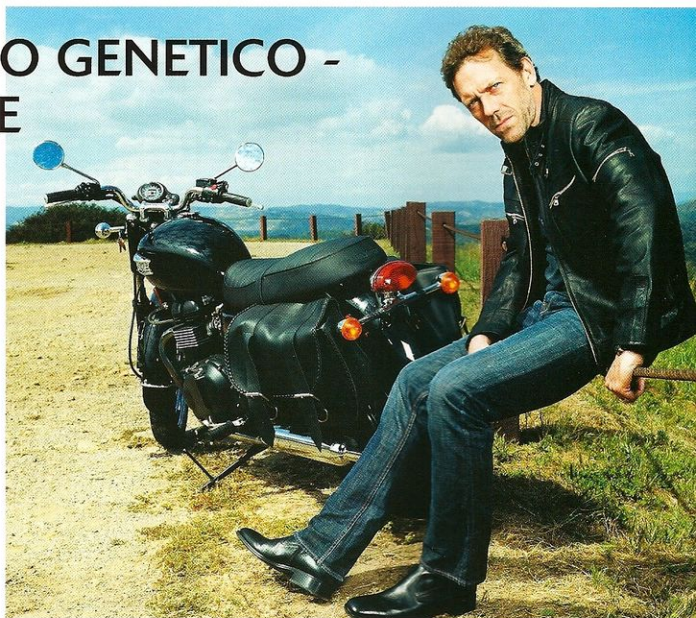
Cena con vista.

## Ispirati?

Su [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com) trovate il calendario di tutti gli eventi 2007.

# TRIUMPHISMO GENETICO - HUGH LAURIE

**Hugh** Laurie, attore, intrattenitore brillante nonché ex canottiere di livello mondiale, è anche un appassionato Triumphista. Hugh, noto al pubblico già dall'inizio degli anni Settanta, ha al suo attivo un lungo elenco di ruoli sia al cinema che in televisione. Torque l'ha raggiunto a Los Angeles, in una pausa delle riprese della fortunatissima serie TV "Dottor House", per scoprire qualcosa di più sulle sue esperienze motociclistiche e il suo amore per la Triumph.



## D. QUANDO HAI INIZIATO AD ANDARE IN MOTO? COME HAI COMINCIATO?

Più o meno come tutti: ho iniziato con un ciclomotore a due tempi quando avevo 14 anni, e ci andavo a scorazzare in un campo per giornate intere.

## D. QUALE È STATA LA TUA PRIMA MOTO DA STRADA?

Quando avevo 16 anni, mio padre mi comprò una Honda S50. E con questa che ho vissuto gran parte dei miei anni formativi di cadute. Intanto mio fratello maggiore guidava una Norton 850 Commando Inter-State, che all'epoca era una roba fantastica.

## D. CHE MOTO GUIDI OGGI?

A Los Angeles ho una Triumph Bonneville. Ho avuto varie Triumph quando vivevo nel Regno Unito, una Trophy e poi due Daytona, anche se adesso ho una BMW K110RS. In passato ho avuto anche una Ducati 750, ma ora non fa più parte della scuderia.

## D. QUANDO SEI IN SELLA ALLA TUA BONNEVILLE, COSA TI PIACE DI PIÙ? È un po' come volare.

## D. PARLACI DELLE STRADE O DELLE ZONE IN CUI AMI GUIDARE.

Ci sono delle strade fantastiche sulle colline intorno a Los Angeles, ma la superficie è terribile: spesso è fatta di lastre di cemento e si creano delle crepe alle giunture. Le buche e la ghiaia ti costringono a rallentare continuamente. In compenso le curve, la morfologia del terreno, il panorama e il clima sono eccezionali. Anche la Francia settentrionale è bellissima: strade meravigliose

e siepi basse ai lati, e poi i francesi adorano le moto, ti salutano con la mano quando passi, come se ti considerassero una brava persona. Ti fanno venire voglia di provare a esserlo davvero.

## D. CHE DIFFERENZA C'È TRA GUIDARE UNA MOTO QUI NEGLI STATI UNITI E IN INGHILTERRA?

La vera differenza è il clima! Se percorri più di 150 chilometri a febbraio in Inghilterra poi ti servono due giorni per recuperare una temperatura corporea normale. Puoi coprirti quanto vuoi, ma alla fine il freddo vince sempre. A parte questo, non ci sono grosse differenze, salvo che a Los Angeles chi gira in macchina sembra avere forti obiezioni politiche o religiose all'atto di voltare la testa: a quanto pare, appena gli automobilisti si siedono nell'abitacolo, le loro vertebre cervicali si saldano rendendo impossibile qualsiasi movimento.

## D. COME REAGISCE IL PUBBLICO QUANDO INCONTRA UN PERSONAGGIO FAMOSO IN GIRO IN MOTO?

Una donna stava per ammazarsi in autostrada nel tentativo di scattarmi una foto dalla sua Toyota. Ho quasi sperato che ci riuscisse. In senso buono, ovviamente.

## D. ULTIMAMENTE TI HANNO VISTO IN SELLA A UNA ROCKET III. CHE TE NE PARE?

È straordinaria. La Rocket III è una moto assolutamente unica. La trovo molto ben fatta, molto veloce ed estremamente divertente. Come moto da tutti i giorni è molto più funzionale di quanto si possa immaginare.

## D. MI SEMBRA DI CAPIRE CHE VAI AL LAVORO IN MOTO OGNI MATTINA. CHE NE PENSANO I TUOI COLLEGGHI?

Non credo che abbiano obiezioni. Magari all'inizio saranno stati un po' in ansia, ma li ho rassicurati dicendo che nessuno è più interessato di me a evitare una caduta.

## D. ABBIAMO NOTATO CHE IL DOTTOR GREGORY HOUSE, IL PERSONAGGIO CHE INTERPRETI NELLA SERIE, GUIDA UNA HONDA. C'È QUALCHE POSSIBILITÀ DI VEDERLO PASSARE A UNA TRIUMPH A BREVE?

Il mio personaggio in Dottor House è sempre a corto di soldi, e si allude al fatto che ha preso quella Honda per poco - magari l'ha persino ereditata. Se House finisse in sella a una Triumph, come minimo dovrebbe averla vinta a poker!

Certe volte avere la giusta attrezzatura è fondamentale!



Per maggiori informazioni sugli accessori originali Triumph  
visitate il sito [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com)



# RITORNO AL FUTURO

È UN GIORNO DI GIUGNO DEL 1990 IL PIÙ EMOZIONANTE DEI MIEI 25 ANNI DI CARRIERA DA GIORNALISTA DI MOTO: E PENSARE CHE NON ME NE HANNO FATTO NEANCHE PROVARE UNA. L'INVITO DI TRIUMPH MOTORCYCLES PER UNA VISITA AL COMPLESSO INDUSTRIALE NEL LEICESTERSHIRE MI AVEVA RESO MOLTO FELICE: FINALMENTE AVREI SCOPERTO COSA STAVA SUCCEDENDO A QUESTO MARCHIO UN TEMPO GLORIOSO. MA DOPO ANNI DI COCENTI DELUSIONI PER LE TANTE STORIE DI GRANDE RINASCITA BRITANNICA FINITE MALE, NON AVEVO MOTIVO DI ESSERE PARTICOLARMENTE OTTIMISTA.

Testo: Roland Brown

Foto: Roland Brown, Jason Critchell, Ben Campbell

La rivelazione di quel giorno a Hinckley, però, mi lasciò di stucco. Neanche quando già mi avvicinavo all'anonimo stabilimento, accompagnato dall'addetto Triumph che mi aveva accolto al cancello, avevo idea di cosa avrei trovato all'interno. Varcata la soglia di un enorme edificio stipato di macchinari tedeschi e giapponesi super-tecnologici nuovi di zecca, non riuscivo a credere ai miei occhi.

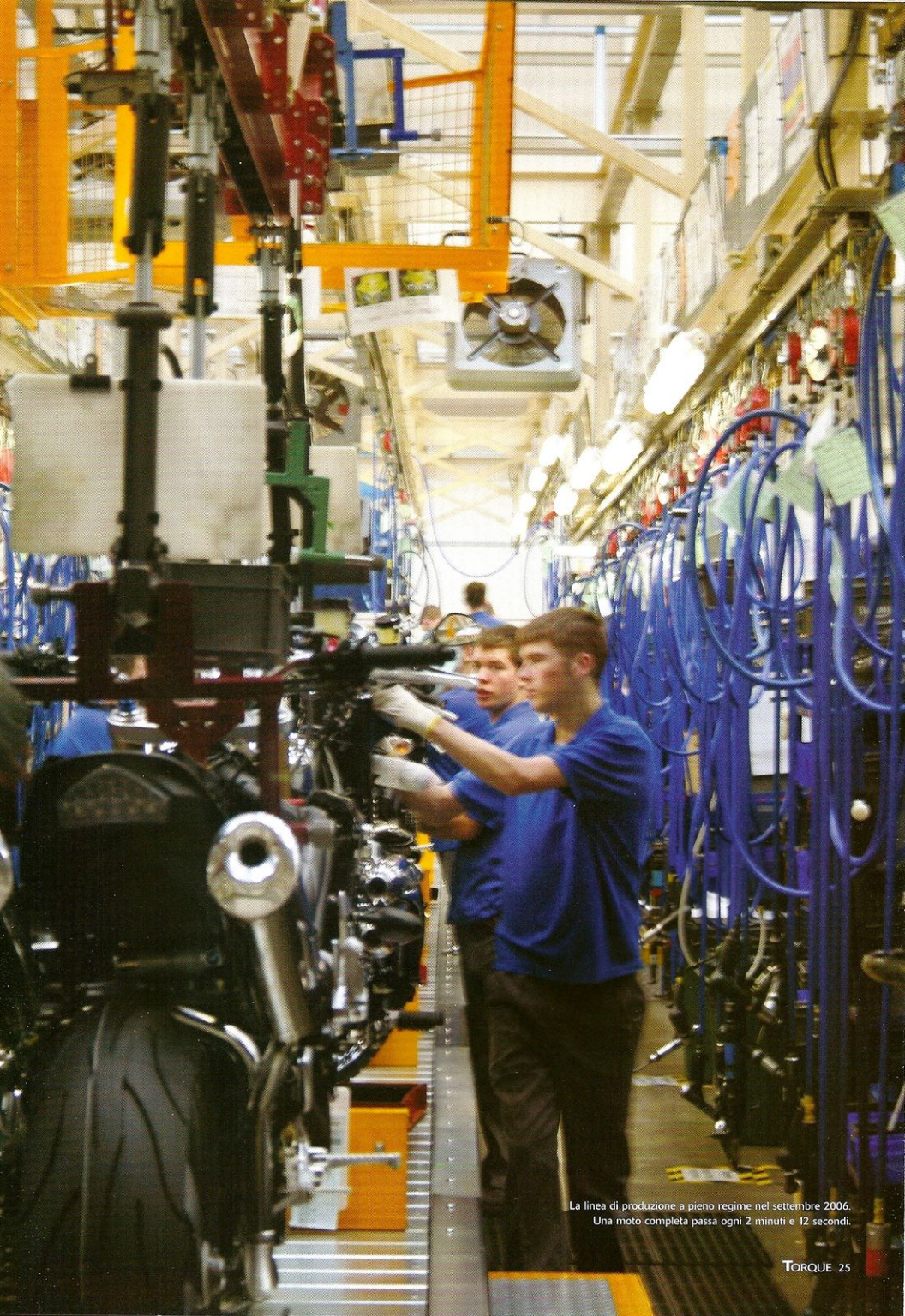
Ero appena entrato in un nuovissimo impianto avanzato di produzione di moto,

pronto a costruire e assemblare quella che al nostro sparuto gruppo di giornalisti e fotografi fu descritta come una gamma di sei superbike multicilindriche, destinate ad essere presentate ufficialmente al Salone di Colonia di lì a pochi mesi. Dopo un breve giro della fabbrica, ci accompagnarono in una grande stanza dove da sotto i teli facevano capolino due oggetti a due ruote dal profilo frastagliato.

Un uomo Triumph in divisa beige e blu sollevò uno dei teli scoprendo un prototipo di roadster nuda tricilindrica da 750 cc, successivamente chiamata Trident, il modello base su cui Triumph

avrebbe costruito la sua esclusiva gamma modulare. Sotto l'altro telo c'era un prototipo di sportiva-turistica a tre cilindri totalmente carenata che, a parte gli stemmi e il colore, rosso da un lato e bianco dall'altro per mostrare le opzioni cromatiche disponibili, aveva un aspetto abbastanza moderno e tecnico da poter essere appena uscita da un showroom Honda. E invece questo prototipo Trophy era stato





La linea di produzione a pieno regime nel settembre 2006.  
Una moto completa passa ogni 2 minuti e 12 secondi.

progettato e costruito proprio qui nelle Midlands, a soli 30 chilometri dalla vecchia sede Triumph di Meriden.

Oggi, oltre 17 anni dopo quell'indimenticabile incontro di giugno, forse è difficile anche per gli appassionati e i Triumphisti, capire quanto sia stato scioccante assistere a una rinascita in così grande stile dell'industria motociclistica britannica. Per anni ci eravamo abituati a sentire notizie quasi sempre negative sui produttori di moto inglesi. Da AJS ad Ariel, da Velocette a Vincent, tutti avevano chiuso i battenti, spesso dopo anni di lotta contro l'ondata di moto meglio costruite e meno costose provenienti dal Giappone e da altri paesi.

Triumph aveva resistito più a lungo, per poi capitolare alla fine come tutti gli altri. Nel 1983, si era diffusa la notizia che il marchio era stato acquistato da un tale John Bloor, proprietario di un'impresa di costruzioni di grande successo, ma poco conosciuto e apparentemente soddisfatto del suo anonimato. Un fornitore di Triumph nella regione occidentale del paese, Les Harris, era stato incaricato di costruire su licenza un numero ridotto di Bonneville, ma senza alcuna prospettiva di ampliare la produzione o di sviluppare moto più moderne in un'ottica di lungo periodo, e l'ultima moto costruita risaliva al 1988.

Intanto si è scoperto che il nuovo proprietario di Triumph aveva passato i sette

anni precedenti a selezionare il personale, costruire e attrezzare lo stabilimento e a sviluppare le moto, il tutto riuscendo a mantenere un clima di incredibile segretezza. Per gran parte degli anni Ottanta, mentre lavoravo per la rivista Bike, ho trascorso giornate intere a fare prove di velocità al MIRA, il centro di collaudo vicino a Hinckley, senza avere neanche un vago sospetto di ciò che stava accadendo a poco più di un chilometro di distanza. Si era sentito molto parlare di nuove moto, ma non c'erano notizie certe, e di sicuro non c'erano stati avvistamenti o foto rubate di prototipi, o fughe di notizie che potessero far immaginare un'iniziativa di questa portata.

La nuova gamma di moto Triumph a tre e quattro cilindri, ci fu spiegato, sarebbe stata competitiva non solo in termini di prestazioni, con una potenza variabile da 90 a 135 cavalli e una qualità di

produzione di altissimo livello, ma anche come prezzi, in linea con quelli delle macchine giapponesi. I circa 200 dipendenti del nuovo stabilimento, per gran parte non ancora assunti, avrebbero potuto produrre in totale 10.000 moto l'anno, con un margine per fare addirittura meglio.

Considerando che l'ipotesi di una società inglese in grado di produrre più di qualche centinaio di moto l'anno era persa del tutto irrealistica, questi dati erano davvero strabilianti. Ma forse ciò che rese davvero indimenticabile quel 29 giugno 1990 fu la

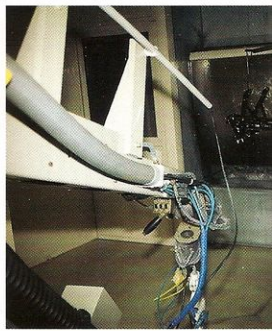
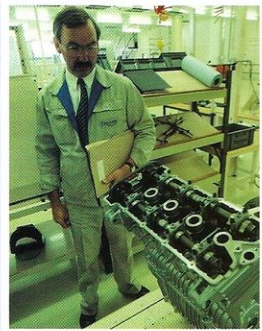
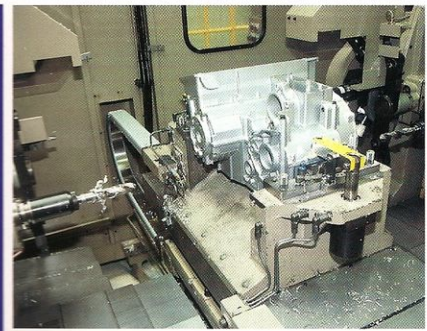
sensazione, già dal primo sguardo alla fabbrica e ai prototipi, che la crescita e il successo a lungo termine di una produzione su grande scala fossero una possibilità concreta. Le vittorie inanelate di recente dalle moto Norton equipaggiate con motori rotativi avevano generato molta pubblicità ed erano ancora fresche nella memoria, ma questa nuova operazione Triumph, sostenuta da un investimento di decine di milioni di sterline (e con altri abbondanti finanziamenti presumibilmente disponibili) era tutto un altro discorso.

Anche il lavoro di progettazione era stato straordinario. Un omeone di nome John Rosamond che, dopo aver lavorato alla fabbrica di Meriden, era stato nominato responsabile del marketing nella rinata Triumph, fece un breve intervento per spiegare ai piani della società per la nuova gamma di sei moto a tre e quattro cilindri, il cui formato modulare implicava la possibilità di utilizzare quasi tutti i componenti su più modelli. Per un produttore nuovo e relativamente piccolo era una scelta molto sensata, non priva di rimandi storici interessanti alle macchine modulari proposte dal capo progettazione della vecchia BSA-Triumph, Bert Hopwood, già nel 1973, che però non furono mai costruite a causa del fallimento della società poco tempo dopo.

Molto logica anche la scelta della motorizzazione delle nuove Triumph, con propulsori DOHC a tre e quattro cilindri con quattro valvole per cilindro, raffreddati a liquido. Il telaio in acciaio somigliava a quello della Kawasaki GPZ900R, che era stata la

## NUMERI

- 1990 - 8 moto costruite a settimana
- 2006 - 1000 moto costruite a settimana



1990. Il basamento di un quattro cilindri sulla linea Enshu, prima dell'ispezione e dell'approvazione. Sostituito



superbike dell'anno nel 1984, quando il team di sviluppo di Triumph probabilmente aveva iniziato a lavorare. Queste somiglianze e il ricorso a fornitori giapponesi per alcuni pezzi, tra cui le sospensioni e i carburatori, avevano indotto qualche cinico a insistere per anni sull'esistenza di legami fra Triumph e Kawasaki. Avendo visitato la fabbrica e parlato con le persone, non ho mai avuto alcun dubbio sull'indipendenza di Triumph.

Anche l'incontro con il capo fu un'esperienza notevole. Inizialmente l'intervista chiedendo come mai un uomo d'affari di successo, che non aveva mai mostrato alcun interesse per le moto, volesse imbarcarsi in un'impresa del genere in un settore apparentemente votato a un triste destino, ma la sua fiducia si dimostrò contagiosa. Quella giornata memorabile si concluse con una cena al Manor Hotel di Meriden, vicino alla vecchia fabbrica: il fatto che al suo posto sorgesse ora un complesso residenziale sembrava riassumere in modo efficace il tramonto dell'industria motociclistica britannica.

È molto bello poter guardare indietro e dire che tutto ciò che Triumph aveva promesso, e anche qualcosa di più, si è avverato. Lo stabilimento iniziale sorto su un'area di quattro ettari, sembra piccolo in confronto con l'impianto attuale. Quasi tutti i dipendenti Triumph della sede di Hinckley ora lavorano allo Stabilimento 2, completato nel 2000 su un'area quattro volte più grande, a poco più di un chilometro da quello che è diventato lo Stabilimento 1. Oggi l'impianto più moderno ospita la società autonoma denominata Triumph Design, oltre all'attrezzatissimo

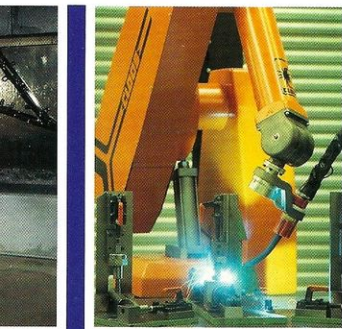
"concept shop" utilizzato come modello per i concessionari attuali e futuri.

A quei tempi mi ero emozionato a sentire che la nuova fabbrica Triumph sarebbe stata in grado di produrre teste cilindro e basamenti al ritmo di 200 pezzi a settimana. Oggi il reparto di imballaggio appronta regolarmente per la spedizione ben oltre 200 moto al giorno. La

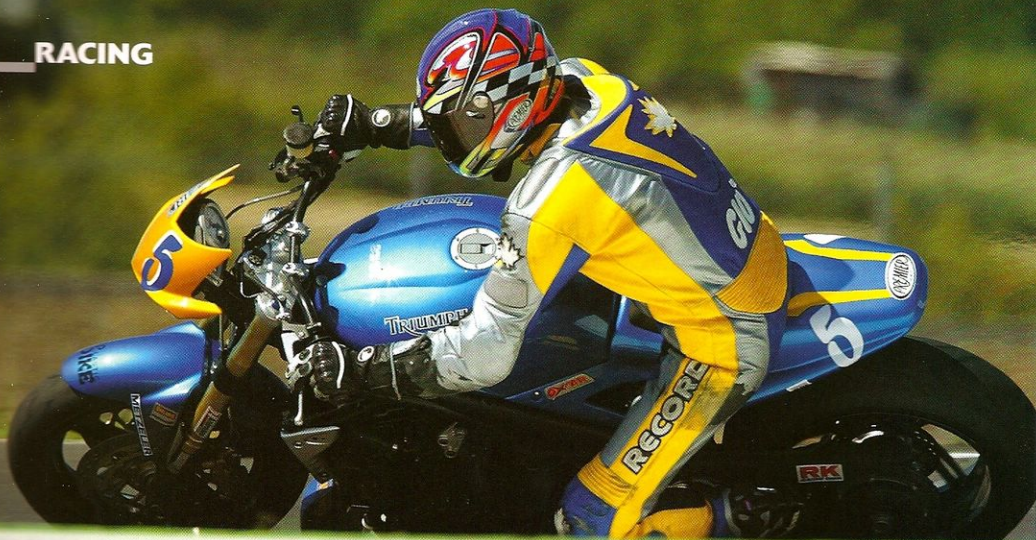
produzione dovrebbe superare le 42.500 unità nel 2006, dopo aver oltrepassato la soglia dei 10.000 pezzi l'anno già a metà degli anni Novanta. Questo successo e questa crescita sono frutto di più di vent'anni di duro lavoro. Ma per me il 29 giugno 1990 resterà sempre il giorno della rinascita dell'industria motociclistica britannica.



2006. L'albero motore di una Rocket è pronto per essere sottoposto al trattamento di indurimento a 520° per 28 ore in un forno speciale.



...rono impiegati per aiutare nella lavorazione della prima ondata di moto, compresa la mitica Trident.



Giorgio Salvatico in action.

## UN GIOCO DA GRANDI – TRIUMPH TROPHIES 2006

Testo di Stefano Martignoni, foto Oliver



La differenza tra un bambino e un adulto sta nei giocattoli con i quali si divertono. Se, per i piccoli, un robot, la pista o la BMX sono in cima alla lista delle preferenze, per i grandi il ventaglio diventa molto più ampio, così come le passioni che li infiammano.

Un'altra importante differenza fra piccoli e grandi è che, se ai primi i giocattoli li comprano i grandi, questi ultimi se li comprano da soli, spesso senza badare a spese. Una volta che si ha fra le mani un giocattolo, però, non sempre lo si può usare come e quanto si vorrebbe, o meglio, non sempre se ne vedono tutte le possibili potenzialità.

I Trofei Triumph nascono proprio da questa riflessione. Quanti di noi avrebbero mai immaginato di finire fra i cordoli di Misano o Vallelunga a sfidarsi a chi stacca più lungo? Ma, soprattutto, chi avrebbe mai pensato di poterlo fare con la stessa motocicletta con la quale va al lavoro tutti i giorni o fuoripista il weekend?

Che la formula fosse azzeccata ce ne siamo accorti già lo scorso anno, quando ci inventammo la Thruxton Cup, un trofeo monomarca da correre con la meno probabile fra le motociclette che ammiccavano dal catalogo Triumph ma che, a ben vedere aveva

invece tutte le ragioni per essere scelta.

Fu una scommessa che i bookmaker non avrebbero probabilmente accettato ma che si rivelò vincente e che conquistò sia i piloti, sia il pubblico e la stampa. Sull'onda di questo risultato, quest'anno abbiamo raddoppiato la scommessa con l'affiancamento della Speed

Triple Cup, dedicata a chi ama il gioco più duro, e con l'aggiunta di una prova, che ha portato a cinque il numero delle gare in cui si sono articolati i Trofei.

Dubbi sul successo della Thruxton Cup non ne avevamo, qualcuno sulla riuscita della Speed Cup invece sì, poiché non eravamo



I primi giri sono sempre caratterizzati da duelli avvicinati.



sicuri che sarebbe stata capita e interpretata nel modo giusto, ovvero senza essere confusa con tutti gli altri trofei monarca.

Invece tutto è stato perfetto e la Speed Triple Cup è riuscita a combinare alla perfezione lo spirito ludico - che, sin dalla nascita dell'idea distingue i Trofei Triumph -

con l'alto livello tecnico sia dei piloti, sia delle motociclette, che ha più volte portato a prestazioni di rilievo assoluto.

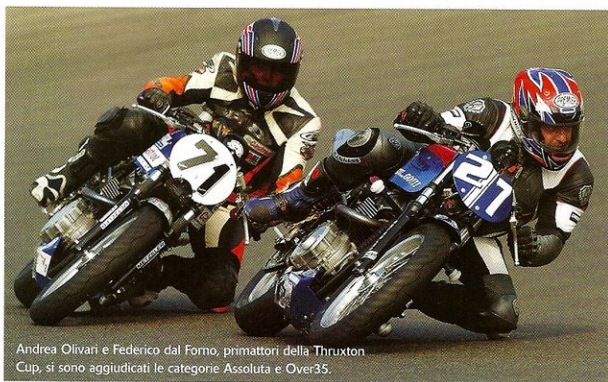
Per dovere di cronaca non possiamo non concedere il meritato riconoscimento a chi si è impegnato col massimo profitto, cioè Andrea Olivari e Federico dal Forno, vincitori

rispettivamente della classifica Assoluta e Over 35 della Thruxton Cup, e Giorgio Salvatico, primo per soli due punti nella combattutissima Speed Triple Cup. Inoltre, a testimonianza della validità dei piloti e dell'incertezza del campionato, basti ricordare che in entrambi i trofei, ci sono stati ben quattro differenti vincitori su cinque gare.

E il prossimo anno? Grosse novità. Se il regolamento che ha decretato il successo della Thruxton Cup rimane invariato, cambia invece completamente volto l'altro trofeo, che si trasformerà in una Triumph Open Cup.

Per enfatizzare il desiderio e la volontà di offrire ai piloti la possibilità di divertirsi in pista, e di poterlo fare in modo semplice e poco costoso, potranno infatti sfidarsi tra i cordoli tutte le Speed Triple prodotte dal 2002, le Daytona 675 Triple e le nuove Tiger 1050, insieme alle Daytona 955 prodotte dal 2002, con ampia libertà di modifiche - non motoristiche - ma anche in configurazione assolutamente di serie. La ricetta vincente rimane comunque la stessa: la certezza per chi si iscrive di correre senza la censura delle qualifiche, costi contenuti, ma soprattutto la giusta atmosfera nei paddock e in pista.

Per informazioni: [info@rossocorsaonline.com](mailto:info@rossocorsaonline.com), [www.trofei.triumph.it](http://www.trofei.triumph.it)



Andrea Olivari e Federico dal Forno, primattori della Thruxton Cup, si sono aggiudicati le categorie Assoluta e Over35.

## FIOCCHI AZZURRI PER IL 2007

### ROCKET III - IN SELLA TUTTO IL GIORNO

Mettersi comodi non è mai stato così facile, grazie al poggiaschiena per il pilota completamente regolabile, che assicura una posizione di guida rilassata e meno stancante. Chi lo prova non torna più indietro!

La rotella di regolazione brevettata consente di selezionare all'istante sei posizioni diverse (davanti/indietro).

L'angolo del poggiaschiena si può adattare facilmente alla posizione di guida preferita.

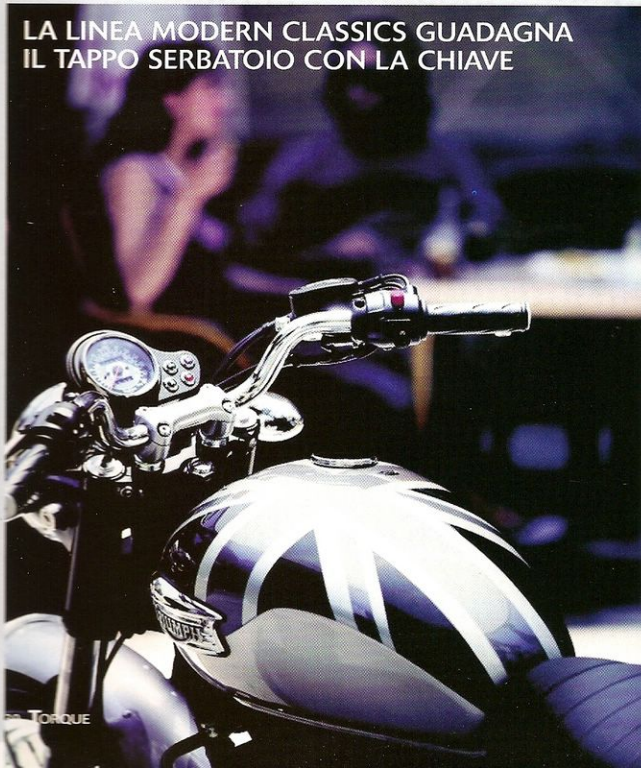


In più, l'altezza si può regolare fino a 35 mm, con la possibilità di selezionare un punto qualsiasi tra l'estensione minima e massima. Così potrete sempre trovare una posizione comoda, che si adatti perfettamente al vostro

stile e alle vostre abitudini di guida.

**Volete una dritta? La nuova sella biposto classica touring è stata progettata per l'abbinamento con il poggiaschiena del guidatore.**

## LA LINEA MODERN CLASSICS GUADAGNA IL TAPPO SERBATOIO CON LA CHIAVE



Per soddisfare le richieste dei clienti, Triumph ha sviluppato un tappo del serbatoio con chiusura a chiave per i modelli Bonneville, T100, Thruxton e Scrambler.

Quando parliamo di tappi serbatoio, è un fatto acquisito che la priorità assoluta sia la sicurezza. Ovviamente chi guida una Bonnie vuole un accessorio che migliori anche l'estetica e sia sempre affidabile, oltre che facile da usare.

Il test di sicurezza più importante a cui viene sottoposto il tappo del serbatoio è la prova di capovolgimento, che consiste proprio nel capovolgere completamente un serbatoio pieno, per verificare che non ci siano perdite di carburante. Va da sé che il tappo Triumph ha superato la prova brillantemente, altrimenti non staremmo qui a parlarne.

**Sapete una cosa? Il profilo rialzato del tappo del serbatoio con la chiave è il complemento ideale dei copriserbatoio Sixty8.**



## SEMIMANUBRI RIALZATI PER LA SPRINT ST

Per i proprietari di Sprint ST che, leggendo l'anteprima sui modelli 2007 nell'ultimo numero, si erano chiesti "E noi?", Triumph è lieta di annunciare la disponibilità del kit semimanubri alti tra gli accessori dei modelli Sprint ST precedenti all'ultimo.

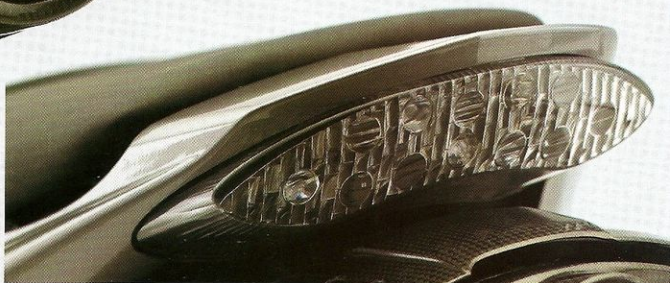
Questo accessorio consente di sistemare il manubrio più in alto e più vicino al guidatore, offrendo una posizione di guida più comoda e rilassata. Il kit è completo di manubrio, tubi e cavi.

Un consiglio: il nuovo plexiglass Flip Up è stato disegnato per offrire maggior protezione anche con la posizione di guida rialzata.



## DAYTONA 675

La gamma di accessori per la Daytona 675 Triple si arricchisce di una versione bianca della luce posteriore a LED standard, ma anche di una copertura del terminale di scarico in fibra di carbonio a tre uscite, specifica per il terminale standard di questa moto.



# TRIUMPH STYLE

PORTARE SUL MERCATO OLTRE 60 NUOVI CAPI DI ABBIGLIAMENTO OGNI ANNO NON È IMPRESA DA POCO. GIOSTRARSI TRA LE ESIGENZE DI SVILUPPO DEI PRODOTTI FUTURI E LA LOGISTICA PER ASSICURARE LA DISPONIBILITÀ DEGLI ARTICOLI RICHIEDE UN IMPEGNO A TEMPO PIENO PER REBEKKA MATTHEWS, RESPONSABILE DEL SETTORE ABBIGLIAMENTO. È UN RUOLO FATICOSO MA DI GRANDI SODDISFAZIONI, COME HA SCOPERTO SIMON CARTER DURANTE UNA VISITA ALLA DIVISIONE "CLOTHING" PRESSO LA SEDE TRIUMPH DI HINCKLEY.

## DA QUANTO TEMPO LAVORI IN TRIUMPH?

Ormai sono quasi sei anni. La mia esperienza era nel settore manifatturiero e negli acquisti. Sono arrivata in Triumph con un contratto temporaneo per sostituire una dipendente in maternità, e ho finito per restare più a lungo del previsto! All'inizio mi occupavo di acquisti e amministrazione, ma ben presto la mia attività si è spostata sempre di più sul design e lo sviluppo dei capi di abbigliamento. Adesso è questa la mia occupazione principale, anche se continuo a seguire gli acquisti e la logistica di acquisizione dei nostri prodotti.

## DESCRIVICI UNA TUA GIORNATA TIPO

Non esiste una giornata tipo, e questo è uno degli aspetti che rendono così interessante il mio lavoro. Varia moltissimo a seconda dei periodi dell'anno. Da settembre a novembre ci concentriamo su tutto ciò che serve per garantire che i nuovi prodotti siano in stock e disponibili per tutti i nostri mercati. Contemporaneamente iniziamo il ciclo di sviluppo della gamma dell'anno successivo. Così arriviamo a maggio e, da quel momento fino a settembre, ci concentriamo sugli ordinativi, la presentazione dei prodotti ai nostri concessionari, la realizzazione del catalogo con le immagini della collezione e l'allestimento del campionario per gli incontri che si svolgeranno nei vari mercati in cui siamo presenti.

## QUANDO INIZIERETE A SVILUPPARE I PRODOTTI PER IL 2008?

Ne stiamo già discutendo, ma il lavoro effettivo partirà a settembre. Ci basiamo sulla risposta dei clienti e dei mercati alla collezione attuale. Ma ci influenzano anche i modelli di moto che stanno per essere introdotti sul mercato. A partire da queste informazioni, prepariamo una matrice dei prodotti che dovremo sviluppare per la collezione dell'anno prossimo. I nuovi

capi sono pensati in abbinamento alle tre classi di moto Triumph: Urban Sports, Modern Classics e Cruisers.

## QUAL È IL PRINCIPALE ELEMENTO ISPIRATORE DEI VOSTRI MODELLI?

Dipende molto dal tipo di prodotto, anche se praticità e sicurezza sono sempre i due fattori essenziali. Per una giacca della linea Urban Sports, contano soprattutto le caratteristiche tecniche e i tessuti, mentre un capo della linea Modern Classics si distinguerà per il tipo di materiale e la sensazione al tatto. Realizziamo anche una collezione di capi da usare indipendentemente dalle moto, e in questo caso ovviamente seguiamo le tendenze della moda.

## QUALI SONO I PASSAGGI DALLA FASE DI IDEAZIONE AL PUNTO VENDITA?

Dal concepimento dell'idea iniziale al negozio trascorrono circa dodici mesi. Fin dai primi schizzi del modello, pensiamo subito ai colori ai tessuti. Una volta che abbiamo affinato il disegno iniziale, realizziamo i primi campioni dei nuovi prodotti, che vengono esaminati internamente dagli esperti Triumph, e all'esterno dai team che si occupano di abbigliamento sui vari mercati. A questo punto facciamo le modifiche ritenute necessarie ai modelli e produciamo altri campioni. Il ciclo va avanti fino a quando i campioni definitivi ottengono l'approvazione. Appena riceviamo i campioni approvati, parliamo con una lunga serie di test dei prodotti. Tutti i capi da moto, per esempio, vengono indossati dai nostri collaudatori durante le prove su strada, restando esposti all'usura per moltissimi chilometri in un periodo di tempo molto breve, il che ci consente di scoprire eventuali aspetti migliorabili. Dopo questa fase, presentiamo i prodotti finali ai nostri mercati, raccogliamo gli ordinativi dei clienti e quindi ordiniamo gli stock.

## HAI UN PRODOTTO "PREFERITO" TRA QUELLI CHE HAI LANCIATO SUL MERCATO?

La mia preferita direi che è la giacca Romero. È moderna e bellissima, con un design molto accattivante. Ha segnato una svolta profonda rispetto alle collezioni precedenti e avevamo qualche dubbio su come sarebbe stata accolta dal mercato. E invece ha conquistato il record di giacca più venduta nel primo anno in catalogo.

Tra i capi della collezione 2007, mi piacciono molto le giacche Rivton e Aftermath. Hanno entrambe una linea splendida e sono sicure che anche i Triumphisti le apprezzeranno.

## COSA C'È ALL'ORIZZONTE PER LA DIVISIONE "CLOTHING" DI TRIUMPH?

Cerchiamo sempre di migliorare rispetto a ciò che abbiamo fatto in passato. Il nostro continuo lavoro di ricerca ci porta a esplorare aspetti sempre nuovi del design e abbiamo uno stretto rapporto di collaborazione con i fornitori, che ci tengono aggiornati sui nuovi tessuti e i progressi tecnologici nella costruzione dei capi. La collezione 2007 è senza dubbio la migliore che abbiamo mai realizzato. E per quella del 2008, non perdetevi i prossimi numeri di Torque!

## SI VEDE CHE AMI MOLTO IL TUO LAVORO!

Ho la grande fortuna di avere un lavoro creativo ed è fantastico vedere e sentire le reazioni della gente di fronte ai prodotti che ho contribuito a sviluppare e a far approdare negli showroom dei rivenditori. Abbiamo lavorato duro per migliorare le nostre collezioni, negli ultimi tre anni, e vedere così tanti capi Triumph in giro per me è una grandissima soddisfazione.





# UN MARCHIO INGLESE IN GIAPPONE

Foto: Aizawa-San, Simon Carter

“Ricordiamo ai signori passeggeri di non usare i telefoni cellulari per non disturbare gli altri viaggiatori”, tuona l’annuncio sulla limousine-navetta tra l’aeroporto di Narita e il centro di Tokyo. Ero salito a bordo con il mio vecchio amico jet lag, ma quella voce ha avuto un effetto rinvigorente. Come avrei scoperto presto, era tipicamente giapponese: educata, ma terribilmente efficace.

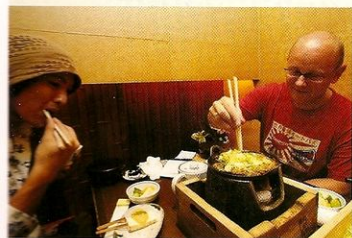
A sole 12 ore di volo da Londra Heathrow, mi trovo catapultato in un altro pianeta. Dicono che il primo viaggio in Giappone sia il migliore.

Il mio prevede la solita agenda fitta di incontri con i concessionari, appuntamenti con i clienti, interviste con la stampa di settore e qualche scampolo di tempo per conoscere meglio i colleghi di Triumph Japan. Sette giorni dopo, sarei ripartito con una diversa percezione della vita e un’immensa ammirazione per quello che l’infaticabile team di Triumph Japan, insieme ai concessionari, è riuscito a realizzare.

Triumph Japan è nata nel 2001 ed è una delle più giovani succursali dell’impero globale Triumph. Dopo un avvio positivo nei primi due anni di attività, nel 2004 le vendite hanno registrato un incremento minimo. In linea con la politica adottata da Triumph in altre regioni, si è deciso per un cambio al vertice che consentisse di ripartire con uno spirito nuovo. Da allora, la succursale giapponese è guidata da Arai-San, persona gradevolissima e manager rispettato, che ha portato in dote a Triumph un’esperienza ventennale nella vendita e nello sviluppo della rete di concessionari, maturata nel settore automotive. Basta passare un po’ di tempo in sua compagnia per capire come mai le vendite sono aumentate di ben il 26% solo nell’ultimo anno. Come poi ho scoperto, per continuare a incrementare il fatturato e la quota di mercato in Giappone bisogna

vedersela non solo con una concorrenza spietata, ma anche con difficoltà di altro genere. Ad esempio, non è facile trovare clienti autorizzati a guidare moto di grossa cilindrata.

In Giappone è molto difficile ottenere la patente per una moto da 400 cc in su, e per arrivare in sella a una Triumph bisogna essere davvero determinati. Le patenti di guida per le moto sono divise in tre categorie in base alla cilindrata: fino a 60 cc, da 61 a 399 cc e da 400 cc in su. Per tutte è necessario seguire 31 ore di scuola guida e superare un test. Visto che ogni passaggio richiede un investimento notevole, non solo di tempo ma anche di denaro (circa 220.000 yen, più o meno 1.584 euro), si può solo ammirare l’impegno di chi ce la fa. La cosa interessante (e anche piuttosto curiosa) è che le lezioni pratiche si svolgono esclusivamente sui percorsi sicuri della scuola guida: solo quando gli istruttori ti mettono in mano l’agognato pezzo di carta puoi sperimentare per la prima volta la follia del traffico di Tokyo. La scuola guida è dura, non c’è che dire, ma da quanto ho potuto vedere nella bolgia metropolitana, e tra le acque leggermente più calme al di fuori della capitale, quel grado di rigore è indispensabile. Lo standard di guida mi è sembrato composto,



A pranzo con Goggle.





Un rarissimo momento di solitudine. Dieci secondi dopo è scattato il semaforo ed è ricominciato l'ingorgo.

controllato, disciplinato e rispettoso degli altri utenti della strada.

Dunque, la prima sfida è trovare clienti in grado di usare i nostri prodotti. La seconda, e più difficile, è promuovere il marchio. Il nome Triumph ha un'immagine molto glamour, ma spesso richiama alla mente soltanto le moto dei tempi andati prodotte dalla Triumph Meriden. L'obiettivo principale è quindi far conoscere ai biker di oggi la collezione di Hinckley. Se nel segmento da 751 cc in su Harley Davidson vende più di Suzuki, Kawasaki e Yamaha insieme, ci sono tutte le premesse perché Triumph possa affermare con decisione la sua presenza nel Paese del sol levante.

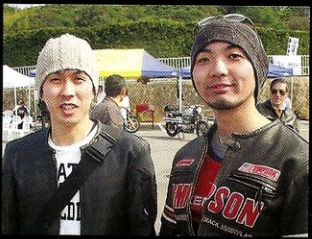


Makoto e Miss Naha, di Triumph Yokohama.

Il mio modesto contributo alla promozione del marchio Triumph consiste nel farmi scortare per una giornata intera dalla rivista Goggle, una delle più rinomate nel settore moto e moda, che vanta una presenza di ben 27 anni sull'iper-competitivo mercato dei periodici giapponese. Una puntatina alla più grande e più eccitante libreria di Tokyo, la Maruzem, la sera prima aveva confermato l'esistenza di una vastissima offerta di riviste. In questo vero e proprio oceano di pubblicazioni, Goggle si distingue per una sapiente miscela di recensioni di moto e articoli dedicati ai viaggi e alla moda. Il redattore, Hiroki Kitaokia, è ansioso di scoprire la nostra percezione dei Triumphisti giapponesi, e deve riempire quattro pagine con un servizio intitolato "Un inglese a Tokyo". Da parte mia, sarei curioso di capire perché una delle maggiori riviste di moto e moda voglia stampare delle foto di un ignoto suddito di Sua Maestà britannica, ma è indubbio che questa pubblicità, come ogni altra, farà piacere a Triumph Japan.

La nostra giornata ci porta a immergerci nel traffico infernale di Tokyo. Sono in sella a una T100 arricchita da una messe di accessori: addirittura 68! Insieme a me, si fa strada su una Thruxtun, in veste di navigatore e interprete, il simpatico responsabile del marketing di Triumph Japan, Yosuke Onishi. Casualmente indossiamo entrambi una giacca Connaught, e la nostra faticosa avanzata nel traffico cittadino si trasforma per i passanti in un intrigante spot pubblicitario tridimensionale e dal vivo dell'offerta Triumph. Il nostro sforzo congiunto richiama inevitabilmente l'attenzione. Per i giapponesi, che sono attentissimi allo stile, la gamma Classic è perfetta, e per tutta la giornata le moto vengono ammirate e fotografate da ogni angolo possibile e immaginabile.

Iniziamo con qualche giro intorno al Palazzo Imperiale. Questa immensa proprietà, che ospita la famiglia reale, occupa un'area molto estesa nel cuore di Tokyo, dove ogni centimetro di spazio vale oro sul mercato immobiliare. In un paese dove lo spazio è un lusso assoluto, colpisce il netto contrasto fra le strade dominate dai fitti grattacieli residenziali e il respiro, la serenità e la pace di questo luogo. Procediamo a singhiozzo intorno a un isolato e passiamo più volte davanti al palazzo a beneficio dei fotografi. Mi sento come in Ricomincio da capo (quel film in cui Bill Murray rivive a oltranza lo stesso giorno), ma con l'aggravante dei semafori, dei taxi e del



terrore che ne consegue. Devo dare fondo a tutto il mio istinto di sopravvivenza per tentare di restare in piedi, evitare il traffico, assumere la posizione giusta per la fotocamera e guardarmi anche un po' intorno. La T100 si rivela ampiamente all'altezza di un compito così difficile, grazie a una potenza fluida e versatile e all'incredibile agilità di manovra. Questo però non ci aiuta ad andare più veloci. Per accontentare Google, che vuole qualche foto in una posa di guida più aggressiva, siamo costretti a sfoderare tutta la nostra creatività. Con una manovra spettacolare almeno quanto illegale, Yosuke riesce ad arginare il massiccio flusso di traffico per lasciarmi un po' di spazio e consentirmi di fare una bella piega davanti al Palazzo Imperiale. Nel ligio Giappone, comincio a temere che neanche la tolleranza per un occidentale ignorante mi permetterà di passarla liscia. Per fortuna il fotografo di Google sembra soddisfatto così, dopo un'occhiata furtiva alle nostre spalle, ci dirigiamo verso la prossima meta: il santuario di Asakusa.

Per arrivarci, seguiamo un percorso a dir poco impegnativo. In questo paese del tutto privo di rotonde, bisogna guidare sempre con la mano sui freni. A ogni semaforo, la prima fila sembra quella del Moto GP di Tokyo, salvo che la griglia di partenza è composta da una sfilza di scooter e taxi, più un motociclista



Triumph Ichikawa.



Vale la pena di farsi un giro.

nervoso in sella a uno dei migliori esemplari mai usciti da Hinckley. Sono un veterano dell'ora di punta a Londra, ho vissuto il brivido della tangenziale di Milano e sono persino tornato a casa tutto intero dal Nurburgring, ma nulla di tutto ciò avrebbe potuto prepararmi all'estenuante conquista metro per metro delle strade di Tokyo. Quando arriviamo ad Asakusa, persino un ateo convinto come me è pronto a ringraziare Dio - uno qualsiasi - per avermi fatto uscire indenne da quella baroonda.

Ad Asakusa si trova il più antico santuario di Tokyo, risalente all'anno 628. Chiediamo il permesso ai guardiani e sistemiamo la T100 per scattare una foto veloce. E poi succede una cosa davvero strana. Ecco la scena. 1) Un occidentale piomba in sella a una moto Triumph davanti a uno dei luoghi più sacri e più fotografati del paese; 2) due fotografi si rotolano sul pavimento con una strabiliante accozzaglia di attrezzature, accessori e obiettivi scattando furiosamente; 3) centinaia di pellegrini osservano a bocca aperta le gesta di quegli scalmanati irresponsabili. Ed è qui che succede l'impensabile. I locali cominciano a fotografare me sulla T100. Sono scosso da una risata di imbarazzo. Me li immagino quando più tardi, tornati a casa, mostreranno le foto ad amici e parenti. È una scena davvero assurda, oltre che un modo quanto meno originale di mettere il marchio Triumph davanti alle fotocamere, ma sembra aver funzionato a meraviglia!

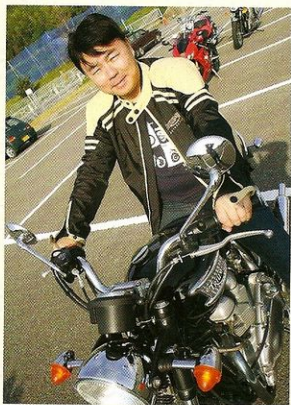
Lasciamo la moto, insieme a casco, guanti e accessori vari (il tasso di criminalità quasi inesistente ce lo permette), per fare un giro nei tantissimi negozi di souvenir, prima di visitare il santuario. Le preghiere dei pellegrini sono scandite dal festoso suono del campanello della cassa proveniente dai negozi di souvenir. È una strana combinazione, ma scoprirò durante il

resto del mio soggiorno quanto sia comune. I giapponesi adorano i negozi di souvenir e questo desiderio di scambiare i loro yen con cianfrusaglie di ogni tipo viene soddisfatto anche nei luoghi più improbabili.

Durante il pranzo a base di pesce koi-udon, inizio il fuoco di domande su Triumph. Il redattore della rivista conferma ciò che mi ha già detto Arai-San, ossia che per i clienti giapponesi conta soprattutto l'immagine del marchio: è questo il fattore che condiziona l'acquisto, più dell'esperienza di guida e del prezzo. Per tutto il pasto, i flash illuminano il soffitto del ristorante tradizionale mentre ogni singolo gesto e movimento viene consacrato agli dei Canon e Nikon. Scopro così che vedermela con un menu insolito, le bacchette, il bagliore dei flash e la natura invadente delle fotocamere, è intanto cercare di rispondere a una raffica di domande intelligenti con qualcosa di quasi intelligente, è tutt'altro che facile. Altro che Sudoku: se volete davvero mettere alla prova l'agilità delle vostre sinapsi consiglio caldamente un pranzo con il team di Google!

Il resto della giornata scorre in modo rapido e confuso, in giro per le strade di Tokyo come in un video game, con i fotografi che continuano a scattare senza tregua. Quando rientriamo alla sede Triumph ormai sono fisicamente e psicologicamente sfinito. Quella sera, mentre scrivo furiosamente sul mio blocco notes, faccio già fatica a richiamare le sensazioni della giornata. Sono solo grato per l'opportunità di aver attraversato Tokyo su una T100 e aver dato il mio piccolissimo contributo all'ulteriore espansione della presenza di Triumph sul mercato giapponese.

Le riviste - con molte delle quali Triumph Japan intrattiene peraltro ottimi rapporti - sono solo uno dei canali attraverso cui pensiamo di



Ariai-San e la sua Bonnie, al National Rally.

umentare la visibilità del marchio. Anche la Riders Association of Triumph svolge un ruolo di primo piano, a tale riguardo. Sono sempre di più i concessionari e i clienti che sposano la filosofia R.A.T. andando a ingrossare le fila dei partecipanti agli eventi. Ovviamente, il pezzo forte sono i raduni R.A.T. di portata nazionale, organizzati da Triumph Japan in collaborazione con concessionari selezionati. Il primo si svolge a circa 700 km a ovest di Tokyo e, visto il fitto programma di impegni, l'unico modo per coprire una distanza simile non è, purtroppo, la potenza del motore a tre cilindri, ma quella dello Shinkashen, alias treno super-veloce, che assicura un'esperienza indimenticabile. Come il resto dei sistemi di trasporto pubblico giapponesi, anche questo funziona con efficienza spietata, e se mai sfiora di oltre 30 minuti l'orario previsto finisce in prima pagina. Il confronto con la normalità cui sono abituato mi fa sorridere.

Sfrecciando a 320km orari, impieghiamo meno di tre ore, con varie soste, per raggiungere Kobe. Non ci sono segni visibili del terremoto devastante che ha raso al suolo la città nel 1995. A Kobe, come in tutte le altre grandi città del Giappone, ogni minimo spazio disponibile è stato riempito di palazzi e strutture. Pensando alla tragica storia recente di questa città, provo un po' di vergogna per essermi tanto agitato quando ho sentito un terremoto a Tokyo quella mattina: un altro elemento tipico della vita in Giappone!

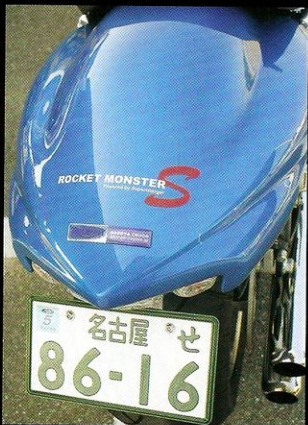
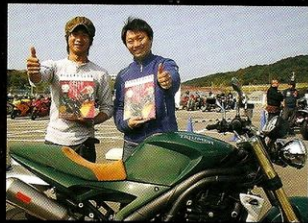
A Kobe siamo saliti su una flotta di auto a noleggio e abbiamo attraversato il ponte sospeso a campata unica più lungo del mondo, diretti verso l'isola di Awaji e "England Hills", la località prescelta per il settimo raduno nazionale del R.A.T. Con tanto di concorsi per cani pastori, tè all'inglese e vere postazioni di

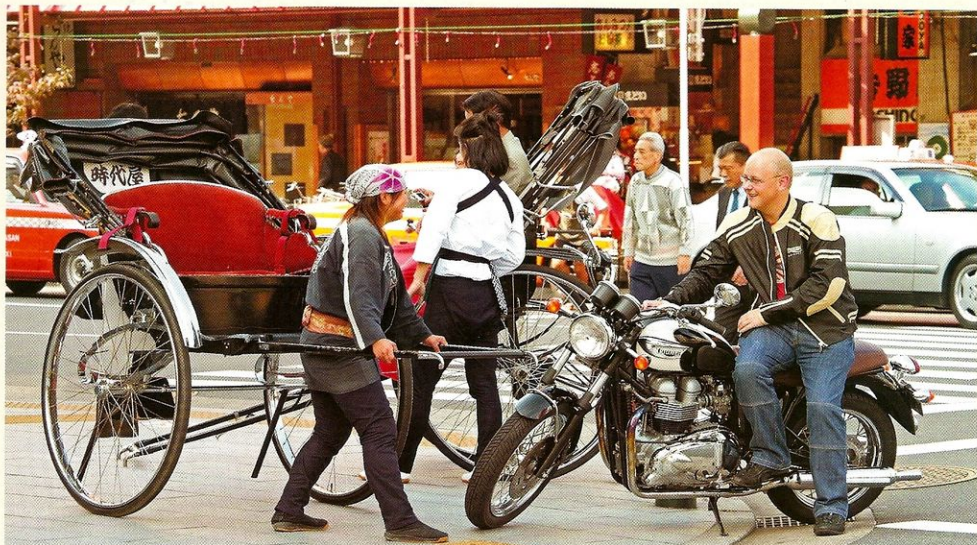
tiro con l'arco, questo parco a tema è il modo giapponese di riprodurre la vita di casa nostra, salvo che in Regno Unito non ci sono né orsetti koala né tartarughe giganti, che qui invece abbondano. In realtà, niente di tutto questo sembra suscitare particolare interesse. Il giorno del raduno, c'è silenzio assoluto fino a circa le 10.30, quando il rombo familiare e rassicurante dei motori di Hinckley arriva a turbare la quiete. Nell'arco di un'ora e mezza, il parcheggio si riempie di oltre cento moto ordinatamente allineate e l'evento prende vita.

Il piatto forte è la flotta di moto a disposizione di chiunque voglia fare un giro di prova. Fanno da contorno gli stand di numerosi concessionari Triumph, un concorso di moto personalizzate dei clienti (il mio voto è andato a una splendida Thunderbird Sport), tanti capi di abbigliamento Triumph e una favolosa Speed Triple customizzata, portata dagli entusiasti rappresentanti della rivista Riders Club. Ma l'aspetto più piacevole è senz'altro l'opportunità di incontrare altri Triumphisti e scambiare impressioni e aneddoti: insomma, "parlare Triumph".

Sul piedistallo di un concessionario, troneggia una fiammeggiante Rocket III turbo da 225 cavalli. Questa conversione proposta da Triumph Nagoyac Chauu suscita subito grande curiosità, tanto che il primo lotto di kit sparisce in un batter d'occhio! Come mi spiega il rivenditore Doke-San, il motto che ha ispirato la modifica è "molta più potenza". Sostiene che tutti i cavalli in più siano accessibili e utilizzabili. Potrei confermarlo solo con una prova completa, ma il dovere mi impone di sottolineare che anche in Giappone, modifiche di questo tipo annullano la garanzia.

Passo la giornata a chiacchiere con i nostri biker, un'esperienza sempre molto gratificante. I Triumphisti con cui faccio conoscenza dimostrano tanta passione e competenza, ma anche tanto rispetto. Fra tutti i nostri clienti nel mondo, sono i giapponesi i più giovani e più sensibili alla moda e allo stile - ovviamente dopo gli italiani... Emkoioba è una rappresentante tipica dei frequentatori di questi eventi. È arrivata dopo un viaggio in moto di tre ore insieme agli altri biker del R.A.T. di Triumph Osaka. Mi racconta di aver acquistato una Triumph perché la sua Bonneville ha un look perfetto per lei: la guida comoda e facile, sebbene apprezzata, è decisamente un aspetto secondario. Ha aggiunto i cerchi in magnesio color oro sempre perché "sono bellissimi" - se poi migliorano anche la maneggevolezza, tanto





Potenza a confronto.

di guadagnato. La sua missione di oggi è provare la Daytona 675. Questa premiata tricilindrica è arrivata in Giappone in pochi esemplari ed è la moto più gettonata di tutta la flotta. Sakamoto-San, invece, ha occhi soltanto per la sua Speed Triple. Si è fatto quattro ore e mezzo di strada da Hiroshima per portarla fin qui e sfoggiare la sua idea per il copri faro anteriore, che gli ha suggerito la Thruxton Cup in Italia.

La giornata scorre in perfetta armonia e con lo spirito giusto, stimolando grande curiosità e interesse anche in chi si trova a England Hills solo per fare visita ai koala. L'evento si chiude con una lotteria un po' lunga, ma molto apprezzata, e la folla si dilegua rapidamente come era arrivata. In perfetto spirito giapponese, ci raduniamo all'uscita e salutiamo ogni singolo motociclista che ha preso parte all'iniziativa. Per coprire i costi di organizzazione, Arai-San deve vendere altre tre moto. Tornando a Tokyo a bordo dello Shinkashen la sera, penso che dopo questa giornata, di sicuro quelle tre vendite arriveranno, insieme a tante altre.

Il mattino seguente arriviamo di buon'ora negli uffici di Triumph Japan in vista della parte più importante del viaggio: le visite ai concessionari. Il successo di ogni produttore è strettamente legato alle capacità dei suoi concessionari e, come ci si può aspettare da un veterano del mestiere, la classifica delle priorità di Arai-San vede al primo posto il potenziamento e lo sviluppo della rete commerciale.

Ma non sono soltanto i rivenditori ufficiali a richiedere la nostra attenzione. Triumph Japan perde fino a 100 vendite l'anno a causa dell'importazione parallela. Per i clienti a volte è difficile persino sapere quali siano i concessionari autorizzati, e quel poco che risparmiano comprando la moto tramite canali non ufficiali è niente in confronto alla mancanza di garanzia. È qui che il successo dei concept

store Triumph World diventa chiaro e lampante. I punti vendita Triumph World sono inconfondibili e non lasciano dubbi sull'autenticità del rapporto con la casa madre. Estendere questa idea è fondamentale per ampliare la quota di mercato, e i fatti lo dimostrano: gli 11 concessionari che hanno sposato la filosofia Triumph World hanno registrato un incremento medio delle vendite addirittura del 60%. In un mercato in cui le rigorose norme per la regolamentazione dei prezzi e delle importazioni impediscono a Triumph di assumere un atteggiamento più aggressivo, bisogna necessariamente puntare sulla formazione, lo sviluppo e la visibilità dei 47 rivenditori ufficiali Triumph presenti nel Paese.

La prima visita la facciamo a Triumph Ichikawa. È il concessionario di più vecchia data, visto che intrattiene rapporti con Hinckley da ben dieci anni. Il Triumph World Store ha aperto a marzo di quest'anno. Il direttore, Masanori Mabuchi, è molto soddisfatto della conversione e conferma l'aumento del fatturato, mentre il venditore Takao Anzai ci dice che dopo il cambiamento, anche la qualità dei clienti è migliorata. Per me è emozionante vedere un Triumph World Store immacolato, corredato di due agenti altrettanto perfetti, così lontano da casa. Di tutti i punti vendita che ho visitato nel mondo, quello di Triumph Ichikawa mi ha colpito in modo particolare. Dedichiamo il nostro incontro principalmente allo sviluppo del R.A.T. Pack locale e ci separiamo, dopo le foto di rito, con una sensazione di perfetta



Un affezionato del R.A.T. Pack di Triumph Yokohama in viaggio verso casa.



sintonia riguardo agli obiettivi che possiamo raggiungere. Quando Mabuchi e Anzai-San adotteranno per il R.A.T. gli stessi standard già adottati per altri aspetti della loro attività, il R.A.T. Pack di Triumph Ichikawa avrà senza dubbio un successo strepitoso.

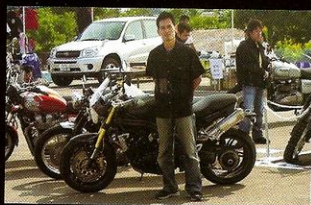
La sosta successiva è alla Triumph Yokohama Kita. Questo punto vendita è stato il primo del Giappone ad allinearsi allo stile Triumph World ed è anche il negozio di riferimento di uno dei più attivi R.A.T. Pack giapponesi: dalle serate a tema "inglesi" alle uscite organizzate nei weekend, questo gruppo è una fonte infaticabile di idee, oltre che il cuore pulsante di tutte le iniziative di marketing del concessionario. Makoto Naha e sua moglie sono molto interessati a scambiare idee sul R.A.T. e sui metodi più efficaci per dare ulteriore impulso alla loro attività. Il nostro incontro viene interrotto da un flusso continuo di telefonate e visite dei clienti - segno evidente del tipo di rapporto instaurato con un approccio diretto e amichevole, ma soprattutto una conferma incoraggiante delle enormi potenzialità di crescita.

Quella sera, con tutto il gruppo di Triumph Japan, ci avventuriamo nelle strade di Tokyo per un altro rito tradizionale giapponese: il karaoke. La performance canora lascia non poco a desiderare, ma quanto a spirito di gruppo il team non teme rivali. Sono in nove e danno un esempio perfetto di lavoro di squadra. Sotto la guida di Arai-San, il gruppo è cresciuto acquisendo una visione comune

dell'obiettivo da perseguire: trasformare il marchio Triumph in un grande successo in Giappone. Insieme alle tante altre cose che ho visto, porterò via con me anche questa immagine, e ne parlerò nei viaggi futuri. Triumph è in ottime mani quaggiù, e solo una situazione economica estremamente difficile potrà impedire alla nostra squadra di raggiungere gli obiettivi di crescita e quota di mercato nei prossimi due anni.

Il giorno dopo arriva il triste momento di salutare amici e colleghi e salire sul volo BA008 che mi riporterà a Londra. Nei numerosi viaggi che ho fatto con Triumph, mai mi era capitato di lasciare un Paese avendo imparato così tanto, ma con tanto ancora da scoprire su uno stile di vita da cui potremmo trarre grandi benefici, da un punto di vista personale e professionale. Il Giappone non è una destinazione ovvia per una vacanza, ma non riesco a immaginare un Paese più affascinante e ricco di rivelazioni da visitare. Un contatto con qualcosa di noto può aiutare a superare lo shock del fortissimo contrasto con l'Europa: e allora perché non andare in cerca di una Triumph e provare il brivido di un giro in moto in Giappone! In ogni modo, una cosa è certa: si parte con il desiderio di tornare.

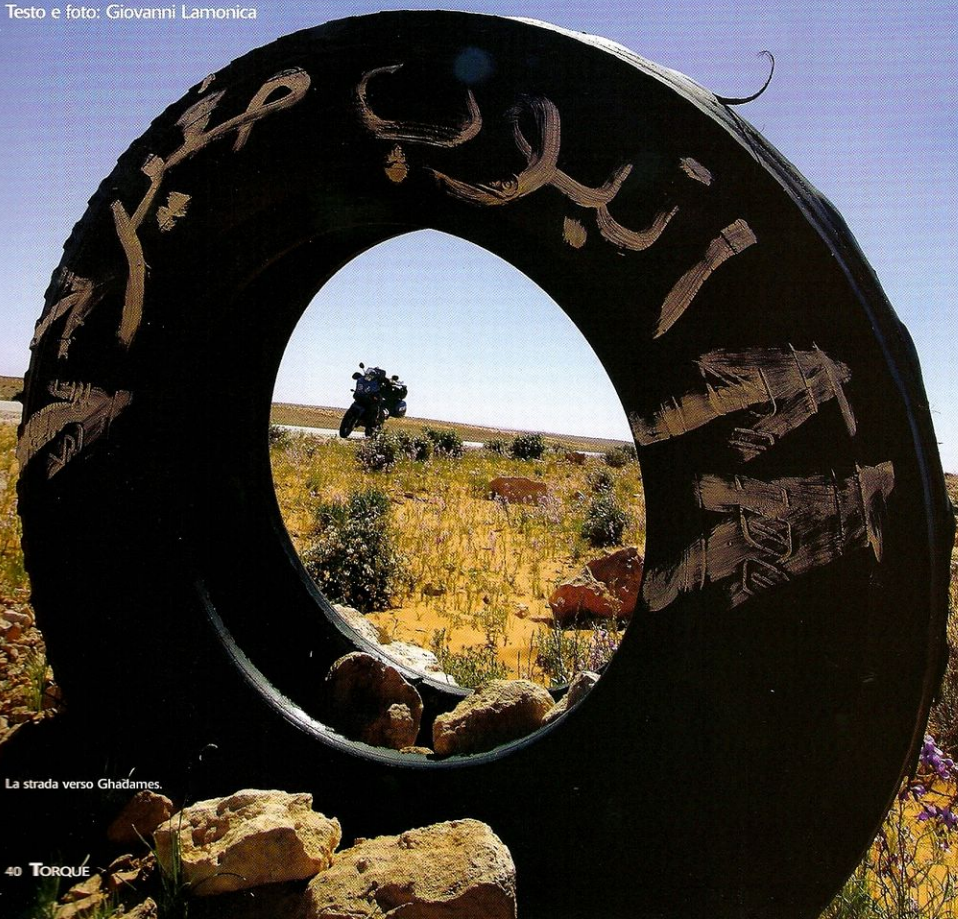
Quando a bordo servono da mangiare e istintivamente prendo le bacchette invece delle posate, per la prima volta, che di sicuro non sarà l'ultima, l'influenza della mia breve esperienza giapponese affiora in tutta la sua forza.



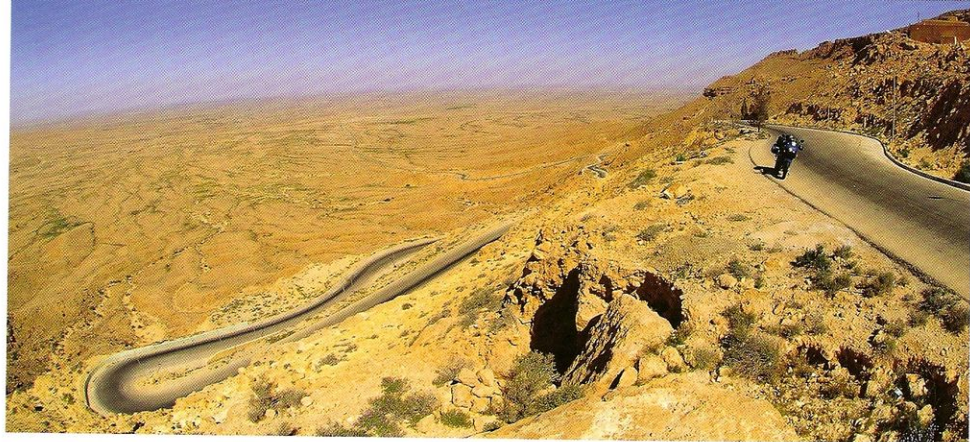
## LA TIGRE DEL DESERTO

LA ZONA COSTIERA OCCIDENTALE DELLA LIBIA È LA PIÙ FACILMENTE ACCESSIBILE CON UN MEZZO PRIVATO. VANTA NUMEROSI SITI ARCHEOLOGICI DI EPOCA ROMANA ED ALCUNE SPETTACOLARI FORTIFICAZIONI BERBERE, OLTRE AD UN MARE STRAORDINARIO. UN NASTRO D'ASFALTO TAGLIA COME UNA LAMA UNA DELLE ZONE PIÙ BELLE DEL SAHARA E RAGGIUNGE LE DUE CITTÀ PIÙ LONTANE NEL DESERTO LIBICO.

Testo e foto: Giovanni Lamonica



La strada verso Ghadames.



La strada che conduce a Kabao ed al suo granaio fortificato, si inerpica letteralmente dalla valle sui fianchi della montagna.

**La** Libia è un gran bel paese, punto. A distanza di ben 7 anni dalla mia prima esperienza in terra libica, diverse cose sono cambiate ma alcune sono rimaste identiche: l'ospitalità, la cordialità e l'affabilità della gente.

Tutto quello che potreste ascoltare da pseudo intenditori o cassandre del disfacimento dei rapporti con il mondo arabo e musulmano sono solo chiacchiere.

Me ne accorgo quasi subito una volta passato il confine. Grandi saluti, domande curiose, lampeggio dei veicoli che incrocio. Una voglia di relazionarsi davvero imbarazzante. Decido di aggredire prima la zona del Jebel, con Nalut ed il suo splendido granaio fortificato, ma anche con la penuria di alloggi che nel '99 mi portò nel peggior albergo di tutto il viaggio. La frase più agghiacciante letta sulla guida a suo tempo era "non aprite quella porta" riferita alla indicibile qualità dei servizi igienici, un vero incubo. Anche la nuova EDT (per modo di dire, è vecchia di ben 4 anni!) non lesina critiche, decido quindi di togliermi questo dente. Una nuova strada sale a tomatai sulla sommità dello sperone roccioso dal quale il Qsar domina la valle, ma la struttura alberghiera (in eccezionale posizione, almeno questo!) mi sembra rigenerata. Entro, chiedo, il mio sesto senso mi induce ad accettare i 45 dinari, che rispetto alla precedente esperienza mi sembrano uno sproposito e...il miracolo. Una pulitissima camera con bagno privato. Hanno ristrutturato l'edificio che ora ha le caratteristiche di un buon alloggio nord africano. La vista è sempre la stessa ed il tramonto è come lo ricordavo: i muri del granaio cominciano a cambiare colore fino a diventare arancione.

7 anni per trovarsi nello stesso punto e scattare le stesse foto!!

Si noterà la differenza tra l'analogico e il digitale?

Il Jebel Nafusa "montagne occidentali" è

una catena montuosa che si estende da ovest ad est, dalla Tunisia meridionale ad Al Qusbat, vicino ad Al-Khoms, ma la zona più interessante è quella tra Nalut e Gharyan.

Il sistema stradale di questa zona, osservato su una cartina ricorda una scala posta orizzontalmente i cui pioli, orientati da nord a sud, collegano 2 vie principali che corrono da est verso ovest.

I pioli, per continuare a mantenere lo stesso gergo, sono assai spettacolari. Ne ho percorsi 3, la mia cartina Michelin ne riporta 6, ma forse ce ne sono di più.

I Qsar sono una via di mezzo tra fortezze vere e proprie e depositi agricoli, quindi di importanza assai rilevante in passato. Le 3 strutture visitate (Nalut, Kabao e Al-Haj) sono, per tipo di costruzione ed anche posizione, assai diverse una dall'altra. Avendo tempo a disposizione vale la pena dare un'occhiata a tutte, calcolando che il costo d'ingresso con macchina fotografica è di 2 dinari. Dovendo scegliere, preferirei "l'alveare" di Kabao, senza peraltro sminuire gli altri. Forse la differenza sta nella strada, che per raggiungerlo si inerpica letteralmente dalla pianura allo Jebel offrendo una vista mozzafiato sul paesaggio circostante, o per la simpatia di Ebrahim, che accompagnato da sua figlia Jaisia, a titolo assolutamente gratuito mi ha condotto alla visita del piccolo museo, molto interessante, appena fuori le rovine.

Già lasciando Nalut ci si accorge che ci si sta spingendo verso l'ignoto. Anche la strada riduce la carreggiata quasi timorosa di invadere spazi a lei non concessi. Lo spettacolo è affascinante. Darwin, parlando del deserto, definiva le sue "qualità negative", irresistibili. Perché? La sua risposta era che simili terre lasciano libero sfogo all'immaginazione. Come contraddirlo?

L'importante sono le sensazioni: rallentare spesso, guardarsi intorno, immergersi completamente in questo niente assoluto.

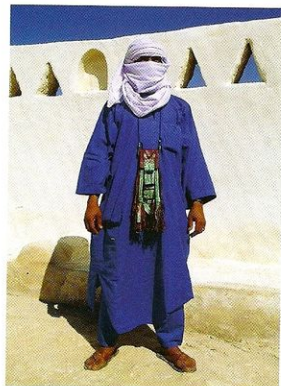
Come trasformare il monotono in qualcosa di suggestivo, quasi ipnotico.

Il paesaggio è in continua trasformazione, le aride colline cedono il passo all'immensità sconfinata del deserto: il Sahara!

Dopo Derj si piega decisamente ad ovest e dopo un centinaio di km ecco apparire nel nulla l'oasi di Gadhames, "la perla" come viene spesso definita. Giungerci al tramonto con le luci che si allungano nel deserto già vale il viaggio.

Città millenaria, punto di transito pressoché ininterrotto per carovane provenienti da ogni parte del continente africano. Giustamente dichiarata patrimonio dell'umanità è sicuramente la città antica più grande e meglio conservata del paese, una tappa obbligatoria alla quale è impossibile rinunciare.

I tuareg vengono chiamati anche uomini blu.



La parte antica è praticamente disabitata, nonostante nel 1984 vi vissero quasi 7000 persone, tutte trasferite nel giro di 4 anni in alloggi più moderni.

Camminare nel dedalo di viuzze, un labirinto di strade coperte che fanno affondamento sulla luce naturale, per mezzo di lucernari, suggestivi, spesso equidistanti tra loro ed alti persino 10 metri, non può che lasciare esterrefatti.

Di solito il pacchetto turistico include la visita ad un lago salato, un castello e, conclusione della giornata, tramonto dall'alto di una delle dune che si affacciano verso il vicinissimo confine algerino, ma non stupitevi troppo, visto quello che vi attenderà a sud.

Il giorno dopo sarà strada, tanta strada, la meta è Sabha, un po' più di 800km. Nel mezzo, il solito, fantastico niente, qualche distributore di benzina, pochi in verità. Nel tratto più desolato quello da Darj a Ghariat, circa 300km incrocerò un convoglio di 4 camion (ebbene si in queste zone non si viaggia mai da soli!!!), un pulmino di turisti fermo per problemi meccanici ed un paio di macchine. In compenso me la caverò con 7 dinari di benzina per percorrere l'intero percorso, circa 4!!!!

A Sabha incontro e conosco in un caffè Ali, parla inglese e porto il discorso sulla Cirenaica ed i problemi di Bengasi. Mi conferma come avevo notizie, che quella è sicuramente la zona

di tutto il paese dove Gheddafi ha meno consensi popolari e ritiene che gli scontri, sfociati in una carneficina con 15 morti e decine di feriti, siano stati generati da un malcontento radicato e diffuso verso l'establishment governativo più che verso consoli e rappresentanze straniere, in questo caso la nostra, fra l'altro l'unica presente in quella città. Parliamo anche dell'idiota con la maglietta, ormai ex ministro, ma probabilmente sono risentito nei confronti di tanta stupidità più del mio interlocutore. Secondo Ali un altro grave problema del suo paese è la diffusa povertà di alcune aree, specialmente nel sud, anche se ritiene che il governo stia cambiando strategia, interessandosi maggiormente a queste zone depresse.

Sabha è comunque un importante centro turistico, che non ha particolari punti di interesse ma una discreta vivacità. Da qui si parte per tutte le escursioni alle maggiori attrattive della zona: le dune di Ubari, il deserto dell'Akakus e quello del Murzuq.

Ma si può fare diversamente ed andare per strada, partendo direttamente da Ghat o da Al Awynat per l'Akakus e dalla zona di Ubari per i suoi laghi. In una sola parola? Fantastici! La prima è un'escursione che dura tra i 2 ed i 4 giorni, mentre la seconda può essere affrontata in giornata.

Ma di cosa parliamo esattamente?

Perché tanta fatica, tanto calore e conseguente sudore per arrivare in un posto dove anche d'inverno ci sono temperature che possono sfiorare i 30°?

Queste sono probabilmente le maggiori attrattive del Sahara libico e presentano alcuni dei paesaggi desertici più spettacolari del mondo. Il mare di sabbia di Ubari si estende per migliaia di km quadrati e nasconde tra le sue gigantesche dune di sabbia rossa una serie di laghetti che hanno qualcosa di fiabesco e fantastico, orlati da decine di palme.

Il Jebel Akakus è forse ancora più affascinante ed inquietante. Immaginate una catena montuosa di roccia vulcanica, nera e sotto un mare di sabbia arancione, a volte rossa, a seconda delle condizioni di luce e del periodo dell'anno in cui lo si visita. Un contrasto cromatico da lasciare alibitii!

A questo va aggiunto che molte delle formazioni rocciose sono abbellite da incisioni e dipinti rupestri, alcune splendidamente conservate e risalenti fino a 12.000 anni fa.

C'è poco da fare, bisogna andarci, almeno una volta.

E così ancora strada. La temperatura ed i colori avvertono che si sta per entrare in una zona climatica diversa. Anche la temperatura, fino ad ora tutto sommato piacevole ha un'improvvisa impennata, superando i 30°. In aprile 7 anni fa nell'Akakus trovammo 55° all'ombra!!! Sono con un mese di anticipo, per fortuna.

Ad Ubari le ultime case, un distributore di benzina e qualche negozio di generi alimentari prima di altri 280km di pace assoluta: traffico inesistente, vento, sabbia. Arrivo ad Al Awynat e sono ai confini del mondo, anche gli stanchi abitanti che si riparano dal sole e dal vento, oggi assai sostenuto, nelle zone in ombra delle loro case osservano questo uomo nero chiedendosi dove vada.

Ghat, vado a Ghat, la porta d'ingresso dell'Akakus. E le montagne nere cominciano ad apparire dopo circa 60km, sulla sinistra. Alte, imponenti, mi scortano nelle ultime decine di km fino all'ingresso di questa piccola, vivace cittadina di circa 16.000 abitanti.

Questo è praticamente uno dei pochi insediamenti tuareg permanenti nel Sahara con una ben conservata Medina dominata da un castello iniziato dai turchi ma terminato solo con l'arrivo degli italiani che lo trasformarono in una caserma.

Mi sistemo in una specie di ostello senza insegne, dove sono l'unico turista tra lavoratori che provengono da paesi confinanti, in cerca di condizioni migliori o semplicemente stando temporaneamente in attesa di spingersi più a nord. Tutti parlano

La solitudine del deserto.



L'ingresso di Derj.





francese al contrario mio, ma i sorrisi e la cordialità la fanno da padrone anche in mezzo a tanta incomprensione linguistica.

La sera sono seduto in uno dei ristoranti sulla via principale dove un corpulento cuoco disossa polli e cuoce kebab con perizia certosina proprio in mezzo alla strada.

Montone, insalata ed un po' di riso, oltre all'immancabile acqua che ha praticamente accompagnato tutti i miei pasti bibici.

Ascolto suoni, rumori, risate, discussioni che non capisco.

Sono nel punto più lontano del mio viaggio, ma non è finita.

E sarà ancora strada, ancora deserto, ancora incontri, persone gentili e disponibili.

Arrivo al posto di blocco prima di Hun e dalla guardiola alcuni militari in borghese a cenni mi invitano ad avvicinarci. Entro e mi offrono dell'acqua. Prendo la bottiglia e la riempio. Uno dei ragazzi compare con un pacco pieno di datteri, saranno almeno 3kg. Ne arriva un altro con delle lattine di gassosa.

Mi chiedono se ho bisogno di benzina, ma rispondo che con questa moto non ho problemi di autonomia: mi domandano quanti litri contenga il serbatoio: "24" rispondo naturalmente a gesti.

Sono allibiti, non credono che possa percorrere tutta questa strada senza fare rifornimento.

Hun, volutamente inserita nell'itinerario, merita una breve introduzione.

6 anni fa vi ero arrivato cercando una persona ed avevo conosciuto 2 amici.

Abubaker ed Abdul Fatah, conosciuti poche

ore prima, mi avevano ospitato nella casa del primo, dato che, come la solito, ero senza soldi e senza la possibilità di poter cambiare in nero.

Ricordo ancora adesso quando i 2 confabulando in arabo, mi avevano poi comunicato: "Ok, secondo noi c'è solo una possibilità per te: resti a dormire a casa di Abubaker, stasera sei nostro ospite a cena, e domani cambi il denaro a Misurata".

Ho con me le foto delle loro bambine che avevo provato ad inviargli appena rientrato in Italia ma che non hanno mai ricevuto. Rintraccio facilmente Abubaker, è al suo negozio ed insieme andiamo da Abdul Fatah. Trascorreremo tutto il pomeriggio insieme, visitando questa sonnolenta cittadina del deserto libico.

"Stavolta ho più soldi dell'altra volta"

Ma non c'è niente da fare, dormirò nella stessa stanza, nello stesso angolo e mangiando alla maniera araba insieme ai 2 miei amici.

E giunge anche il momento di immergersi nella cultura.

L'itinerario esce sulla costa all'altezza di Sirte, la città che Gheddafi vorrebbe come capitale dell'Unione degli Stati Africani e da qui prosegue direzione nord ovest per arrivare a Khoms con le vicinissime rovine di Leptis Magna.

Entro in città e mi accorgo subito che le indicazioni riportate sulla cartina della guida per trovare un residence sulla spiaggia a meno di 2km dalle rovine, sono sbagliate. Chiedo e mi dicono che la traversa è leggermente più avanti, ma la struttura esiste. Anche il secondo tentativo risulta infruttuoso e devo fermarmi a



Alcuni tratti della strada verso Ghat possono essere parzialmente, a volte interamente invasi dalla sabbia.

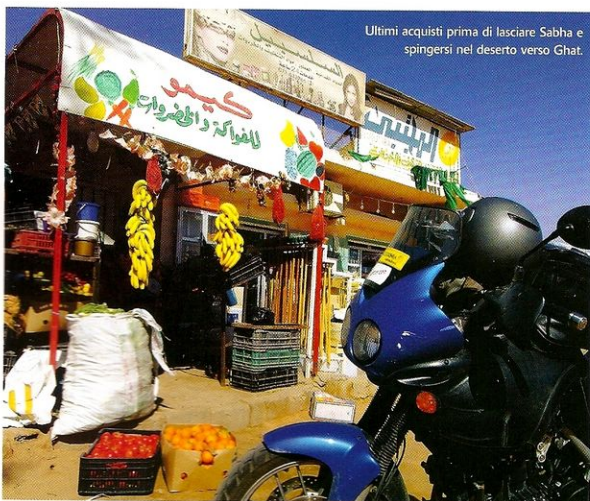
chiedere per la terza volta. Stavolta l'aiuto è più massiccio, addirittura i 2 ragazzi chiamano col cellulare un amico che parla inglese ma che non conosce l'hotel. Si è fermata anche una terza persona, in macchina che a sua volta chiama un altro suo amico: stesso risultato! Alla fine verrò scortato a destinazione da 2 macchine!!

Labdah per i locali (si pronuncia Lübdä), è considerato il più bel sito romano del mediterraneo: credo riesca a colpire anche chi non si definisce un appassionato di rovine, aggiungete il fatto che si trova sul mare, e che, nelle ore più calde del giorno, è possibile interrompere la visita per immergersi e rinfrescarsi in un mare cristallino, il risultato sarà a dir poco spettacolare!

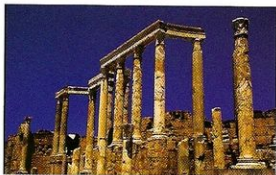
La giornata di sosta è necessaria, ma davvero ben spesa.

Siamo alla fine, 2 giorni nella capitale e l'ultima rapida visita alle rovine di Sabratha. Sicuramente meno impressionanti di Leptis, ma assolutamente da non perdere il teatro, che con la scena a tre ordini, formata da 108 colonne corinzie, domina letteralmente il panorama.

Il confine è a meno di 100km, ultime formalità, riconsegna della targa araba e via verso nord in Tunisia, il traghetto, l'Italia.



Ultimi acquisti prima di lasciare Sabha e spingersi nel deserto verso Ghat.



Il monumento principale di Leptis Magna, considerato il più bel sito romano del mediterraneo, è sicuramente il teatro, da dove, si può godere di una splendida veduta sulla città e sul mare.



L'ingresso di Nalut.

# YOURWORLD

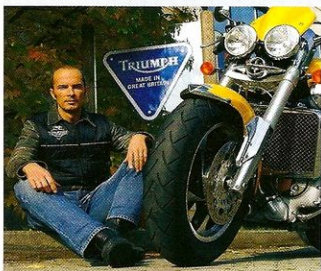
NEWS DALLA RIDER ASSOCIATION OF TRIUMPH

## CHIACCHIERE con Stefano Martignoni

Non avrei mai pensato di farcela. Ero già quasi entrato in letargo e temevo che le date degli Eventi Nazionali 2007 – comunicate un paio di mesi fa – non avrebbero mai avuto un nome e, di conseguenza, un contenuto.

In realtà, per scegliere le date non ci vuole molto sforzo, basta munirsi di un calendario, aprirlo, scartare il week-end del Triumph Day, Pasqua, le altre vacanze ufficiali e segnare quattro o cinque fine settimana da dedicare al R.A.T.

Il difficile viene quando mi devo inventare quello che si farà in queste occasioni, ed trovo ancora più difficile farlo quando per venire in ufficio devo infilarmi i soprantaloni imbottiti, il collarino in pile e non posso più usare la visiera scura... Beh, proprio mentre stavo per entrare in letargo, due episodi mi hanno risvegliato il corpo e, soprattutto, la mente: un bagno nel mare di Liguria in un incredibilmente caldo mercoledì di novembre, e 160km di fantastici asfalti nel sud della Spagna – sulla strada che da Marbella porta a Ronda – durante il lancio mondiale della nuova Tiger 1050. Grazie a questi colpi di coda mi è tornata la voglia e così, non solo ho deciso quali saranno gli eventi nazionali 2007 (che tuttavia vorrei restassero una sorpresa sino al momento della partenza) ma ho anche deciso con quale moto vi prenderò parte!



Stefano Martignoni

tel: +39 02 934 5451  
fax: +39 02 935 82575  
email: rat.italia@triumph.co.uk

## La notte del Generale – Di Cesare Fanari

72 notti Triumph. Ogni primo mercoledì del mese, ininterrottamente, dall'alba dei tempi. È il record di cui solo una persona al mondo si può vantare e onorare: il Generale. Il Generale, all'anagrafe Alessandro Blasi, è uno di quei personaggi che ogni congrega di motard vorrebbe avere al proprio interno. Per noi del R.A.T. Pack Roma - di cui è leader onorario insieme all'executive Giulio Salvioni, su indomito attendente di campo -, il Generale è la quintessenza di quella generosità esagerata e disinteressata che fa di un uomo un riferimento, un vero anello di snodo per ogni iniziativa. Il suo arrivo, in perenne ritardo, ai meeting notturni di piazza Mazzini, a Roma, è da sempre il segnale d'inizio dei run della Capitale. E lo è stato anche per la settantaduesima notte, quella del 7 giugno scorso, quando la bellezza di 72 Triumph lo attendevano per accompagnarlo a quella che si sarebbe rivelata la festa più pazzica e rumorosa del R.A.T. Pack Roma. Già l'arrivo è valso la pena, con quel serpente multicolore che si snodava per le vie di Roma fino all'ingresso del circolo ippico dell'Acquacetosa dove i musici, belli e stupiti, di una decina di purosangue hanno seguito stupefatti le strane cavalcature rumorose che, una dopo l'altra, si allineavano proprio



davanti ai loro box. Da lì in poi, il delirio. Fuochi d'artificio che hanno infuocato il cielo con il marchio Triumph, mangiatori di fuoco e incantatori di serpenti, musicisti in un'atmosfera da "mille e una notte".

Come se non bastasse, ogni partecipante è stato omaggiato di un esclusivo "kit Generale" composto da patch, maglietta, boccia e altri gadget. La maxi torta con dedica è stata il degno epilogo di una serata di cui si parlerà per molte notti ancora, senza dubbio. Il dubbio c'è, invece, su ciò che il Generale riuscirà ad inventarsi quando le notti magiche che festeggeranno saranno diventate cento. Di una cosa, però, siamo assolutamente certi: ne faremo delle belle.

Mille di queste notti. Generale!

## Ride & Rafting – Di Alessandro Palazzi

Lo spirito che ha sempre contraddistinto gli eventi del R.A.T. di Bari non poteva non prevedere un'escursione sopra le righe come il Ride & Rafting nello splendido parco nazionale del Pollino. In effetti Sabato 7 e Domenica 8 ottobre ben 21 coraggiosi si sono mossi di buon ora per raggiungere Laino Borgo (Cs) dove nessuno poteva prevedere cosa Alessandro avesse preparato per loro. Dopo aver affrontato in tutta tranquillità il trasferimento in moto, ad accogliere il gruppo troviamo il sig. Domenico proprietario dell'agriturismo "Al veneto" che, dopo averci sistemato nella splendida struttura, ci ha deliziato con una cena a base di prodotti tipici del posto (che dire, tutto perfetto). Il dopo cena non poteva prescindere da eccellenti sigari cubani accompagnati da rum di ottima qualità gentilmente offerti da Nicola Amodio sempre attento a porre, come nel suo stile, la ciliegina sulla torta. Svegliai di buon ora e il gruppo, alle ore 09.00 in punto, era composto al punto di raccolta per iniziare questa avventura. Primo passo, la vestizione dei partecipanti con mute, ceratine, giubbotti salvagente e caschetti. Ebbene sì! Ci si stava preparando non ad una battuta di pesca d'altura, ma ad una delle escursioni più affascinanti che ci poteva capitare. Alle ore 9,45 il gruppo





sapientemente informato sul parte per affrontare le difficoltà del fiume Lao. Lo scenario è incantevole, il grado di difficoltà non è estremo e nonostante ciò a metà della discesa vediamo un caschetto rosso fra i flutti. Tutti ci chiediamo: chissà chi lo avrà perso? e dopo un attimo ci rendiamo conto che sotto quel caschetto c'era la mia signora che, come una trota salmonata, veniva trasportata a valle dalla corrente. Effettuato il recupero proseguiamo nella nostra discesa tra gole e cascate mozzafiato e dopo ben quattro ore di pagaiate, saltelli e saliscendi arriviamo nostro malgrado a destinazione.

Stremati, ma appagati, ci rivestiamo e affamati come non mai raggiungiamo il ristorante per il lauto pranzo. Alle ore 18,00 dopo aver riposto i bagagli sulle moto e sulle spalle si riparte per tornare a casa. Colgo l'occasione per poter ringraziare Nicola Amodio per la sua disponibilità, Domenico per l'ospitalità riservatami, Germana per aver consentito a tutti di poter partecipare all'escursione e gli amici Domenico e Nicola per il loro contributo.

### Introi Tour - Di Guglielmo Cernò

Motociclista fai da te? No Introi Tour? Ah, ah, ah!

Noi per questo evento, il primo della stagione eventi 2007 del R.A.T. Pack Chiavari, ci siamo affidati all'esperienza e alla professionalità di un "vero" operatore turistico, un esperto conoscitore del luogo, peccato che poi il giorno dell'evento nessuno l'abbia visto. Ma noi ci siamo lasciati coinvolgere e puntuali ci siamo presentati all'appuntamento con il R.A.T. Pack Chiavari presso Motomania. Apriamo l'evento con focaccia calda e vino bianco fresco ed alle nove in punto si parte. Piccolo intoppo tecnico dopo trecento metri, brillantemente risolto da colui che come un bravo ginecologo lavora dove gli altri si divertono e poi di corsa in autostrada verso il primo traguardo della giornata, Aulla, con stop per ricomparare



il gruppo e rivedere il percorso consigliato. Si riparte sulla SS.63 in direzione di Fivizzano per salire rapidamente sul Passo Del Cerreto, la presenza di asfalto viscido e i resti di castagne cadute dai numerosi alberi selvatici di questo meraviglioso frutto autunnale rendono curve e tornanti più impegnativi per tutti. Solita sputa caffè e foto di rito sul Passo Del Cerreto, dove siamo le uniche TRIUMPH in circolazione, poi nuovamente verso valle, raggiungiamo Castelnuovo ne' Monti per visitare la famosa Pietra di Bismantova che ispirò Dante Alighieri per la scenografia del suo "Purgatorio". Noi siamo ispirati diversamente ed essendo ormai ora di pranzo ci fiondiamo su per gli ottanta scalini che separano dal "Rifugio della Pietra", per assaporare delizie della cucina Emiliana. "Ma siete sempre a tavola" commento scontato dei malpensanti, ma andare in moto per il nostro Pack è anche questo, turismo e gastronomia uniti a divertimento, coinvolgimento, aggregazione per un perfetto risultato di qualsiasi evento. Per il rientro optiamo per un itinerario libero, scegliamo di salire sul Passo della Pradarena a 1697 metri sconosciuto a tutto il gruppo e ci immettiamo su una strada provinciale che ci porta a Uglianaldo, ribattezzato per l'occasione "Il nido dell'aquila" per le sue caratteristiche geografiche e antropologiche. Rientriamo ad Aulla per riprendere una affollatissima autostrada e poi nuovamente a Chiavari da Motomania per i commenti sulla giornata e i saluti di rito. Abbiamo percorso 310 chilometri. Introi? Chi l'ha visto? Grazie comunque per il bel giro.

### Cilindri inglesi tra il prosciutto -

Di Davide Rebecconi

In concomitanza con il 20° anniversario di un record di durata, che ancora resiste nel Guinness dei primati, fatto da tre ragazzi in moto, i quali hanno girato per 23 giorni e 8 ore alternandosi, gli stessi hanno organizzato una motofiaccolata benefica per raccogliere fondi da devolvere ai bimbi ammalati di cancro al sangue, il tutto in collaborazione con l'associazione "Noi per Loro". Il R.A.T. Pack di Parma ha partecipato con una ventina di triumphisti, contribuendo a infoltire le fila dei 480 motociclisti iscritti, che hanno preso parte al suggestivo e toccante giro dell'autodromo di Varano con moto e fiaccole, oltre ad un giro esterno di 10km e rientro in pista con giro finale. Momento davvero unico quando alcuni dei bimbi malati hanno girato in pista come passeggeri: vederli guardare con occhi sognanti le moto nonostante quello che stanno passando è stato qualcosa di indescrivibile e utile a ristabilire le proprie classifiche dei valori... Dopo la fiaccolata cena in gruppo a base di salumi e torta frita, musica e buona birra. La domenica mattina appuntamento alle 9.30 presso la triumph parma, ci siamo trovati in 22 moto e nemmeno a farlo apposta 11 moto classiche contro 11 moto moto sportive. Si



parte direzione Travesetolo, per percorrere le prime curve che da lì vanno a Langhirano dove si imbocca il Lagastrello. Su questa strada disseminata di prosciuttifici come il cielo di stelle la notte di San Lorenzo, ci si inerpica su per gli Appennini e le moto classiche dimostrano che non hanno nulla di invidiare alle altre. Strada poco trafficata, giornata di sole stupendo ed il rombare di questi gioielli rendono il nostro passaggio un dolce ricordo per gli abitanti del luogo dove in alcuni punti adirittura salutano come se passasse la Milano-Taranto... cose di altri tempi. Sosta nell'abitato di Lagrimeone, siamo ormai a una ventina di km dal passo, e lì si confrontano le gomme posteriori per vedere chi ha piegato di più. Arriviamo al passo per le 12.45, giusto per sederci a

tavola nella baita, pranzetto quasi frugale e poi di nuovo in sella, si deve arrivare a Pontremoli. Da lì proseguiamo in direzione di Aulla, dove si sale al Passo del Bratello, strada un po' stretta ma curve mozzafiato e zero traffico. Al passo sosta caffè, e già verso Borgovalditaro, dove ci aspetta la fondovalle strada veloce che permette anche ai più lontani di rientrare per l'ora di cena. Che dire, due giorni stupendi, il primo per le emozioni uniche che ci ha dato, il secondo per la piacevole compagnia e le belle strade, un grazie a tutti, ai soliti amici che sono sempre presenti ed ai nuovi arrivati, come l'ello da Asti...

Prossimo appuntamento, una emozionante gita ad Hinckley con puntata all'Ace Café!

## Fine estate in Langa – Di Marco Frascaolo

Questo primo appuntamento lega la nostra passione per la moto alla Festa del vino Dolcetto di Dogliani ridente paese delle Langhe. Il ritrovo come di consuetudine è per la mattina di domenica da Sanino Moto per la colazione, un buon caffè ed una fetta di ottima crostata. La mattina è splendida e la temperatura è di quelle che ti fa venir voglia di metterti in sella. Piano piano arrivano tutti e finalmente alle 10 partiamo. Il percorso prevede un anello che ci riporta a Dogliani dopo 160km di curve attraverso le colline delle Langhe. Al primo inerparsi lo spettacolo è veramente unico, con il Monviso a fare da sfondo. I vigneti che costeggiamo sono colmi di grappoli che aspettano solo di essere raccolti e il cui colore si mixa con i primi colori autunnali veramente una cornice d'autore. Gli amici che partecipano formano una lunga colonna (ci contiamo, siamo 35 moto) che però viaggia al piccolo trotto per godersi il panorama. Lungo il percorso incontriamo parecchi motociclisti, tutti si girano quando capiscono che in quella fila la maggioranza sono Triumph, e come potrebbe passare inosservata la Rocket dell'amico Ponsoetto tutta cromata (per lui è già la seconda). A metà percorso in quel di Cortemilia ci fermiamo per un caffè, si tratta del paese piemontese che per antonomasia vuol dire nocchie. La seconda parte del percorso che ci riporta alla base passa per Cengio tristemente famoso per l'ACNA una azienda chimica che per anni ha devastato l'ambiente. Quando arriviamo nuovamente da Sanino

è l'ora giusta per farci offrire l'aperitivo. Mentre ci gustiamo il tutto ci scambiamo le impressioni sul giro e sulle possibili varianti perché tutti danno per scontato che il prossimo anno si ripeterà. Prima di andare a pranzo, Manuela ci fa omaggio della maglietta ricordo della manifestazione. Finalmente ci sediamo a tavola per il pranzo ed è lì che la volta delle più diverse storie di vacanze in moto. Dell'avventura di Mario e Dario a Neurcirken con le loro ST e di chi chiuderà la stagione andando all'isola d'Elba al RAT nazionale. Il prossimo appuntamento per il R.A.T. Pack di Cuneo sarà il salone di Milano per vedere la chiacchieratissima nuova Tiger. Nel pomeriggio, ultima sgroppata in quel di Feisoglio bellissimo paesino dell'alta Langa per un assaggio enogastronomico che ci dia l'energia per tornare sino a casa.



## Basso Monferrato

Questo è stato il primo evento R.A.T. organizzato da Valerio nostro nuovo pack leader che con la sua Rocket nera ricoperta di scritte Triumph, non passa inosservato sia per i decibel che per il look. Grazie al suo impegno ci siamo ritrovati al mattino del primo ottobre presso la concessionaria Fuorigiri Moto di Alessandria un numero imprevisto di partecipanti visto anche la giornata plumbea.

Ringraziamo i ragazzi che, in "trasferta" da altre provincie si sono uniti a noi e ci hanno aiutato a raggiungere la cifra di oltre 80 triumphisti. Il corteo si avviava rumoroso alle ore 10 in direzione cantine vinicole di Gavi Ligure ma subito si divideva in due tronconi poiché qualcuno si era scordato di fare benzina (al prossimo raduno, mi raccomando, presentatevi col pieno)... Nonostante tutto ci si ritrovava a Gavi per visitare le antiche cantine locali ma il tempo peggiorava e portava ad una nuova divisione tra gli smanettoni, che puntavano incuranti del maltempo fino al Sassello e si sbafavano anche gli aperitivi degli altri, e i turisti, che seguivano Valerio lungo un bellissimo percorso attraverso le colline e le vigne dell'Acquese fino al punto di ristoro nello splendido paesino di Vinchio. Per far fronte all'imprevisto numero di triumphisti abbiamo dovuto occupare ben due locande, una delle quali improvvisata e, nonostante i ristoratori non si siano molto curati delle nostre esigenze culinarie e ci abbiano lasciati molto leggeri, il buon umore e il vino non sono

mancati. Il maltempo non dava tregua e così il gruppo si è sciolto e i più decidevano di riportare la propria creatura ad una meno umida dimora notturna. Felicissimi della partecipazione ottenuta, faremo tesoro di questa esperienza per offrire al prossimo evento un miglior servizio staffetta con indicazioni più chiare, e organizzare un ristoro in posti forse meno caratteristici ma più golosi e prodighi!



### Pranzo col Buttero – Di Antonello Buccellato

La tradizione vuole che, nonostante l'anno motociclistico stia per andare in letargo, il R.A.T. di AB Moto organizza il primo evento dell'anno 2007. Tradizione che viene supportata dalla famosa "ottobrora romana" ricca di sole e accoglienti temperature. La destinazione scelta è la meravigliosa Toscana ed in particolare le morbide colline della Maremma. Come sempre i nostri amici motociclisti esigono che dopo le lunghe sgroppate siano degnamente rificollati e così troveremo ad accoglierci i tavoli di uno dei più famosi ristoranti locali "La Vallerana". Il titolo dell'evento deriva proprio da un tipico taglio di carne detto "la buttera", una cugina della fiorentina che viene portata in tavola accompagnata da pietre laviche incandescenti sulle quali ognuno si cuoce la propria porzione di ciccia! Sapevo che il tam-tam dell'evento era arrivato in molti garage e difatti, appena arrivato al punto di ritrovo, mi sono reso conto che questa gita sarebbe stata sicuramente da ricordare: alle 9,30 c'erano 40 moto davanti al concessionario! Solita distribuzione dei road-book e via, partiamo rumorosi verso il nostro percorso. In un punto prestabilito si congiungono a noi altri 10 amici (e siamo 50 moto)! Il nostro aplomb inglese ci permette di accogliere anche qualche amico con moto di altra nazionalità ma, del resto, la nostra opera di evangelizzazione motociclistica non si ferma mai! Scaldiamo le gomme sulla via Cassia fino a Vetralla con un'andatura piuttosto tranquilla, il meglio deve ancora venire. Passata, rombando, Toscana ci immergiamo nella campagna dell'alto Lazio in direzione di Canino. Il gruppo si sgrana e, come accade nelle occasioni "ufficiali", lascio andare avanti i più sportivi e mi dedico al ruolo di "scopa" del gruppo. Procedo tranquillamente godendo dei profumi della vendemmia appena finita e distendo finalmente i nervi lavorativi. Una sosta rifornimento a Canino movimentata la tranquilla domenica di questo piccolo paese e fa sgranare gli occhi pieni di curiosità a grandi e piccoli. Siamo pronti per ripartire, ci aspetta Manciano che verrà raggiunta attraverso una provinciale ricca di curve e scorcì a dir poco poetici. Il sole continua ad accompagnarci e, cosa molto importante, asciuga e scalda l'asfalto che accoglie le nostre sempre meno timide pieghe. Da Manciano il numeroso gruppo si divide (non proprio volutamente...); i più veloci raggiungono Saturnia tagliando nel punto esatto il percorso e invece noi "tranquilloni" lasciamo lo svincolo e proseguiamo per Scansano. Sono tanti chilometri extra ma percorriamo una delle più belle strade della zona. Sulle ali dell'entusiasmo guido il gruppo da Scansano a Pereta e passando vicini ad Albinia prendiamo la tanto agognata strada per il ristorante. Il resto del gruppo ci attendeva affamato e quindi subito ci siamo conquistati i posti al tavolo. Il menu particolarmente ricco e vario ha accontentato tutti i 47 golosi motociclisti che hanno voluto godere dei manicaretti della cuoca. Alle 16,30 chiudiamo con il classico ammazzacaffè e piano piano riprendiamo la strada del ritorno verso la capitale. In effetti è stata una gita da ricordare e l'entusiasmo di tutti ci ha ripagato del tempo impegnato per l'organizzazione della giornata.



### Urbino e il Montefeltro – Di Marco Daniele

La scelta di questa meta fondava le sue motivazioni su nobili principi, ossia raggiungere e visitare un angolo italico ricco di storia e famoso per essere una perla del rinascimento. Invece di nobile, a futura memoria di questa uscita, c'è stato forse solo il vino accompagnato ad una mangiata degna di un camionaro (senza offesa per la categoria) piuttosto che di motociclisti impegnati in percorsi non certo rettilinei. Partito il primo boccone con Valentino Rossi sulla griglia di partenza c'è mancato poco che prendessimo il caffè guardando novantesimominuto! Comunque questa bella domenica inizia dalla concessionaria alle 9,30 con torta e caffè per poi partire diretti verso la ss 73 bis meglio conosciuta come "di bocca Trabaria". Il suo nome deriva infatti dal omonimo valico che, situato sull'Appennino Umbro-Marchigiano a 1049m, unisce le due regioni collegando la valle del Tevere con quella del Metauro. Lungo questa suggestiva strada si trova una storica cittadina di epoca longobarda chiamata Sant' Angelo in Vado. Un tempo famosa per aver ospitato nel 1849 Giuseppe Garibaldi in fuga dopo la caduta della Repubblica Romana, Sant'Angelo è oggi, almeno per noi "gretti" motociclisti (non ce ne vogliamo i suoi 4000 abitanti) conosciuta come sede di uno dei migliori raduni motociclistici del centro Italia. Il moto raduno del Tartufo, questo il suo nome (organizzato dal locale Moto Club Tonino Benelli), richiama migliaia di centauro ad invadere le strade e le piazze di Sant'Angelo. Per questa sua 28ª edizione "gli amici di Tonino" hanno scelto proprio la nostra domenica (o viceversa...) e quindi una sosta era assolutamente dovuta prima di riprendere la nostra strada sull'itinerario programmato, privato per ragioni di tempo della visita alla cittadina capoluogo del Montefeltro. Ripartiti ci siamo diretti verso una strada che, seppur non proponendo particolari bellezze, è ormai stata eletta a vero mito dai motociclisti tanto da divenirne una della più frequentate: il passo di Bocca Seriola. Il perché è facile da comprendere fin dalle prime curve, quando dentro il casco compare quel sorrisetto che non ti fa pensare più a nulla se non a guidare al meglio la tua moto. Del resto basta leggere quanto scritto da Motociclismo sull'argomento: "Curve da terza o seconda, di raggio costante, con qualche stretto cavatappi da prima a intervallare, spesso leggermente sopraelevate. Da antologia le due curve con delle gustose compressioni che fanno comprimere la moto a centro curva, che si aggiungono a tutte le altre, che hanno anche il pregio di non essere quasi mai cieche. E guidare diventa soddisfazione pura" (N.d.R. Non tutte di raggio costante... eh Fabio? Che dritto!). Guidare su questa strada è davvero una soddisfazione, ci si riesce a divertire anche senza necessariamente dover spingere forte, anzi mantenendosi dentro i limiti di un buon margine di sicurezza. Da Acqualagna a Città di Castello pennellando curve a 80km/h (a dire il vero qualcuna un po' di più...) si riesce a dare un ritmo musicale al tre cilindri 1050 sfruttando prevalentemente il freno motore in entrata. Arrivato al ristorante, scelto lungo questa via, avrei volentieri rigirato per tornare indietro.



## CAPO NORD RAID

Dal 4 al 24 agosto 2007,  
(Full Ride: 21gg / 8.000km)

Dal 6 al 22 agosto 2007  
(Fly & Ride: 17gg / 5.000km)

Un grande viaggio, mix tra la natura prorompente della Norvegia e la suggestione delle capitali del Nord. Capo Nord è "il" viaggio, quello che nell'immaginario di ogni motociclista rappresenta una sorta di episodio imprescindibile. E per viverlo al meglio, concentrandosi solo sul piacere di guida e sugli scenari che faranno da cornice, abbiamo organizzato un servizio di trasporto bagagli, un mezzo di assistenza e, in più, per chi non avesse molto tempo a disposizione, la possibilità di evitare il lungo trasferimento europeo, volando fino a Stoccolma e rientrando anticipatamente da Bergen a fine viaggio. Il grande Nord vi aspetta.

**Numero max. 35 persone**  
**Numero min. 20 persone**

**Termine iscrizioni entro aprile 2007 o fino ad esaurimento posti disponibili**

**Le quote definitive saranno comunicate entro gennaio 2007**



### PROGRAMMA

- 1 Brennero - Kassel
- 2 Kassel - Copenhagen
- 3 Copenhagen sosta e visita della città  
(volo aereo dall'Italia per il programma Fly & Ride)
- 4 Copenhagen - Stoccolma
- 5 Stoccolma - Turku visita di Stoccolma ed imbarco in serata
- 6 Turku - Tampere
- 7 Tampere - Kajaani
- 8 Kajaani - Rovaniemi
- 9 Rovaniemi - Inari
- 10 Inari - Capo Nord si arriva alla meta
- 11 Capo Nord - Storslett
- 12 Storslett - Svolvaer
- 13 Svolvaer Sosta e visita delle isole Lofoten
- 14 Svolvaer - Mo I Rana
- 15 Mo I Rana - Trondheim
- 16 Trondheim - Lom
- 17 Lom - Bergen
- 18 Bergen giorno di sosta e visita della città
- 19 Bergen Imbarco in serata  
(volo aereo dall'Italia per il programma Fly & Ride)
- 20 Hanstholm - Kassel
- 21 Kassel - Brennero

## LA QUOTA COMPRENDE

### Pacchetto Full Drive

- 10 Pernottamenti (7 per Fly & Ride) in hotel in camera doppia con colazione
- 8 Pernottamenti in Chalet da 4/6 persone
- Traghetti
- Stoccolma/Turku e Bergen/Hanstholm in cabine quaduple
- Tour Leader italiano in moto.
- Assistenza con veicolo appoggio al seguito per trasporto bagagli e recupero moto in panne.
- 8 prime colazioni e cene con cucina da campo
- Assicurazioni assistenza medica, bagaglio e annullamento

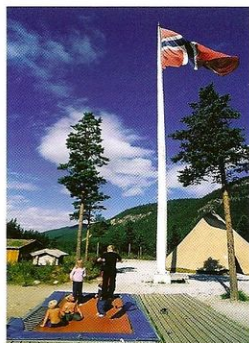


### Pacchetto Fly & Ride

- Come "Full Drive" +
- Volo a/r da Roma/Milano Copenhagen e ritorno da Bergen.
- Trasporto moto A/R con operazioni di stivaggio (Italia/Copenhagen e Bergen/Italia)

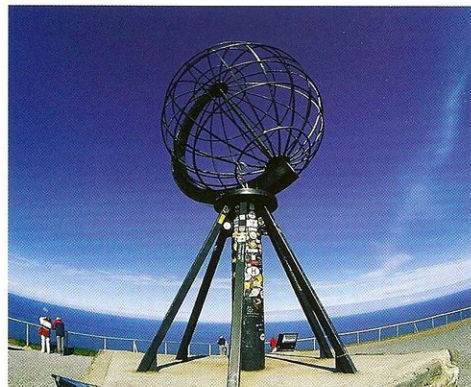
## LA QUOTA NON COMPRENDE

- Il carburante
- I pedaggi ed i traghetti non compresi
- Tutto quanto non indicato alla voce "La quota comprende"



## PER INFORMAZIONI ED ISCRIZIONI

Macedonia Adventures , viale VIII marzo 6/8, Terni, tel. 0744277197, fax 0744277384 [www.macedoniatour.com](http://www.macedoniatour.com)  
e-mail [macedonia@macedoniatour.com](mailto:macedonia@macedoniatour.com)



## EVENTI NAZIONALI

L'occasione per incontrare amici da tutta Italia. Sarà una stagione ricca di sorprese...

- 14-15 aprile **Millেমiglia**
- 19-20 maggio **Coast to Coast**
- 1-2-3 giugno **10° Triumph Day**  
(Varano de' Melegari - PR)
- 30 giugno-1 luglio **Chiantishire**
- 22-23 settembre **Iron bike**



## RAID

Dedicati ai viaggiatori con la 'V' maiuscola.

- 4-24 agosto - **Capo Nord Raid**  
Un classico inserito in calendario a grande richiesta.



- 25 aprile-1 maggio - **Sardegna Raid**  
5 giorni per scoprire la Sardegna nella stagione più bella.



- 22 dicembre-6 gennaio 2008 - **Perù Raid**  
Un viaggio da sogno in un Paese meraviglioso. Per palati fini.



Per altre info, per conoscere il programma degli eventi e per iscriversi:  
**www.triumph.it** oppure  
rat.italia@triumph.co.uk

I vostri Pack Leader

Pack Leader Alessandria  
Pack Leader Aosta  
Pack Leader Bari  
Pack Leader Bassano  
Pack Leader Bergamo  
Pack Leader Biella  
Pack Leader Bologna  
Pack Leader Bolzano  
Pack Leader Brescia  
Pack Leader Cagliari  
Pack Leader Caserta  
Pack Leader Catania  
Pack Leader Catanzaro  
Pack Leader Cesena  
Pack Leader Chiavari  
Pack Leader Como  
Pack Leader Conegliano  
Pack Leader Cuneo  
Pack Leader Firenze  
Pack Leader Foggia  
Pack Leader Genova  
Pack Leader Grosseto  
Pack Leader Imperia  
Pack Leader Jesi  
Pack Leader Latina  
Pack Leader Lecce  
Pack Leader Lucca

packleader.alessandria@triumph.it  
packleader.aosta@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

Pack Leader Martina Franca  
Pack Leader Massa  
Pack Leader Milano  
Pack Leader Milano Ruote a Raggi  
Pack Leader Modena  
Pack Leader Napoli  
Pack Leader Napoli Supertrè  
Pack Leader Novi  
Pack Leader Padova  
Pack Leader Pavia  
Pack Leader Palermo  
Pack Leader Parma  
Pack Leader Perugia  
Pack Leader Pesaro  
Pack Leader Pescara  
Pack Leader Potenza  
Pack Leader Roma ABMoto2  
Pack Leader Roma Speed Triple  
Pack Leader Roma Solomoto  
Pack Leader Salerno  
Pack Leader Savona  
Pack Leader Terni  
Pack Leader Tolentino  
Pack Leader Torino  
Pack Leader Udine  
Pack Leader Verona  
Pack Leader Voghera

packleader.martinafranca@triumph.it  
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.pavia@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.salemo@triumph.it  
packleader.savona@triumph.it  
packleader.terni@triumph.it  
packleader.tolentino@triumph.it  
packleader.torino@triumph.it  
packleader.udine@triumph.it  
packleader.verona@triumph.it  
packleader.voghera@triumph.it

# Letters

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



FOTO per gentile concessione di FrozenSpeed Motorport Photography.

## Prova al circuito

James Glanville

Inghilterra

Le previsioni sono buone, quindi compro un biglietto da 15 giri. Il circuito apre alle moto alle 10.30. Aspetto dieci minuti, poi mi avvio verso la barriera, annullo il biglietto, vado avanti, mi fermo, controllo il kit, faccio qualche respiro profondo e mi decido a uscire. Parti con calma, mi dico, sfrutta i primi giri per studiare la pista e rilevare le sequenze, guarda negli specchietti e abituati al traffico, le GT3 e le M5 ti possono spuntare dietro tra l'entrata e l'uscita di una stessa curva. La 675 mi fa sentire completamente sicuro, e le gomme dimostrano un grip praticamente illimitato in queste condizioni. Sarà un vecchio cliché, ma la moto se la cava molto meglio di quanto non saprò mai fare io...

Uscita dalla curva Karussel al fantastico Nurburgring.

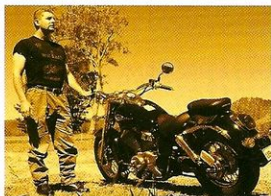
## Amore eterno?

Alex Castello

Italia

La "nostra" storia inizia nel lontano 1999: il primo proprietario della Legend TT si chiama Claudio, la guida per 20000 Km e poi la cambia con una Sprint RS. Io arrivo in Italia nel 2001, dopo sette anni di lavoro in Cina e mi regalo la Triumph.

Tranne una pausa di 6 mesi in Australia alla guida di una Honda Shadow750 per un totale 33000 Km, il resto di questi anni li ho trascorsi a passeggiare per l'Europa con la mia Legend (mi sono appena concesso una trasferta sui Pirenei), che non mi ha mai dato problemi e si comporta ancora come una giovinetta. Cambiarla? Non se ne parla proprio!

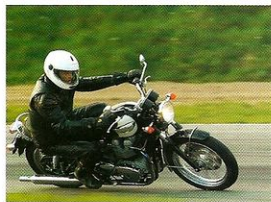


## T100 a cento e più

Inge Moller

Norvegia

Guido una T100 da più di trent'anni e ultimamente l'ho provata su circuito. La moto si è fatta ammirare tutto il giorno sulla pista di Ridskogen, qui in Norvegia, dimostrando in pista lo stesso carattere che già conoscevo su strada!



## Jack fruscante

è saltato in sella

Olivier Truan

Svizzera

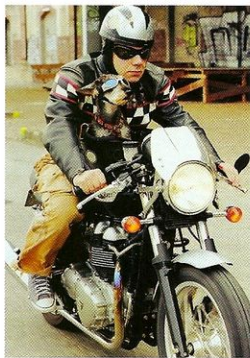


Foto per gentile concessione di Juerg Bieri.

Ho pensato che potesse interessarvi vedere come vado in giro insieme al mio migliore amico Jack. Dato che non possiedo un'automobile, Jack ha dovuto decidere se restare a casa o salire con me sulla mia Thruxton. E come potete vedere, ha preso la decisione giusta!





## CONDIZIONI DA SHOWROOM

La pulizia regolare è una parte importante della manutenzione che contribuisce a preservare la vostra Triumph in tutto il suo splendore per molti e molti anni. Sta a voi decidere la frequenza dei lavaggi, ma è ovvio che più spesso prendete in mano la spugna e meglio la moto resisterà all'attacco degli elementi. Torque ha carpito agli esperti di Hinckley tutti i segreti per mantenere una Triumph in condizioni da showroom.

La preparazione è importante quanto il lavaggio in sé. Innanzitutto, toglietevi anelli, monili, zip o altri elementi metallici che potrebbero graffiare la vernice e poi iniziate a preparare la moto. Prima di iniziare il lavaggio, coprite l'apertura posteriore del silenziatore, le leve della frizione e dei freni, gli interruttori e il blocco di accensione con dei sacchetti di plastica e fissateli con un elastico. È bene infatti proteggere le connessioni elettriche ed evitare che queste parti entrino troppo in contatto con l'acqua.

Accertatevi che la moto sia fredda e

iniziate a lavare dalla parte più alta della moto. Usate un detergente non alcalino, insieme ad abbondante olio di gomito. Fate attenzione a non bagnare troppo la strumentazione, i cilindri e le pinze dei freni, i cuscinetti di testa e l'eventuale condotto di aspirazione dell'aria sopra il faro anteriore. Con una spugna pulita per il lavaggio della carrozzeria, insaponate le zone sporche di insetti e altri detriti, e lasciate agire il detergente per qualche minuto.

Poi cambiate spugna e usate spazzole di nylon per lavare il resto della moto. È

necessario sciacquare bene le parti in cui lo sporco si sedimenta, in modo da ammorbidire le scorie e il fango raccolti dalla strada prima di rimuoverli con un panno. Quindi sciacquate la moto con acqua fredda pulita. L'uso di getti ad alta pressione è sconsigliato, poiché l'acqua potrebbe penetrare nei cuscinetti e in altri componenti, accelerandone l'usura attraverso la corrosione e la perdita di lubrificazione.

Finito il risciacquo, togliete le protezioni di plastica e liberate le prese d'aria. A questo punto è meglio asciugare la moto con un panno pulito per evitare il rischio che i residui di acqua possano corrodere le parti metalliche. Questo è anche il momento ideale per lubrificare cardini, dadi e bulloni. Quando la moto è asciutta, è caldamente raccomandata l'applicazione di cera e lubrificanti per migliorare ulteriormente la protezione. Fate particolare attenzione a non lucidare o lubrificare mai i dischi dei freni, poiché questa operazione potrebbe ridurre la forza frenante. Per la pulizia dei dischi è meglio adoperare un detergente specifico di marca privo di olio. Per le leve e gli altri componenti di alluminio esposti, si consiglia un prodotto di marca specifico senza componenti caustici. Il vostro concessionario Triumph può darvi altri consigli sui prodotti di pulizia più idonei. Infine, prima di lanciare di nuovo la vostra Triumph splendente a tutta velocità, ricordatevi di provare i freni!

Nel manuale Triumph troverete altre informazioni su come mantenere la vostra moto in condizioni da showroom.



**TRIUMPH**  
CLOTHING



**Triumph.**  
**Un marchio, uno stile.**

**GO YOUR OWN WAY**

**Felpa Riders. Collezione uomo Casual 2007.**  
Disponibile presso le concessionarie ufficiali Triumph.