

TRIUMPH

Numero 43 - Primavera 2007

L'ANNO DELLA

TIGRE



motorcycle.com

news

SOMMARIO





TORQUE43

www.triumphmotorcycles.com

4-7 News

Notizie da dietro le quinte.

8-13 Tiger Test

Il felino in cattività.

14-15 Fridays

Il countdown è cominciato.

16-17 Mr Sixty8

Storia di un'ispirazione.

18-21 La mia Bonneville!

La differenza fra una motocicletta e un'opera d'arte.

22-27 Triumph Down Under

La storia di Triumph in Australia.

28-30 Una decade 'Retro'

Buon anniversario "Retro jacket".

32-35 T3 Fans

Tre cilindri e carburatori.

36-39 Un giorno di Storia

Da Meriden a Melbourne, Gary McDonnell

40-47 Your World

News dalla Riders Association.

TORQUE è una pubblicazione trimestrale della
Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinckley, Leics, England, LE10 3ZP
Direttore: Simon Carter Produzione: Red Square Graphics

Quando espresso su Torque non è necessariamente correlato alla Riders Association of Triumph Ltd e alla Triumph Motorcycles Ltd.
Triumph Motorcycles Ltd e R.A.T. non hanno responsabilità per l'accuratezza di quanto riportato sulla rivista.

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

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

S I P A R T E !

A settembre del 1996 è uscito il primo numero di Torque. Le 24 pagine quasi tutte in bianco e nero erano piene di notizie dalla fabbrica.

Roland Brown descriveva la sua prova su una Trident T160 originale, il direttore Neil Webster ci accompagnava nel cuore della contea di Rutland su una Trophy 1200 e Rob Brown riferiva i segreti scoperti durante una visita allo stabilimento di produzione.

Così come sono cambiati i numeri - oggi dalla linea di produzione esce una moto finita ogni 2 minuti e 12 secondi, contro i 7 minuti di allora - anche Torque è diversa per dimensioni, aspetto e sensazione d'insieme. Mettete il numero 43 accanto al numero 1 e il contrasto salta subito all'occhio: un po' come se mettete una Trident T160 a confronto con una Daytona 675!

Come vedrete anche nella sezione dedicata alle notizie, questo è l'ultimo numero di Torque nella sua versione attuale. Da giugno, ci sarà la nuova rivista "Triumph" a farvi compagnia. Simon de Burton e la sua squadra daranno a questa pubblicazione un taglio tutto nuovo - e chissà che aspetto avrà da qui a dieci anni, o quali saranno i tempi di produzione di ogni moto per allora! Il prossimo numero sarà molto simile a questa ultima edizione di Torque. Alla Triumph i progressi hanno sempre avuto carattere di evoluzione, più che di rivoluzione. La nuova rivista potrebbe sovvertire questa tendenza, ma una cosa è certa: continuerà a tenervi al corrente su tutto ciò che ruota intorno al marchio Triumph.

Negli ultimi dieci anni, Torque ha beneficiato del contributo di un piccolo esercito di persone. Sarebbe difficile elencare tutti - redattori, fotografi, ricercatori, traduttori, grafici, tipografi e distributori - in questo spazio. Tuttavia, non possiamo esimerci dal citare Nigel Parker, della Red Square Graphics, che ha curato l'impaginazione di tutti i numeri, e si è assunto l'enorme responsabilità di approntare tutte e cinque le edizioni della rivista in tempo per l'uscita trimestrale. Senza il suo impegno, come spesso capita ai battitori di cricket inglesi, probabilmente saremmo stati eliminati prima ancora di entrare in partita.

Neil Webster esordì nel primo articolo su Torque dicendo: "Questo potrebbe essere l'inizio di qualcosa di grande". Vorrei chiudere la 43ma e ultima edizione ringraziando tutti voi per il sostegno e i commenti grazie ai quali siamo riusciti a fare davvero di Torque

"qualcosa di grande". Continuate a mandarci le vostre opinioni per accompagnare "Triumph" verso nuovi entusiasmi e traguardi!

Simon Carter
Direttore



Successo commerciale

Nell'anno finanziario 2006, che si è chiuso il 30 giugno, è continuata la crescita su base annua della Triumph con un incremento del 13% del fatturato di gruppo, che ha così raggiunto i 200 milioni di sterline. Nel periodo in esame, le vendite di motociclette Triumph sono salite a 37.400 unità, il 18% in più rispetto alle 31.600 moto vendute l'anno precedente.

Il direttore commerciale, Tue Manoni, ha dichiarato: "I nuovi modelli svolgono un ruolo fondamentale come traino della crescita e siamo molto soddisfatti dell'accoglienza riservata dal mercato alla Daytona 675 e alla Scrambler, e anche alla nuovissima Tiger lanciata di recente.

È stato fantastico riscontrare un aumento continuo di richieste anche per il resto della nostra gamma, con modelli come la Rocket III, la Speed Triple e le moto della famiglia Modern Classic in stile retrò capaci di esercitare un fascino irresistibile.

L'espansione costante del fatturato negli ultimi anni ci ha permesso di consolidare la nostra posizione sul mercato e ora abbiamo ampliato la capacità di produzione per fare fronte alla crescente domanda di motociclette. Abbiamo in programma altri ingenti investimenti nella ricerca e sviluppo per proporre nuovi modelli in futuro".

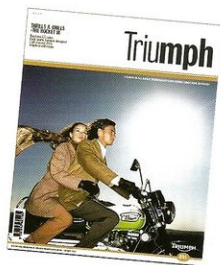
Per il 2007, l'attenzione resterà concentrata su una crescita sostenibile, con l'obiettivo prioritario di fornire motociclette dal design inconfondibile, attraverso una rete globale di concessionari professionali e orientati al cliente.



Triumph Magazine

Luglio 2007 saluterà il lancio di una nuova rivista, che sostituirà Torque nel ruolo di organo ufficiale di Triumph Motorcycles. "Triumph" continuerà a tenervi aggiornati su ciò che succede nella società e in tutto il mondo Triumph, ma da un nuovo punto di vista. Sotto la guida editoriale di Simon de Burton, uno dei maggiori rappresentanti del giornalismo motociclistico, "Triumph" sarà una testata graficamente accattivante e ricca di testi coinvolgenti, in cui lo stile "British" si abbinerà a un approccio moderno, in tono con il XXI secolo, per interpretare e descrivere da dietro le quinte la passione e la mentalità di tutto ciò che è Triumph.

La rivista continuerà ad essere distribuita gratuitamente a tutti i clienti iscritti al R.A.T. Se non avete ancora chiesto o rinnovato l'iscrizione, andate subito su www.triumph.it per non perdere "Triumph" di luglio!



Kit Supersport per la Daytona 675

La rivoluzionaria Triumph Daytona 675 è stata acclamata a livello mondiale non solo per le prestazioni su strada, ma anche per l'eccezionale comportamento su pista.

Un'ulteriore conferma di questa straordinaria indole da circuito, la Triumph ha annunciato di recente il lancio di un nuovo programma Racing Support, cui ora si aggiunge anche una rivoluzionaria gamma di parti speciali pensate per la gara, le Triumph Genuine Race Parts.

Sviluppati in casa, in collaborazione con Paul Young Racing, questi componenti sono progettati per migliorare nettamente le prestazioni in gara, consentendo alla Daytona 675 di competere su pista ai più alti livelli.

Le parti da corsa comprendono alcuni componenti interni del motore, tra cui camme, valvole e molle delle valvole in versione speciale, oltre a una nuova centralina e al cablaggio principale, pensati appositamente per la guida su circuito. La gamma include anche set di trasmissione, filtri aria kit, frizione antisaltellamento e molte altre parti specifiche per le competizioni.

Da oggi, piloti professionisti e amanti delle giornate in pista possono ordinare questi articoli presso qualsiasi concessionaria Triumph.



Triumph Tridays 2007 - Una grande anteprima!

Il Tridays è tornato. Più grande, più bello e più ricco dello scorso anno. Neukirchen si sta preparando per l'evento Triumph più importante dell'anno.

Oltre agli appuntamenti in programma, Torque vi svela un segreto: il Tridays sarà infatti il palcoscenico della presentazione di una nuova motocicletta. Un'altra fantastica Triumph destinata a lasciare il segno. Per ammirarla in anteprima vi consigliamo di saltare subito a pagina 14 dove trovate tutte le informazioni necessarie a prenotare la vostra partecipazione. Arrivederci al Tridays!

Le t-shirt per l'estate 2007

Cosa c'è di meglio per festeggiare l'arrivo dell'estate che regalare a voi stessi e ai vostri amici una delle nuove t-shirt della collezione estiva Triumph? Come potete vedere da questa anteprima esclusiva, nella nuova gamma c'è qualcosa per tutti!

La Land Speed Record è una t-shirt ispirata dal record di velocità su terra stabilito nel 1956 nelle Salt Flats di Bonneville, nel deserto dello Utah, mentre la Mod Crushers Club vi riporta indietro sulle spiagge di Brighton a metà anni Sessanta, quando i Triumphisti rockers si scambiavano "cortesie" con gli scooteristi mods.

Accanto alle collezioni vintage, troverete un'ampia scelta di nuovissime t-shirt con il logo standard: indossatele e non lascerete dubbi su quale sia la vostra moto preferita!

Con i nuovi capi da uomo, donna e bambino, sarà di sicuro un'estate memorabile. A partire da giugno, sono tutti a vostra disposizione.



Rocket III - I vostri giudizi!

La Rocket III fa categoria a sé: è la moto di serie più potente al mondo, con un look da urlo, prestazioni fantastiche e caratteristiche tecniche straordinarie.

Ma non dovete crederci sulla parola: ecco i commenti espressi dai proprietari di Rocket III di tutto il mondo.

- Il 96% ha giudicato l'accelerazione molto buona/eccezionale.
- Il 95% ha giudicato le prestazioni del motore molto buone/eccezionali.
- Il 92% ha giudicato la performance complessiva molto buona/eccezionale.

E non siete i soli ad essere colpiti! Date un'occhiata a cosa ne pensa la stampa.

- "Potenza stupefacente in tempi ridottissimi" (Canadian Biker, settembre 2006).
- "Date gas alla Rocket III e in qualsiasi marcia vedrete schiere di automobili sparire alle vostre spalle come se andassero all'indietro" (Rider Magazine, settembre 2004).
- "Permette di sterzare e curvare con sicurezza anche nel traffico più insidioso" (Two Wheels Only, ottobre 2006).

Seguendo le orme dell'originale, anche la Rocket III Classic ha conquistato la sua parte di elogi grazie a una guida più comoda e rilassata.

- "Prestazioni maestose con un tocco di acceleratore" (Cycle News, maggio 2006).
- "Posizione splendidamente rilassante, ma anche con un livello di controllo inaspettato" (Cycle News, maggio 2006).
- "Una tritachilometri pratica, facile e godibile" (Cycle News, maggio 2006).
- "C'è qualcosa di molto attraente in questa moto di dimensioni ostentatamente grandi, eppure così facile da guidare" (MotorcyclistOnline.com, settembre 2006).

Volete andare lontano? Con una Rocket III o una Rocket III Classic potete farlo senza alcuno sforzo. Andate a fare un giro di prova dal vostro concessionario Triumph: solo così capirete davvero cosa intendiamo!



Il manubrio arretrato, le pedane poggiatepiè e la sella touring trapuntata sono armoniosamente corredate dalla splendida verniciatura bicolore sulla Rocket III Classic.



Le prestazioni straordinarie del motore da 2,3 litri continuano a fare la gioia dei motociclisti!

TIGER TEST





UNA TIGRE IN CATTIVITÀ

Testo: Neale Bayly

Foto: Riles and Nelson

Bisogna essere solidali con i miei vicini. Da non motociclisti, non hanno la più vaga idea di quale sia il mio lavoro, così, quando hanno sentito che stavo portando a casa una "Tigre" per qualche giorno, il mese scorso, hanno preso l'abitudine di guardare bene dallo spioncino prima di uscire, per accertarsi che non ci fosse una belva feroce in agguato fuori dalla porta. D'altra parte, non li posso biasimare. Sparisco periodicamente per sette o dieci giorni alla volta, quando seguo le presentazioni alla stampa all'estero e, al mio ritorno, di solito sembro reduce da una settimana di bagordi con Keith Richards. Nel corso dell'ultimo anno, si sono abituati a vedere questa strana creatura stordita dal fuso orario, con la barba lunga, che si fionda alla cassetta delle lettere vaneggiando di qualche località esotica all'altro capo del mondo. Dunque, mentre mi preparavo per un servizio fotografico con la nuova Tiger 1050, un paio di settimane fa, avranno accolto con enorme sollievo la notizia che si trattava di una moto, e non di qualche carnivoro peloso di origine africana, accovacciato nei corridoi in attesa di vedersi sfilare davanti un gustoso spuntino.

La capostipite risale al 1993, quando la Triumph usava ancora strutture modulari e motori carburati frutto dell'abbinamento di due diverse opzioni di alesaggio e corsa, ma la Tiger ha fatto enormi progressi negli ultimi quattordici anni. Equipaggiata inizialmente con un motore da 885cc, è diventata a iniezione nel 1999 e, da allora, non si è più guardata indietro. Riconoscibile dallo stile ispirato alle moto da gara fuoristrada tipo Parigi/Dakar

TIGER TEST



degli anni Ottanta, con il serbatoio grande e l'aggressiva carenatura anteriore a doppi fari, era una moto molto godibile ed equilibrata. Nel 2000, ho avuto la fortuna di fare un giro di quasi 5800 km su questa seconda versione nell'ovest degli Stati Uniti, e sono rimasto colpito dall'erogazione di potenza estremamente fluida, dalla leggerezza dello sterzo e dalla natura semplice e robusta di questo modello. All'epoca stavo girando un documentario e mi portavo dietro un cameraman con tutta l'attrezzatura. La moto si è comportata in modo impeccabile nelle condizioni più disparate, dai 45 gradi dell'Arizona alla neve e al ghiaccio di Crater Lake in Idaho.

Due anni dopo, ho guidato la generazione successiva di Tiger da una costa all'altra d'America. Nel 2002 ormai il motore si era ingrandito a 955cc, aggiungendo altri 20 cavalli agli 86 sviluppati dalla precedente versione da 885cc. Il mio ruolo era fotografare e documentare la "Triumph Across America ride", quindi non facevo altro che fermarmi per immortalare i motociclisti, e poi lanciarmi in una rincorsa disperata del gruppo. La mia Tiger ha percorso la maggior parte del percorso di oltre 5150 km sul filo della linea rossa dei contagiri: non avevo mai tirato una moto così tanto e così a lungo! Un giorno, sulla Highway 60, la strada meno frequentata del mondo, mi sono sparato 167 chilometri in 63 minuti netti, sfrecciando su quelle due corsie deserte in un inseguimento folle. Nonostante i numerosi sciscendi, le tante curve e le temperature roventi, la Tiger non ha mai perso un colpo, confermandosi un'amica fidata per tutto il viaggio.

Poi, a metà 2004, la Triumph mi ha portato un modello di prova per un test a lungo termine. Niente documentari o viaggi transcontinentali, questa volta, ma io e la '05 abbiamo percorso oltre 4000 felicissimi chilometri insieme: un viaggio di 1600 km in Virginia, qualche serata in giro per la città e tante brevi uscite con mio figlio sulle strade delle Smoky Mountains mi hanno dato ampia opportunità di metterla alla prova.

A causa di altri impegni, ho perso la presentazione mondiale alla stampa dell'ultima Tiger in Spagna, ma la Triumph ha rimediato alla malasorte portandomene una nuova fiammante qualche settimana fa. In questo momento purtroppo il clima invernale della North Carolina non sta collaborando granché alla realizzazione del mio programma di moto-

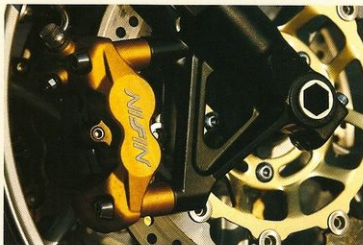


maratone, ma i brevi tragitti in giro per la città, intervallati da qualche uscita impavida nelle campagne della zona e dalle passeggiate in due fino alla caffetteria locale, bastano già per dire che con la Tiger '07 l'avanzamento e lo sviluppo della specie hanno fatto un salto epocale. Certo, la moto ha perso qualcosa dello stile fuoristrada, ma portatela su una stradina piena di tornanti, lasciate respirare il tre cilindri da 1050cc e difficilmente riuscirete a immaginare un modo più divertente di passare una giornata in sella a una motocicletta.

Esteticamente, la nuova Tiger è più elegante, più concentrata sulla strada, e la caratteristica linea spigolosa si integra perfettamente con il resto della gamma Triumph. I Triumphisti di lungo corso riconosceranno nel telaio qualcosa della

Daytona T595 originale presentata nel 1997 ma, pur avendo qualche elemento in comune con la nuova Speed Triple e la Sprint ST, questa moto sfoggia una ciclistica completamente inedita. Ufficialmente la capacità del serbatoio è di 24 litri, ma tutte e due le volte in cui ho percorso almeno 24 km da quando si è accesa la spia della riserva, sono riuscito a mettere solo 19 litri. Questo significa che o il libretto di istruzioni o la spia del serbatoio raccontano balle, ma se dobbiamo credere alla brochure, la moto può fare almeno altri 80 km dall'entrata in riserva. La mia media è stata di circa 14 km con un litro, quindi un pieno dovrebbe bastare per 260 chilometri come minimo.

Non ho avuto modo di provare la moto su distanze lunghe, ma mi sono fatto qualche ora



di autostrada per farmi un'idea del comportamento della Tiger su questo tipo di superficie, e sono tornato dai miei giri con sensazioni vagamente contrastanti. La sella è fantastica, l'ergonomia è perfetta se vi piace la posizione di guida standard eretta, ma il parabrezza mi è parso troppo basso o troppo alto, anche se in effetti ripara molto bene la parte superiore del corpo, come ho avuto modo di sperimentare in una delle mie uscite, quando la temperatura è scesa vicino allo zero. In ogni modo, personalmente preferirei un parabrezza più alto o più basso.

In queste missioni sull'Interstate, la Tiger è andata in genere a 4-5000 giri al minuto, che è il regime ideale per i motori. Considerando che la velocità sviluppata va da 100 a 130 km orari, non c'è bisogno di usare il cambio per sorpassare: a quei regimi, il motore è perfettamente capace di spingere con decisione appena date un minimo di gas. Tirare il tre cilindri scalando tutte le marce non produce picchi di potenza notevoli, ma un accumulo progressivo man mano che ci si avvicina alla linea rossa del contagiri. Come la stessa unità di base montata sulla Speed Triple

e la Sprint ST, in versione Tiger, il tre cilindri da 1050cc in linea sviluppa 114 cavalli a 9400 giri/min e 100 Nm di coppia a 6250 giri/min. Rispetto alla vivacissima Speed Triple, la Tiger ha quindi 17 cavalli in meno, ma una coppia praticamente identica, a un regime di giri inferiore. Parlando in termini pratici, la Tiger resta una moto decisamente veloce, capace di lasciarsi alle spalle i nostri amici su quattro ruote con una minima accelerata, e di raggiungere i 160 km orari senza alcuna fatica. Volendo, immagino che si possano toccare velocità massime di circa 225/240 km l'ora,



ma la Tiger non è certo solo questo.

Dalla sella del guidatore, il rombo del motore si sente molto meglio che sulla Speed Triple nuda, attraverso le aperture della carenatura, ma quasi per niente dal grande silenziatore alto. Ho già visto gli scarichi aftermarket per la Tiger, e sarebbe bello lasciar ruggire un po' questo spirito selvaggio, che nella versione standard è come se cercasse di gridare con il mal di gola. Uno sguardo all'interno del blocco di strumentazione e alle spie dall'area della sella rivela una concezione ordinata e minimalista. L'insieme di strumenti è molto simile a quello della Speed Triple, senza le spie del cambio marcia al lato dei contagiri, ed è ancora un'unità analogica, con un piccolo tachimetro digitale al centro. Tutti i valori di crociera appaiono sul display digitale a sinistra, e sotto ci sono dei pulsanti per impostare uno dei due contatori parziali. Il design essenziale della Tiger non prevede manopole riscaldate, sistemi GPS o apparecchi radio a bordo. La leva del freno è multiregolabile, al contrario della frizione, e gli indicatori di direzione non si disattivano in automatico. Gli specchietti fanno il loro dovere e danno un'immagine abbastanza nitida ad alta velocità, ma per i miei gusti si vedono troppo i gomiti. È un problema abbastanza comune e, nonostante i passi avanti dello sviluppo in ambito motociclistico, nessuno finora è riuscito a far sparire le braccia dagli specchietti retrovisori.

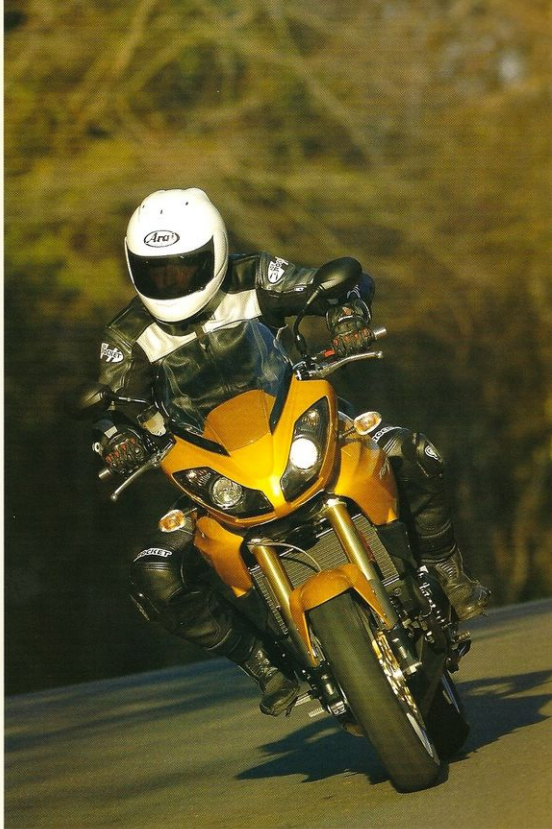
Visto l'orientamento più sportivo di quest'anno, non sorprende scoprire che la Tiger monta una gomma posteriore da 180/55 ZR 17 e un'anteriore da 120/70 ZR 17. Avvolte intorno a un seducente paio di cerchioni a razze in lega, queste coperture sono pronte a farsi valere appena incontrate i primi tornanti. Completano l'insieme le sospensioni, con il set di forcella a steli rovesciati da 43 mm davanti e un monoammortizzatore tradizionale dietro. Entrambe le unità sono completamente regolabili, ma la mia unica modifica è stata un incremento della compressione sull'anteriore, per ridurre l'affondo in avanti nelle frenate particolarmente brusche. Girando per la città, non è servito quasi mai, dato che il pacchetto originale è perfettamente in regola e più che soddisfacente, e non si deforma neanche se incappate in qualche imperfezione vistosa della strada. Vi dirò di più: ho apprezzato il rapidissimo tempo di recupero del retrotreno dopo il passaggio su una gobba, senza l'effetto ondulatorio che si riscontra talvolta con le sospensioni standard.

Riportando la moto entro i limiti di velocità dopo aver sperimentato tutti i rapporti delle marce, il set di freni radiali agisce con estrema precisione sulla coppia di rotori flottanti da 320 mm. Dotati ognuno di quattro pistoncini, sono abbastanza solidi da consentirvi di

sollevare la ruota posteriore quando volete fare colpo sui vostri "colleghi" con le moto sportive. Premendo con il piede destro, ho notato una lunga escursione prima che i due pistoncini posteriori entrassero in azione, e questo esclude il rischio di bloccare la ruota involontariamente con un'azione troppo energica.

Per sgusciare tra le auto in città, nonostante l'altezza considerevole, la nuova Tiger è un vero spasso. Nelle manovre a bassa velocità e in spazi limitati, il blocco dello sterzo è più agile rispetto a una nuda standard, e la posizione di guida eretta offre una visibilità ottimale nel traffico. I marciapiedi e le

traversine dei parcheggi sono solo una scusa per mettere alla prova la distanza da terra della moto, e il nuovo look aggressivo con l'esplosiva verniciatura ha stimolato molte conversazioni interessanti giù alla mia caffetteria preferita. Ma il modo migliore per divertirsi in sella a una Tiger è fare il pieno e uscire dalla città, senza una destinazione precisa. Capace di gestire qualsiasi tipo di strada segnata sulla mappa, la nuova Triumph Tiger 1050 si adatta facilmente a vivere in cattività, ma è molto più felice quando la lasciate libera di vagare negli ambienti più selvaggi che scovate nelle vostre uscite insieme.



TRIDAYS

TRIDAYS TRIUMPH 2007 - A QUALCUNO PIACE NEWCHURCH!

Sull'onda dell'enorme successo dell'edizione 2006, siamo lieti di confermare il ritorno del Tridays nel 2007! Tutte le strade puntano verso l'Austria, dove la romantica cittadina di Neukirchen accoglierà ancora una volta la comunità internazionale Triumph. Dal 29 giugno al 1° luglio, questa ridente località si trasformerà di nuovo in Newchurch, una città interamente dedicata e impegnata a celebrare il mondo Triumph! Durante quei tre giorni, niente sarà come al solito. Tre giorni: il Tridays Triumph!

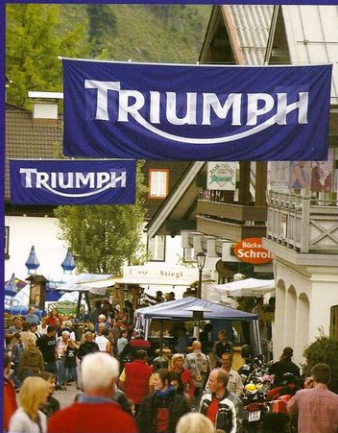
Ciò che vi aspetta a Newchurch vale bene un viaggio, in qualsiasi modo decidiate di farlo. Il programma offre un'ampia varietà di intrattenimenti Triumph per tenervi occupati durante tutto il fine settimana. Potrete ammirare da vicino centinaia di Triumph allineate sotto il sole, dare un'occhiata alle ultime collezioni nel megastore Triumph appositamente costruito, farvi stupire dall'abilità acrobatica del geniale stunter Kevin Carmichael

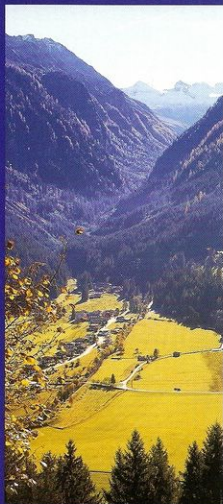
o rilassarvi ascoltando fantastica musica dal vivo: la scelta è soltanto vostra. Decidete voi come godervi questo weekend nel cuore delle montagne, che propone tanti eventi collaterali, tra cui spettacoli teatrali ed esposizioni di moto. Se poi tutto questo non basta per tenervi impegnati, ovviamente ci sono centinaia di chilometri di fantastiche strade di montagna da esplorare in sella a una Triumph! Cosa si può volere di più?

L'evento raggiungerà il clou sabato sera. Abbiamo in cartellone un bell'assortimento di gruppi famosi, che promettono di farvi ballare tutta la notte. La festa "T-Night" di sabato è compresa nel biglietto di ingresso valido per il weekend e prevede anche qualche sorpresa, oltre all'ottima musica dal vivo.

Venite ad assaporare il clima internazionale della lega delle nazioni Triumph nel cuore delle Alpi, con motociclisti in arrivo da tutta Europa e dal mondo. L'atmosfera Triumph di Newchurch vi aspetta!

Ci vediamo in Austria!





INFORMAZIONI SUGLI INGRESSI E PREZZI

Vi proponiamo una gamma variegata di pacchetti su misura per ogni esigenza. Il biglietto di ingresso per il weekend comprende:

- ALLOGGIO PER DUE NOTTI
- INGRESSO A NEWCHURCH
- GIRI GUIDATI IN MOTO (ESCLUSI PEDAGGI), PROGRAMMA WELLNESS O INGRESSO A UN EVENTO PER BAMBINI
- INGRESSO ALLA FESTA "T-NIGHT" DI SABATO SERA
- CARTINA STRADALE DELL'AUSTRIA O DEI SENTIERI DELLA ZONA
- T-SHIRT DEL TRIDAYS
- PATCH TRIDAYS
- DVD DEL TRIDAYS 2007

DETTAGLI SULL'ALLOGGIO

Dettagli sull'alloggio Tutti i pacchetti comprendono la colazione, salvo diversamente specificato.	Pacchetto weekend (a persona)	
	Condivisa	Supp. singola
B & B	€ 133	€ 6
Pensione	€ 143	€ 10
Locanda	€ 150	€ 10
Albergo 3*	€ 165	€ 16
Albergo 4*	€ 185	€ 16
Appartamento (senza colazione)	€ 143	€ 15
Appartamento	€ 155	€ 15
Appartamento 3/4* (senza colazione)	€ 171	€ 15
Appartamento 3/4*	€ 183	€ 15
Campeggio (senza colazione)	€ 109	N / A

I bambini in camera o in appartamento con i genitori paganti a tariffa intera possono usufruire degli sconti seguenti: 0 - 6 anni: 80 % 6 - 14 anni: 50 %

PER PRENOTARE

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

Telefono: +43 (0)6565 6256
 +43 (0)6566 7251
 Fax: +43 (0)6566 7281
 Fax: +43 (0)6565 6550-74
 Siti Web: www.tridays.com
 E-mail: info@neukirchen.at

NICOLA MARTINI - Mr Sixty8



L'ELEGANTE GAMMA DEGLI ACCESSORI SIXTY8 OFFRE QUALCOSA DI DIFFERENTE E ATTUALE AL POSSESSORE DELLA MODERN CLASSIC DI OGGI. NICOLA MARTINI CI SVELA I RETROSCENA DELLA SUA INTUIZIONE.

Testo: Stefano Martignoni Foto: Simone Romeo

QUALE È STATO IL MOTIVO CHE HA PORTATO AL PROGETTO 68?

C'era l'esigenza da parte di Triumph di creare qualcosa di nuovo in aggiunta ai classici accessori da catalogo che fino a quel momento coprivano esigenze di utilità e moltissime cromature. C'era bisogno di qualcosa di diverso.....

COME È NATO IL PROGETTO, E CON QUALI TAPPE?

Io penso che il "vero" inizio del progetto sia nato dalle percezioni del nuovo direttore commerciale Tue Mantoni e del nostro Mario Lupano che durante una loro visita presso la mia sede hanno ammirato, rimanendo particolarmente affascinati, tutto l'operato delle realizzazioni apportate a molte moto presenti in concessionaria, motociclette realizzate in maniera speciale che trasmettevano in qualche

modo emozioni particolari.

Da quel momento è iniziata una prima collaborazione per la realizzazione di alcune special derivate da moto di serie; vedi Flash Back (usata per il lancio stampa mondiale della Thruxton all'Ace cafe di Londra) Flash Back R (utilizzata per il trofeo Thruxton) Rocket Boundless, Eurorocket, ecc.

Successivamente quando si è venuta a creare l'esigenza di aggiungere qualcosa di nuovo al catalogo accessori, c'è stato un incontro con i responsabili in cui io ho cercato di capire quali fossero le loro esigenze e loro, tramite me, quali fossero le esigenze dei nostri clienti.

Sono nate delle idee con l'aiuto di semplici disegni e grazie ad una gestione interpretativa molto intelligente e classificatoria curata dal manager Paul Chekley si è arrivati alla decisione di produrre alcuni prototipi (molti

dei quali realizzati direttamente con le mie mani).

PERCHÉ 68? DA DOVE NASCE IL NOME?

C'erano molte idee ma alla fine 68 è stato scelto da Triumph per ricordare l'annata più gloriosa per Bonneville.

COSA INFLUENZA UN DESIGN?

Tutto il design è una miscela di elementi e di sfumature che raggruppa percezioni, idee e finiture. Tutti questi elementi devono essere integrati ed equilibrati tra loro.

COSA HA ISPIRATO, AD ESEMPIO, IL COPRISERBATOIO CON DISEGNO SCOZZESE?

Io direi: che cosa ha ispirato il copriserbatoio.

In Triumph avevano l'esigenza di creare qualcosa di nuovo che in qualche modo risolvesse i problemi di costi e di tempi del Custom Paint.

Mi è nata l'idea di proporre un guscio semplice con la stessa forma del serbatoio che si potesse installare con estrema facilità, a costi assolutamente accettabili, per dar la possibilità a tutti, di personalizzare la propria moto a proprio gusto.

L'idea è stata estremamente apprezzata e quindi si è passati alla scelta delle grafiche.

Esistono copriserbatoio monocromatici (che possono essere personalizzati dal cliente) e bellissime grafiche con spirito diverso tra loro, tra le quali spicca il disegno Tartan.

COSA HA ISPIRATO LA CITY BAG?

Le borse amovibili erano un accessorio richiesto da molti nostri clienti che intendevano usare la moto quotidianamente per recarsi in ufficio.

L'idea di creare la ventiquattrore elegante da moto è stata fantastica.

È diventato un elemento molto bello che ha entusiasmato non solo i nostri clienti ma anche molte persone che non posseggono la moto.

Very cool idea !!

COSA VUOI OTTENERE CON CIASCUN DESIGN?

Vorrei ispirare emozioni e sensazioni, miscelare classicità ed innovazione.

COME SELEZIONI MATERIALI E COLORI?

Percezioni, esperienza negli accostamenti e, non so se chiamarlo buongusto o intuito.....

QUALI SONO I TUOI ABBINAMENTI DI COLORE PREFERITI?

Tutti i colori sono belli, non esiste un abbinamento di colore preferito. Esiste un insieme di colori che deve attrarre e regalare emozioni.

La Bonny Black con finiture gialle e sella marrone nella sua semplicità ha affascinato moltissime persone.

Ricordo il giorno in cui dovevamo allestire le prime moto per i cataloghi.

Avevamo alcuni campioni dei primi accessori Sixty8 e delle Bonny...

Feci uscire dal reparto tutti i responsabili ed ingegneri Triumph. Rimanemmo io e Corrado Modolo (responsabile accessori Italia) Dopo un paio d'ore nacque la prima Sixty8 Bike (poi chiamata Revolver Black).

Beh, quella è la moto che appare fotografata nei cataloghi e in numerose pubblicità Triumph Bella no?

QUALI SONO LE TAPPE SEGUITE NELLA CREAZIONE DI UN DESIGN?

Innanzitutto servono le idee. (che non sono sempre facili da individuare).

Si passa poi a semplici disegni su carta.

Dopo una classificazione di segmento o fascia d'utenza (classic, racer, contemporary) si passa alla realizzazione dei prototipi, e si studiano i materiali di composizione.

La fase successiva riguarda la scelta delle grafiche dei colori e delle finiture.

A questo punto tutto passa nelle mani degli ingegneri che ne studiano tutti i dettagli tecnici (standard qualitativi, metodi di realizzazione, collaudi test ecc...).

DOVE STAI ?

Vivo e lavoro a Verona, ma non mi dispiacerebbe trascorrere un periodo della mia vita in Inghilterra.

ESPERIENZE DI PROGETTAZIONE E SVILUPPO DI ACCESSORI ANCHE CON ALTRI MARCHI

No, la mia passione e la mia anima sono Triumph. 100% Triumph. Io dico contro i miei interessi, probabilmente non riuscirei ad esprimere tutta questa "passionalità" con altri marchi motociclistici. Sono concessionario Triumph da 13 anni ed agli inizi non c'era tutto questo interesse per il nostro prodotto. È da lì che con tutta la testardaggine possibile ho iniziato a proporre numerose modifiche alle moto di serie che magari qualche anno fa non

avevano tutta questa personalità o identità estetica ma avevano una grande personalità meccanica. Dovevo in qualche modo attrarre "esteticamente" di più il mio cliente.

Ora le Triumph sono diventate fantastiche ed hanno un fascino ed una identità forte. Personalizzare diventa sempre più difficile anche se c'è sempre qualcosa da scoprire.

COME È STATO ACCOLTO QUESTO PROGETTO DAL PUBBLICO?

Direi molto bene. I dirigenti sono molto soddisfatti e ci sono state numerose richieste.

QUALE È IL PRODOTTO PIU' RICHIESTO IN CATALOGO E PERCHÉ?

Non sono, purtroppo, ancora in possesso dei dati di vendita dei vari accessori.

Posso dire che nella mia concessionaria è stato tutto apprezzato in particolare hanno spiccato i gusci da serbatoio (c'è chi ne ha acquistati 3) e le borse city bag. Poi le selle, le parti verniciate ecc....

IL MOMENTO DELL'OPERAZIONE DI CUI SEI PIU' ORGOGLIOSO?

Ogni momento è motivo d'orgoglio. Dall'idea che parte nella mente, al cliente che la vuole montare sulla sua moto.

C'è una fase però che spicca sopra le altre ultimamente, e mi dà molta soddisfazione.

Ho notato che tenendo allestite in vetrina delle Bonneville con accessori Sixty montati, riesco a catturare l'attenzione di più persone e, spiegando loro che c'è la possibilità di "crearsi la propria moto" il cliente comincia a giocare con la fantasia e cerca, nella sua mente, di costruire la "sua moto".

Ecco, probabilmente con la linea Sixty abbiamo trasmesso quel qualcosa in più di ciò che un semplice accessorio può offrire.

In altre parole; non si vendono solo gli accessori.....

SVILUPPI FUTURI?

Dopo una pausa che è servita alla fabbrica per commercializzare la linea adesso si riprende per sviluppare ed allargare la gamma.

Io ed il mio staff però, non abbiamo mai smesso di ricercare nuovi particolari da ideare e sviluppare. Tutto ciò grazie anche al rapporto costante con la nostra speciale clientela che usa e vive la motocicletta e si confronta con noi per esprimere le loro esigenze.

QUALE PRODOTTO NUOVO DI CUI PUOI ANTICIPARE QUALCOSA

Top secret

QUALE È IL REALE POTENZIALE DI 68?

Il potenziale è altissimo. Sono state al momento sviluppate solo una piccola parte delle idee proposte, che erano probabilmente anche le più semplici e le più veloci da produrre....

Non dimentichiamoci anche delle potenzialità alla quale facevo riferimento prima e cioè che secondo le mie analisi si riescono a stimolare ulteriormente le vendite di moto nuove.

QUALI SONO LE TUE AMBIZIONI RIGUARDO A 68 ?

Le mie ambizioni sono grandissime.

Siamo riusciti a dare un look contemporaneo alla gamma classic, e a questo punto cosa ci impedisce di classificare la gamma urban sport ?

Che ne dite ragazzi.....miscelare con gusto si può lasciatemi fare!!



www.triumphsixty8.com



LA MIA BONNEVILLE!

SIXTY8: UNA FILOSOFIA ISPIRATA. SI PARTE DA UNO SPLENDIDO MODELLO DELLA COLLEZIONE TRIUMPH CLASSIC E, USANDO LA GAMMA DI ACCESSORI TRIUMPH COME I COLORI SULLA TAVOLOZZA DI UN ARTISTA, SI FA NASCERE QUALCOSA DI VERAMENTE UNICO. COME CAPITA CON TUTTE LE FORME D'ARTE, ANCHE IN QUESTO CASO PLASMARE LA PERFEZIONE È PIÙ FACILE PER ALCUNI CHE PER ALTRI. SEMPRE CONSCI DEL RUOLO DI CUSTODI DELLE ARTI TRIUMPH, NOI DI TORQUE SIAMO ANDATI A VEDERE DI PERSONA IL RISULTATO DEL GENIO CREATIVO DI DUE NOSTRI CONCESSIONARI. E PER DUE FORTUNATI MOTOCICLISTI, UNA GIORNATA QUALSIASI È DIVENTATA MEMORABILE...

Foto: Jason Critchell

La nostra avventura ci ha portato prima di tutto a York, splendida città fortificata nel nord dell'Inghilterra, che annovera tra i cittadini notabili del passato anche Guy Fawkes. In quel grigio mattino di gennaio, l'effervescenza dei fuochi d'artificio di capodanno era ormai tristemente svanita da un pezzo. Per fortuna, ci ha pensato A1 Motor a illuminare la giornata con la sua perizia artistica: un guizzo di vitalità quanto mai benvenuto.

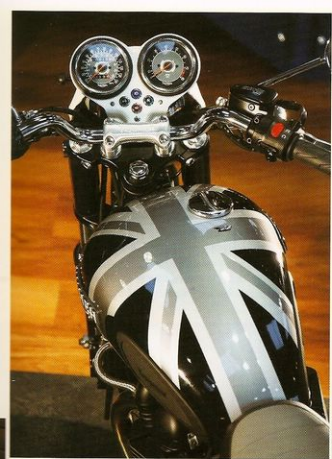
Il fortunato destinatario della conversione A1

è l'ex proprietario di una Daytona 955i, che alla fine si è deciso a realizzare il sogno di una vita: possedere una Triumph Bonneville. Mark Hutchinson, che si descrive apertamente come un figlio degli anni Sessanta, è l'esponente della terza generazione di Triumphisti nella sua famiglia, sulle orme del nonno e del padre, che guida una Tiger Club.

Dunque, lo scenario è delineato. Darren Roebuck, della concessionaria A1 Moto, ha portato fuori la Bonneville modificata in stile Sixty8, facendola sfilare davanti agli occhi attenti dei meccanici, prima di consegnarla tra le impazienti braccia di Mark. E la sua reazione? "Chiunque abbia progettato la sella merita una medaglia", è riuscito a farfugliare dopo un po'. "Ogni dettaglio dà alla moto un tocco in più: è fantastica!"

Quando siamo partiti da York, Mark non era ancora riuscito a scollare gli occhi dalla sua "nuova" moto. Per noi, è stata la riprova che lo stile Sixty8 è vivo e vegeto "lassù al nord". A quel punto ci siamo diretti a sud, per andare a vedere se si potesse dire lo stesso a Londra, capitale indiscussa dei ruggenti anni Sessanta.





La Londra di quegli anni forse ormai esiste solo nei film tipo "Austin Powers", ma all'epoca era l'incarnazione del design e dello stile. Nel pieno rispetto della tradizione dei gloriosi Sixties, la North City Triumph ha creato una Bonneville Sixty8 assolutamente splendida - e la neo motociclista Diane Shannon ha avuto conferma che il "potere dei fiori" sopravvive ancora oggi!

Per la rivelazione di questo capolavoro Sixty8 serviva una cornice adatta al tema, un luogo immediatamente riconoscibile, che dicesse subito "Londra". È stato Ken Kirby, della concessionaria North City Triumph, a suggerire il punto ideale per il primo memorabile incontro fra Diane e la sua Sixty8. Lungo le sponde del Tamigi, riparati all'ombra dell'imponente Tower Bridge, abbiamo aspettato con il fiato sospeso che la Sixty8 si

mostrasse per la prima volta alla luce del sole.

E quella fervente attesa è stata ripagata: la trasformazione era straordinaria! Il motivo fiorato sul serbatoio richiama inevitabilmente l'attenzione, ma questa Sixty8 è molto, ma molto di più. La borsa da città aggiunge un tocco di praticità, consentendo di trasportare anche più del necessario - una soluzione ideale per Diane, che fa l'assistente didattica. I parafranghi tagliati creano una linea più sportiva



e aerodinamica, il copriloro è un modo divertente in più per esprimere la personalità della Sixty8 (e di Diane), e il coperchio valvole fa del suo meglio per distogliere almeno in parte l'attenzione dal serbatoio.

Ma è proprio il copri serbatoio che celebra il "potere dei fiori" a suscitare il primo commento di Diane:

"Wow! Ora mio marito la smetterà di prendere in prestito la mia moto!" Ed è un

commento molto pertinente, visto che Diane non ha ancora fatto l'esame per la patente! Purtroppo per lei, dopo il varo, la moto è stata rimessa delicatamente sul furgone e trasportata al sicuro, nei locali della North City Triumph.

Quanto a noi, abbiamo ripreso la strada di Hinckley con una confortante certezza: finché tra i nostri concessionari ci saranno artisti raffinati come Darren Roebuck e Ken Kirby, il futuro di Sixty8 è garantito!



Si ringraziano: A1 Moto: +44 (0)1904 625676 North City Triumph: +44 (0)208 500 4144

TRIUMPH AGLI ANTIPODI

Testo e foto: Simon Carter

Altre foto: Triumph Australia, David Evans

In una zona industriale a 5 km dalla città cosmopolita di Melbourne, in direzione ovest, sorge un edificio anonimo. La facciata grigia nasconde una fervente attività, ma agli occhi dei passanti è solo un'unità industriale fra le tante. I bene informati, però, sanno che è la sede della Triumph Australia, il più grande distributore indipendente di motociclette, abbigliamento e accessori Triumph al mondo.

Cominciamo confermando l'ovvio: l'Australia è un continente vastissimo, situato molto lontano da Hinckley! Per arrivare a Melbourne dal Regno Unito ci vogliono dodici ore di 747, fino a Hong Kong. Appena il tempo di

sgranchirsi le gambe e si torna di nuovo in aereo per altre nove ore, un piacere che prelude alla battaglia finale per superare la dogana all'aeroporto internazionale di Melbourne. Per dare un'idea più precisa dell'ordine di grandezza, dall'ingresso nello spazio aereo australiano, nei cieli di Darwin, si continua a sorvolare quest'isola immensa per quattro ore, durante le quali guardando sotto, a parte qualche sparuta abitazione, si vede soltanto una distesa sterminata di niente. I segni di vita appaiono a distanza di ore uno dall'altro. Lo scenario non cambia molto attraversando il paese da est a ovest, e il volo da Sydney a Perth dura oltre cinque ore. Se

soffrite di agorafobia, decisamente questo paese non fa per voi, soprattutto se venite dai paesaggi fitti di costruzioni e sovrappopolati dell'Europa settentrionale, rispetto ai quali il contrasto è sconvolgente.

È un grande paese e il gusto locale predilige comprensibilmente oggetti di grandi dimensioni. Niente di strano, quindi, se la Rocket III ha ricevuto un'accoglienza così calorosa. Il successo di questo modello nel 2006 ha consentito alla Triumph di conquistare per il secondo anno consecutivo il primo posto nella classifica dei marchi motociclistici europei più venduti, battendo i suoi rivali, compresa una certa casa bavarese,



con un rapporto di quasi due a uno! Dalla rete dei 44 concessionari sono arrivate sulle strade australiane quasi 2700 Triumph, un progresso incredibile dalle 92 moto vendute nel 1991. Portare il marchio Triumph a questi livelli ha richiesto tempo, una conoscenza approfondita del commercio e della distribuzione delle moto, e l'esperienza diretta di tutti i fattori che contribuiscono a far girare il settore del motociclismo globale, oltre a un grande impegno e a una dedizione assoluta verso tutto ciò che è Triumph. È arrivato il momento di incontrare Steve Chiodo, dal 1975 responsabile della distribuzione dei prodotti a marchio Triumph in tutta l'Australia. Alle spalle

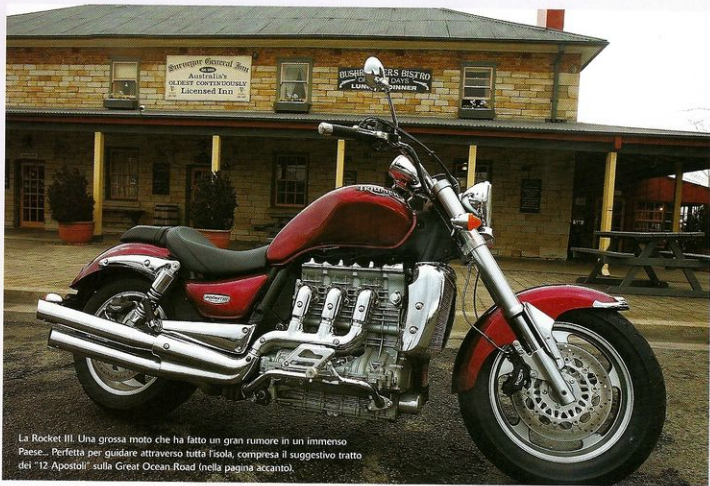
della distribuzione c'è una solida base di 37 anni di attività nella rivendita di motociclette. Sono poche le situazioni che non ha vissuto in prima persona, e la sua impagabile esperienza è stata di grande aiuto per la crescita di Triumph Hinckley nel corso degli ultimi 15 anni.

La prima incursione di Steve nel commercio risale a 45 anni fa, quando lavorava nel negozio di alimentari del padre. Attraverso questo apprendistato essenziale, ha acquisito familiarità con gli aspetti fondamentali del lavoro autonomo, dalla gestione del rapporto con i clienti, delle scorte e del personale alla convivenza pacifica con i debiti. Quando suo

padre cedette il negozio, Chiodo si mise alla ricerca di un'attività commerciale tutta sua. Il suo incontro con le motociclette avvenne ad aprile del 1970 quando, all'età di soli 22 anni, comprò la prima concessionaria di moto a Melbourne. Il tempismo si rivelò perfetto, visto che il paese era spazzato da un vero boom delle due ruote. Fu una curva di apprendimento ripida ma vitale, concentrata soprattutto su come rifornirsi per soddisfare una domanda in rapida crescita, qualcosa che sarebbe tornato estremamente utile per dominare la veloce espansione di Triumph circa trent'anni dopo.

Il successo del primo punto vendita





La Rocket III. Una grossa moto che ha fatto un gran rumore in un immenso Paese... Perfetta per guidare attraverso tutta l'isola, compresa il suggestivo tratto dei "12 Apostoli" sulla Great Ocean Road (nella pagina accanto).

richiamò l'attenzione degli altri fratelli Chiodo e così furono poste le fondamenta di quello che sarebbe diventato il Peter Stevens Group. Nel giro di poco tempo, furono aperti altri negozi nei dintorni di Melbourne, insieme al primo punto vendita fuori dallo stato, ad Adelaide. Con l'espansione del gruppo cresceva anche la sua reputazione. Quando si presentò l'opportunità di assumere la distribuzione di Triumph (e Norton) in tutta l'Australia, la società rispose subito all'appello.

All'acquisizione dei diritti di distribuzione, nel 1975, seguì un'altra e ben più ripida curva di apprendimento: quella per imparare a gestire i rapporti con la cooperativa di lavoratori di Meriden.

I moderni sistemi di comunicazione telefonica ed elettronica di oggi hanno contribuito a creare un mercato globale. A metà degli anni Settanta, era tutta un'altra storia. Le telefonate avevano costi proibitivi, così come i primi apparecchi fax. Aggiungete la differenza di fuso orario fra i due paesi, le forniture inaffidabili e la difficile gestione del lavoro a Meriden in quel periodo, e potete farvi un'idea dell'impresa richiesta per rifornire regolarmente la rete dei 20 concessionari Triumph. Se la comunicazione via posta era lenta, l'adeguamento della fabbrica alle

normative di omologazione sempre più rigorose adottate dalle autorità locali lo era ancora di più. Steve racconta di una volta in cui ha dovuto prendere un aereo con meno di 24 ore di preavviso (spendendo una fortuna) per bloccare una spedizione di moto prima che partisse via mare. Il Peter Stevens Group non avrebbe potuto evitare il fallimento, se quel carico fosse partito, visto che le moto non sarebbero risultate idonee alla vendita a causa di un dettaglio di progettazione. In quell'occasione, contribuì all'urgenza del viaggio anche l'inerzia della cooperativa, che non prendeva nessuna decisione senza l'accordo formale di tutti gli undici sindacati, compresi quelli che rappresentavano separatamente gli autisti dei mulletti e le signore addette al tè! Si può immaginare il livello di esasperazione che raggiungevano Steve e Vince Chiodo, nei giorni trascorsi ad aspettare che a Meriden si arrivasse a un accordo. Steve, però, guarda indietro con un certo distacco. "Eravamo giovani, stupidi e indebitati, con una famiglia da mantenere: ci siamo fatti strada a forza".

Nonostante tutti questi problemi, la Triumph vendeva più di 1000 moto l'anno, incontrando il gusto sia della popolazione locale, sia degli immigrati. Il successo del marchio era frenato

solo dalle difficoltà gestionali a Meriden. Mentre l'industria motociclistica inglese esalava lentamente l'ultimo respiro, i fratelli Chiodo si dimostrarono lungimiranti cominciando a correre ai ripari e, quando l'ultima Triumph uscì dalla linea di produzione di Meriden, si erano già assicurati i diritti di distribuzione di BMW, Moto Guzzi e soprattutto Harley Davidson. Steve cita l'acquisizione di quest'ultimo marchio come uno dei passaggi più significativi della sua carriera. La crescita del mercato cruiser venne sfruttata con un'eccellente strategia di marketing, un'aggressiva tutela del marchio, un design attento dei punti vendita, il reclutamento dei migliori concessionari, ottimi programmi di formazione e, per la prima volta nel commercio di motociclette, una corretta pianificazione a lungo termine. Il settore si trasformò, da passatempo dominato da ex piloti e star del motocross, a un'attività professionale. La Harley prese in esame tutte le aree di comunicazione con i clienti, i concessionari e i distributori, per costruire una comunità dedicata al successo della società. L'esperienza di quegli anni consentì alla squadra di Peter Stevens di acquisire un insieme di competenze assolutamente impagabili. Era un altro mondo, rispetto alla

Triumph di Meriden, e senza dubbio quel modo di lavorare contribuì a plasmare molti aspetti dell'attività del Peter Stevens Group, anche nei suoi rapporti con Triumph Hinckley. Nonostante tutto, Steve sarà sempre grato per l'esperienza con le Triumph a due e tre cilindri di Meriden, e le lezioni apprese dalla burrascosa relazione con la cooperativa, che l'hanno temprato e preparato alle sfide e alle tribolazioni tipiche del settore. Nei meandri del magazzino della Triumph Australia ci sono ancora una Trident T160 del 1977 e una Trophy 250 cc del 1972 nuove, i cui motori non hanno mai avuto occasione di far sentire il proprio ruggito rabbioso. Quelle moto giacciono silenziose: non sono un investimento, quanto un'allusione nostalgica e sentimentale ai tempi andati.

Malgrado tutto, i fratelli Chiold vollero mantenere i contatti con la Triumph. Vince Chiold continuò a farsi sentire, scrivendo regolarmente ai nuovi proprietari per manifestare il suo interesse a distribuire le moto Triumph, se mai fossero tornate sul mercato. Nel 1990 ricevettero la visita di un rappresentante di Triumph Hinckley. La buona reputazione e l'esperienza commerciale acquisite nel decennio precedente risultarono convincenti. Con loro grande soddisfazione, furono subito rinominati distributori esclusivi del marchio Triumph e le gloriose moto inglesi ricominciarono a passare da Melbourne. Il nuovo lotto di Trophy, Daytona e Trident a tre e quattro cilindri sarebbe arrivato poco dopo, ma l'impresa più difficile fu vincere lo scetticismo dei rivenditori di fronte all'idea di ricominciare a distribuire moto Triumph. "In un certo senso, potevamo ricominciare da zero, dato che non c'erano vecchie questioni in sospeso o pregiudizi da superare, con Triumph Hinckley, ma il tracollo di Meriden aveva



creato delle barriere che, in alcuni casi, non era facile abbattere", racconta Chiold. "Abbiamo definito il prodotto, e poi individuato il tipo di concessionari con i quali avremmo voluto lavorare. I fattori indispensabili erano la passione per le moto Triumph e la dedizione totale ai clienti. Ci siamo dati un gran da fare per reclutare i concessionari migliori in tutte le zone, e abbiamo fatto un ottimo lavoro con la stampa, per risollevarne l'immagine della Triumph in Australia".

Steve è fermamente convinto dell'importanza di scegliere i rivenditori giusti. "Il successo, nel nostro settore, è solo questione di avere il prodotto giusto e affidarlo al concessionario giusto. Avere già alle spalle la creazione della rete Harley ha giocato a nostro vantaggio, ma abbiamo lavorato duro per trovare le persone più adatte. Se questo significava lasciare un punto scoperto in una zona, mentre valutavamo il potenziale di un

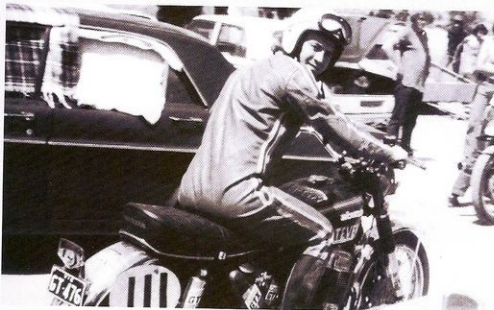
concessionario, dovevamo accettarlo. Quello che avevamo imparato fino ad allora sull'attività di rivendita di motociclette ci è stato utilissimo per individuare il tipo di concessionari di cui avevamo bisogno".

Man mano che la rete prendeva forma, le cifre sul tabellone delle vendite si facevano sempre più consistenti. Nel 1991 le Triumph piazzate erano state 92. L'anno successivo, la cifra era salita a 172. I modelli iniziali, come la Tiger e la prima versione della Sprint, fecero la loro parte, ma il primo contributo significativo all'affermazione del marchio Triumph arrivò nel 1995, quando la Thunderbird irruppe rombando sul mercato. La moto, lanciata con trionfali squilli di tromba a salutare il tanto atteso ritorno della Triumph sul mercato americano, ebbe un impatto immediato in Australia. La Thunderbird ha contribuito in misura significativa non solo a migliorare l'attrattiva e l'immagine del marchio Triumph in Australia, ma anche a raddoppiare le vendite dell'anno precedente.

L'incremento dei volumi ha comportato tre vantaggi principali. Innanzitutto, ha consolidato l'attaccamento e la fedeltà al marchio della rete di concessionari Triumph di recente costituzione. In secondo luogo, ha innalzato il profilo del marchio stimolando l'interesse della stampa per le moto di Hinckley. Infine, ed è forse questo l'aspetto più importante, ha innescato lo sviluppo e l'espansione della squadra di Triumph Australia. La Thunderbird è stata la prima moto per cui si è creata una lista d'attesa di tutto rispetto in Australia, e Steve considera il suo arrivo sul mercato come

Scene festose dal raduno nazionale R.A.T. a Coffs Harbour nel 2006. Non perdetevi il prossimo grande evento nel 2008!





La passione per le corse è rimasta intatta negli anni. E il numero 33 con cui corse nello Speed Triple Challenge campeggia ancora nella collezione di Steve Chiodo.



il vero punto di partenza per la Triumph in questo paese. Oggi, alla sede di Triumph Australia, c'è una Thunderbird ad accogliere i visitatori nell'ingresso principale. È indicativo che il suo numero di telaio sia 30.000, una soglia cruciale nella storia della Triumph.

L'arrivo dell'icona T595 e delle versioni successive della Speed Triple hanno consolidato la tendenza di crescita. Queste moto meritano un posto d'onore nella storia della Triumph in Australia, non solo per aver spinto le vendite, ma anche per aver modificato la percezione del marchio. "Sono due modelli che hanno dato grande lustro all'immagine della Triumph e dimostrato ai clienti australiani che il glorioso marchio era tornato, con la sua identità e il suo modo di fare le cose", spiega Steve. All'ingresso nel

nuovo millennio, le vendite in Australia erano salite a 791 unità.

Tuttavia, l'impennata più consistente è stata innescata dal lancio della Bonneville, nel 2001: con il ritorno di questo classico atteso così a lungo, le unità vendute sono schizzate a 1236, con un balzo fenomenale di ben il 56%. "Avemmo l'occasione di vedere la Bonneville un po' prima dell'uscita ufficiale, durante una visita alla fabbrica", ricorda Steve. "Girato l'angolo fuori dall'ufficio progettazione, scorgemmo la moto da lontano e pensammo che avessero resuscitato una vecchia Bonneville di Meriden per fare un confronto con la nuova versione. Solo quando arrivammo a cinque metri di distanza ci rendemmo conto che era proprio quella nuova. Bastò uno sguardo per capire che avrebbe spopolato. Raddoppiammo subito l'ordine, mentre eravamo lì davanti alla moto insieme al responsabile delle esportazioni, e prima di uscire dalla fabbrica, l'avremmo raddoppiato di nuovo. Ricevemmo letteralmente centinaia di anticipi. La Triumph ha fatto un lavoro davvero magnifico con quella moto, è tutto assolutamente perfetto". A sei anni di distanza, la Bonneville continua a riscuotere successo ed è diventata il modello di facciata che attrae la nuova generazione di motociclisti australiani verso il marchio Triumph.

Il 2002 vide una lieve flessione delle vendite a 1204 unità, una cifra comunque incredibile, considerando l'interruzione della produzione

per sei mesi a causa di un incendio allo stabilimento di Hinckley. L'incidente, però, liberò delle risorse interne, immediatamente reimpiegate per accelerare il lancio della moto forse più rappresentativa mai uscita dai cancelli di Hinckley, la possente Rocket III. In un paese secondo solo agli Stati Uniti quanto a venerazione dei motori potenti, legioni di motociclisti identificarono subito la cruiser da 2300 cc come la moto ideale per loro. La lista di attesa era lunghissima. Per quei clienti così fortunati da assicurarsi una delle prime moto fu una vera tortura aspettare l'arrivo della loro Rocket fiammante dall'Inghilterra. Ma la cosa più importante è che, dopo la breccia aperta dall'America e dalla Speedmaster, la Rocket fu la prima vera concorrente capace di insinuare nei motociclisti la tentazione di sostituire l'aquila sul serbatoio con l'inconfondibile logo Triumph. Sue Boyce, responsabile della distribuzione e della gestione amministrativa dal 1991, conferma che non aveva mai ricevuto così tante telefonate di clienti che chiedevano con ansia quando sarebbero arrivate le moto.

Mentre la Rocket III continuava a creare scompiglio sul mercato, arrivarono le versioni aggiornate della Speed Triple e della Sprint ST, dando un forte impulso alle vendite, una tendenza poi confermata con la Daytona 675 Triple. La 675 ha ottenuto di recente un altro grande successo, quando le due principali riviste di motociclismo del paese l'hanno scelta come moto dell'anno, un risultato praticamente senza precedenti, nel mondo altamente competitivo della stampa di settore.

L'adeguamento della struttura e dell'organizzazione per soddisfare le esigenze della rete di concessionari e tenere il passo con l'eccezionale crescita di Triumph non è stato una sfida da poco. Ma è proprio in questi frangenti che emerge il valore dell'esperienza. Spiega Steve: "Proprio perché siamo in ballo da quasi 37 anni ormai, abbiamo fatto più errori di chiunque altro. Questo, però, significa anche che abbiamo più esperienza di tutti, e che ora siamo in grado di assistere meglio i concessionari nel loro compito di vendere le moto. Siamo qui per aiutarli e loro sanno che possono rivolgersi a noi per qualsiasi tipo di assistenza, commerciale o di altro genere. Siamo un ufficio informazioni per tutti gli aspetti del settore motociclistico".

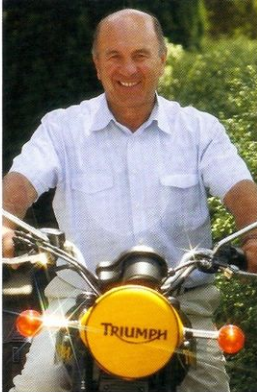
Anche la Triumph Australia ha accolto l'idea del R.A.T. per offrire ai clienti l'opportunità di incontrarsi e uscire in moto insieme. Phil Hudson, che ha seguito lo sviluppo del R.A.T.,

racconta che oltre il 75% della rete di concessionari organizza eventi per i Pack. Anche i raduni riscuotono grande successo: nel 2006, il National Triumph Rally a Coff's Harbour ha richiamato oltre 400 clienti, una cifra che appare ancora più rilevante quando si considera la lunghezza del viaggio affrontato da alcuni per partecipare all'evento. L'Australia ospita anche la competizione organizzata dai Pack più grande del mondo. Al weekend del Ric Andrews Pack, a Port Macquarie, quest'anno ci saranno più di 500 Triumphisti.

Ad affiancare l'esperienza messa a disposizione da Triumph Australia e l'ottimo lavoro del R.A.T., ci sono i consigli e gli aggiornamenti forniti regolarmente da Hindcley sulle iniziative e le idee che hanno riscosso successo altrove. Kevin Greaney, direttore generale di Triumph Australia, ci tiene a sottolineare il contributo della casa madre dall'Inghilterra. "Abbiamo sempre ricevuto un grande sostegno fin dal primo giorno. I problemi di garanzia vengono risolti rapidamente, l'assistenza sui ricambi è ottima e sono sempre molto disponibili su tutto". La situazione è molto diversa, in confronto con le difficoltà di comunicazione tra l'Australia e la fabbrica di Meriden negli anni Settanta!

L'indice di soddisfazione dei clienti (CSI) è solo uno dei tanti strumenti adottati da Triumph e dai mercati secondari, ora introdotto anche in Australia. Tutti i clienti australiani ricevono un questionario, un mese dopo l'acquisto e poi di nuovo a distanza di dodici mesi, attraverso il quale possono esprimere un giudizio sull'esperienza con la Triumph. L'indice CSI rappresenta un parametro comune per misurare la performance. Mentre il team ha ottimi rapporti con i concessionari e mantiene con la rete contatti molto stretti, in modo da poter reagire rapidamente qualora emergano dei problemi, il CSI fornisce informazioni in base alle quali i rivenditori possono sviluppare e migliorare la loro attività.

Come molte persone affermate, Chiodo è modesto e attribuisce gran parte del suo successo alla fortuna. Parlando con i suoi fedelissimi dipendenti, però, scoprirete tanti episodi in cui la sua visione di insieme, la lungimiranza e, talvolta, l'assunzione di un rischio calcolato hanno dato un contributo determinante. Per esempio, nei primi tempi con Triumph Meriden, la società spesso comprava le moto di seconda mano dai concessionari che le stavano vendendo a prezzi troppo bassi. "Dovevamo impedire che



Steve Chiodo oggi - dopo 37 anni passati fra le motociclette.

accadesse. Quando il mercato dell'usato va in caduta libera, trascina con sé anche quello del nuovo", ricorda Steve. "Ci è costato molto, ma così abbiamo tutelato il marchio. Non volevamo far scendere l'immagine".

Greaney fa un'analisi più diretta del modo in cui la Triumph è cresciuta in Australia.

"Tutto si può ricondurre al coinvolgimento di gente piena di passione, come Steve e Vince Chiodo. Sono persone estremamente determinate, che affrontano le sfide a viso aperto. Vedo un rapporto duraturo, che senza dubbio favorirà la crescita di Triumph". Il Peter Stevens Group, pur essendo diventato una società con oltre 300 dipendenti, riesce a mantenere ancora un approccio personale e diretto con il personale. Kevin, insieme ad altri 40 colleghi, fa parte del club dei dieci anni, un gruppo di fedelissimi con alle spalle oltre un decennio di servizio. Una cena speciale ogni anno celebra il loro attaccamento con un premio, un'iniziativa che la dice lunga sulla filosofia familiare mantenuta dalla società, a dispetto delle dimensioni raggiunte. Nel 2007, altri dipendenti entreranno a far parte del club. Quello appena iniziato sarà un anno intenso per tutti coloro che ruotano intorno al marchio Triumph. Resta ancora qualche zona da coprire. La Triumph si trova ora nella felice condizione di doversi destreggiare fra le tante telefonate di aspiranti concessionari, pronti a condividere il suo successo. Steve ha notato un atteggiamento completamente diverso in questa nuova ondata di rivenditori, che sono generalmente giovani e più smalzati rispetto ai loro colleghi di dieci anni fa. Tuttavia, una cosa non è cambiata: devono dimostrare la

stessa passione per i clienti e per il prodotto, per entrare a far parte della famiglia Triumph.

Altrove, si attendono con impazienza i benefici a lungo termine del concetto Triumph World. Con altri sei negozi in programma, dopo quelli realizzati di recente al Procydes St. Peters di Sydney e al JCS Motorcycles di Perth, moltissimi motociclisti australiani avranno la possibilità di sperimentare in prima persona l'atmosfera del Triumph World. Nella rete di rivenditori, la richiesta di abbigliamento e accessori originali Triumph resta alta, mentre fervono i piani per incrementare l'esposizione di questi articoli nel corso dell'anno.

La prossima sfida da vincere è il superamento della carenza di competenze in Australia. L'attività mineraria in pieno boom nel Queensland, nell'Australia Occidentale e nel Territorio Settentrionale ha richiamato la manodopera specializzata offrendo ricche remunerazioni. Per proteggere il marchio Triumph, il Peter Stevens Group sta rafforzando l'impegno nella formazione e aumentando le opportunità di apprendimento nei suoi punti vendita, e incoraggia i concessionari della rete a fare altrettanto. Chiunque abbia esperienza tecnica di motociclette e il desiderio di emigrare dovrebbe esplorare le opportunità disponibili in Australia!

Quanto alle vendite, il mercato totale è in espansione e, negli ultimi cinque anni, ha registrato una crescita del 25-30%. L'uso delle due ruote sta aumentando di pari passo con i prezzi della benzina. La dinamica economica australiana appaiono altrettanto positive, confermando condizioni favorevoli per i rivenditori. Il 2007 si prospetta quindi come un anno record, che dovrebbe consolidare la tendenza attuale. L'obiettivo della squadra Triumph è il superamento delle 3000 unità, oltre al mantenimento della posizione di marchio europeo più venduto in Australia.

Il quadro generale promette bene, a riguardo. Considerando lo stretto rapporto con Hindcley, una gamma di modelli imbattibile, un'ottima rete di concessionari determinati in continua espansione, e un altro anno di esperienza alle spalle, nella vendita e distribuzione di motociclette Triumph, il futuro si prospetta estremamente positivo.

Ottime notizie, quindi, per tutti coloro che amano il nostro grande marchio, mentre l'ascesa di Triumph continua ad essere discretamente e abilmente controllata da quell'anonimo edificio grigio di Melbourne.

RIVOLUZIONE RETRO... 10 ANNI E IL MITO RESISTE



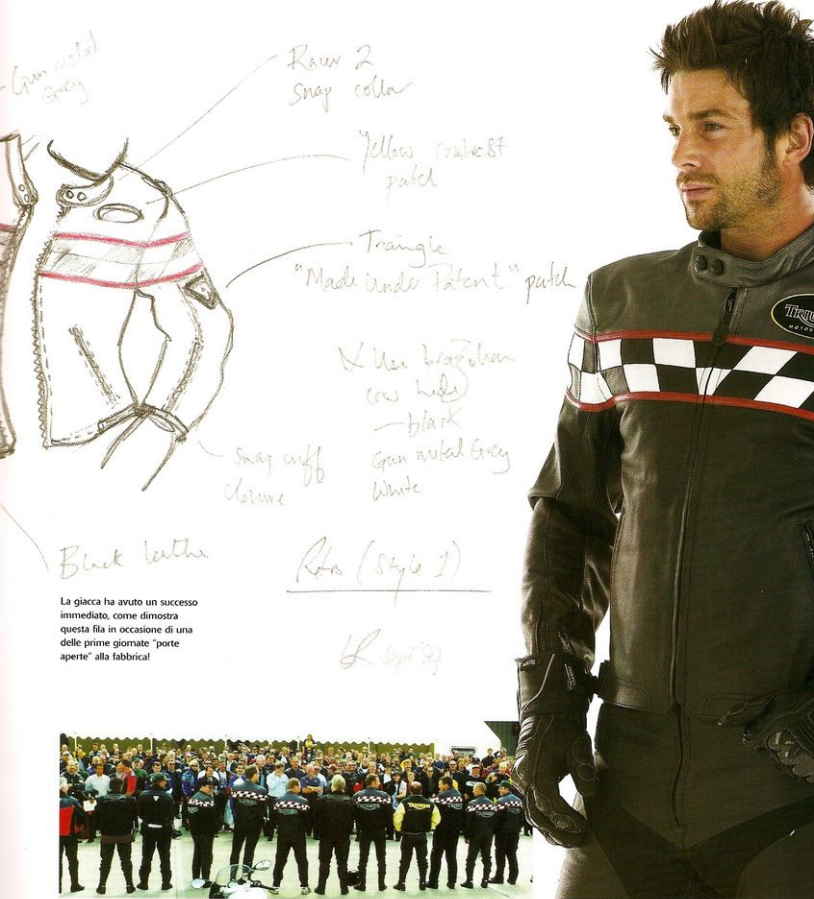
Torque festeggia i dieci anni della Retro Jacket, un capo icona dal design senza tempo, che continua a riscuotere grande successo, contrariamente ai tanti capi di moda passeggeri ormai dimenticati.

1997. Mentre un giovanile Tony Blair conquistava Downing Street spopolando alle elezioni e il giovane Tiger Woods riscriveva la storia ad Augusta, a Hinckley la Triumph faticava a soddisfare la straordinaria richiesta di

Daytona T595. Nel reparto abbigliamento, l'idea da cui sarebbe nata la fortunatissima Retro Jacket fu ispirata da un evento R.A.T. nella Foresta Nera, nella Germania meridionale.

Ian O'Reilly, responsabile di Triumph Clothing, era andato in Germania per collaborare alla gestione di questo appuntamento. Durante il weekend, notò un gruppo di clienti italiani. "Si presentarono con un look molto efficace, in tipico stile latino",

racconta Ian. "Li vidi arrivare a bordo di Speed Triple, Thunderbird e Tiger, con indosso giacche di pelle consumate e dall'aria vissuta. Ci avevano attaccato delle toppe con il logo Triumph e, sebbene fossero abbinata un po' alla rinfusa, l'effetto d'insieme era straordinario. Così mi venne l'idea di creare una giacca che sembrasse già usata, ma che desse l'impressione di acquisire più fascino con il tempo. Volevo usare anch'io toppe non abbinata, ma in modo tale che l'effetto finale



Gun metal Grey

Raw 2
Snap collar

Yellow contrast
patch

Triangle
"Made Under Patent" patch

Use leather
cow hide
- black
Gun metal Grey
White

Snap cuff
closure

Black leather

Retro (style 1)

L. Sperry

La giacca ha avuto un successo immediato, come dimostra questa fila in occasione di una delle prime giornate "porte aperte" alla fabbrica!



fosse più audace e insieme raffinato." Con l'immagine di quel gruppo di motociclisti italiani in mente, Ian buttò giù i primi schizzi durante il viaggio di ritorno a Hinckley e la Retro cominciò a prendere forma.

Fu un cambiamento radicale nella linea di capi in pelle. Prima della Retro, il nero era l'unico colore proposto. All'inizio, le collezioni seguivano un rassicurante stile classico. La Retro segnò una svolta. È stata la prima giacca in pelle con un grande logo Triumph sulla

schiena, la prima a usare le toppe e la prima disponibile in più colori.

Qualcuno potrebbe pensare che il motivo a quadri volesse richiamare la gloriosa storia di Triumph nelle competizioni. Lo sfondo a scacchi in genere allude effettivamente al motociclismo sportivo, ma la verità è leggermente meno romantica: in questo caso, è stato ereditato dai modelli di punta di allora della linea Triple Connection, ossia le tute antipioggia Daytona e le giacche Trophy.

Ian si diede subito da fare insieme ai suoi collaboratori per sviluppare il primo campione e, dopo qualche minima modifica durante lo sviluppo, si arrivò al design definitivo della giacca: quella che vedete oggi è praticamente identica alla prima versione uscita dalla sua penna. Questo capo andò dall'ideazione alla produzione in poco meno di quattro mesi, un tempo notevolmente inferiore ai 12-14 mesi normalmente necessari per il ciclo di sviluppo.

La Retro fu presentata ai concessionari

americani alla convention di Indianapolis, a febbraio del 1998 e, poco dopo, anche quelli inglesi ebbero modo di posare gli occhi su questo nuovo capo. Il primo lotto di produzione sparì in un baleno, con i rivenditori ben felici di piazzare ordini consistenti per i loro showroom. La giacca riscosse subito un grandissimo successo, balzando sul gradino più alto del podio con un record di vendite nel suo primo anno di vita.

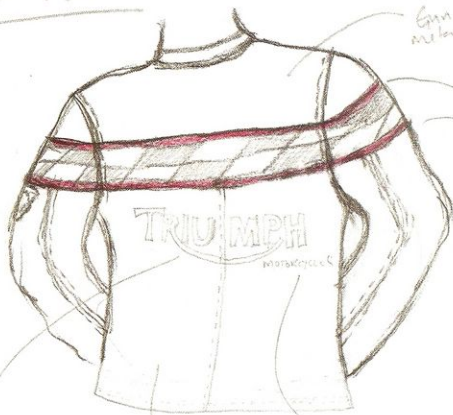
Ma come si spiega questo successo strepitoso? Secondo Ian O'Reilly, il segreto è il look dei capi in pelle da corsa dei tempi

andati, rivisitato in ottica contemporanea. La giacca incarna lo spirito Triumph, uno stile autentico e originale che nessun altro marchio potrebbe mai riprodurre in modo credibile. I motociclisti di tutto il mondo si sono immediatamente identificati con l'ethos della Retro, scegliendo tra le versioni in pelle pieno fiore, pelle traforata e pelle-cordura. L'aspirazione condivisa è affermare il proprio punto di vista con l'inconfondibile stile inglese della Retro.

Ha superato l'esame del tempo? Beh, con le vendite mondiali oltre la soglia delle 30 mila

unità, la Retro è il capo Triumph numero uno di tutti i tempi. Mentre si prepara a entrare nella collezione abbigliamento per il decimo anno consecutivo, questa giacca resta saldamente fra i quattro articoli Triumph più venduti su tutti i mercati. E per festeggiare questi dieci anni sulla cresta dell'onda, la collezione 08 sarà arricchita di una versione speciale per l'anniversario. Se avete in programma di rinnovare il guardaroba e volete studiare le nostre proposte, potete farlo su www.triumphmotorcycles.com a partire da settembre.

Jack Viers



Gun Metal Grey

Red Trim

*White leather w/out logo
→ maybe use logo with keyline*

black

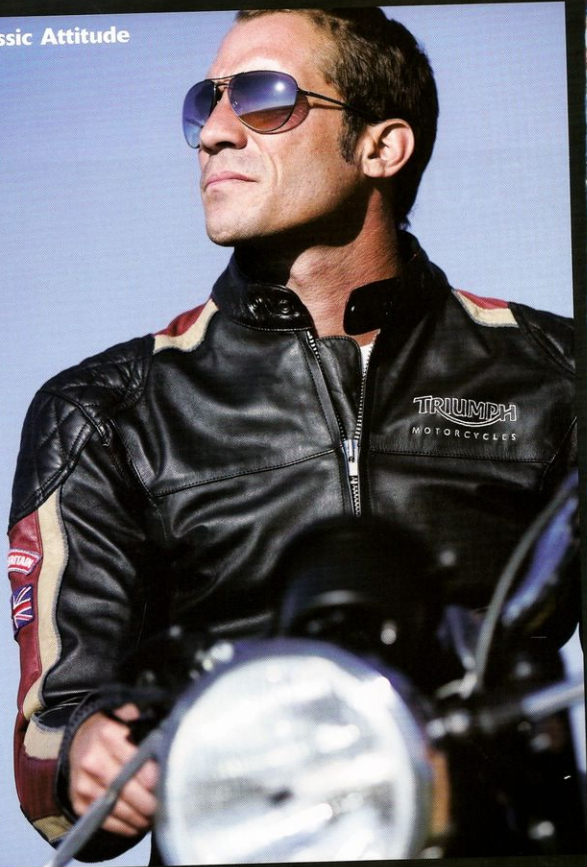
embroidery (white to match)

Logo (style 1) 6 Sep 97



TRIUMPH
CLOTHING

The Classic Attitude



GO YOUR OWN WAY

La nuova Collezione Abbigliamento 2007 è disponibile presso le Concessionarie Autorizzate
In foto: Rivton Jacket

www.triumphmotorcycles.com

IL CLUB DEL T3

TRE CILINDRI E ALTRETTANTI CARBURATORI: È QUESTO IL SEGRETO DEL T3, IL MOTORE SENSAZIONALE CHE HA CONTRIBUITO AL RILANCIO DELLA TRIUMPH NEI PRIMI ANNI NOVANTA. DIECI ANNI DOPO, GLI APPASSIONATI PARLANO ANCORA CON EMOZIONE DI QUESTO GLORIOSO PROPULSORE, E SOPRATTUTTO DELLA T301, LA STATUARIA SPEED TRIPLE.

Testo: Bertrand Bussillet. Foto: Jean-François Muguet.

Bistrot Chez Janou



Un bar

quattro motociclisti e quattro bicchieri. Una scena già vista, niente di straordinario. L'elemento di contrasto è dato da quegli strani oggetti allineati davanti al bar, oggetti inglesi. Quattro Triumph dell'era della rinascita, una Daytona 1200, una Daytona Super III e due Speed Triple standard, aspettano in silenzio di ripartire per un'altra avventura. Il cuore del gruppo sono senza dubbio le Speed Triple. Ma perché a dieci anni dall'uscita di produzione, la T301 gode ancora di tanto seguito?

Ci sono state e ci saranno sempre delle Speed Triple in giro. La T509 del 1997, la 955i, e ora l'impareggiabile 1050; in alcuni paesi c'è stata persino una versione 750, che montava il motore Trident, il primo modello uscito dalla nuova Triumph. Ma fra tante bellezze, solo una si distingue e continua a suscitare le brame dei fan ancora oggi: la T301. Esplosa originariamente sulla scena e nei cuori e nelle menti dei biker nel 1994, l'ultima T301 è uscita dallo stabilimento di Hinckley nel 1997.

Ai tempi del lancio della T301, i nostri quattro moto-dipendenti non immaginavano neanche che un giorno si sarebbero interessati a questa bellezza di Hinckley. "Troppo giovani", dichiarano in coro. E da giovani motociclisti, o semplicemente da giovani, avevano già iniziato ad andare in moto quando la splendida creatura uscì di scena. Sarebbero stati capaci di resistere? Non per molto! "La Speed Triple allarga le tue prospettive. All'inizio non mi piaceva il look, ma poi mi ci sono abituato. La T3 ti conquista a poco a poco", dice Ben, proprietario di una T301 originale.

La moto fu presentata a un pubblico in ardente attesa al salone di Parigi, ed ebbe subito un grande impatto. "Quando uscì la Speed, l'unica Roadster con un minimo di carattere era la Monster 900", ricorda Ben. "Con i suoi miseri 73 cavalli, fu subito sopraffatta. La Speed è cattiva, tosta, una moto con le palle!"

Esteticamente la Speed si distingue soprattutto per le linee leggermente retrò in stile café racer, mentre le future concorrenti della Monster spesso ricalcano troppo da vicino i profili della Ducati. Le ultime arrivate non hanno la prestanza fisica della Speed che ha conquistato i nostri cuori. "È un po' come Bronson: ha una gran presenza, ma non si può dire che sia di bella presenza", taglia corto Arnaud.

E la T301 non deve la venerazione di cui gode neanche al suo comportamento dinamico. "È come stare in sella a un tronco d'albero", dice Patrick, "comincio a capirci qualcosa solo adesso. Può essere pesante da guidare e devi faticare non poco per raggiungere una velocità decente. Quando vai veloce con questa moto, sai che è tutto merito tuo, niente a che vedere con la Daytona 675".

Nonostante la disapprovazione di Jean-

Sébastien ("Bisogna essere idioti per tirarla su pista!"), Arnaud suda regolarmente le proverbiali sette camicie sul manubrio della sua JPS continuando a inanellare giri su giri, ma in effetti è l'unico di questo gruppo ad avventurarsi spesso su un circuito da corsa.

UN TIPO DI CARATTERE

Dunque, la Speed "è soprattutto un motore", spiegano all'unisono gli amanti della T3. Quei

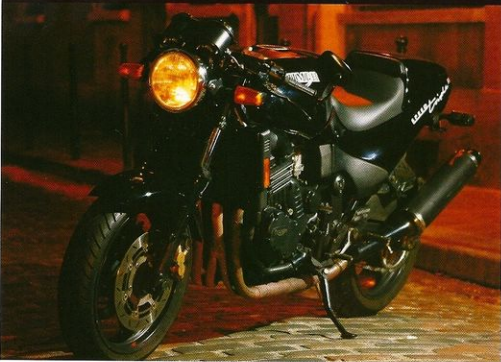


Patrick, 43 anni
2 Triumph
Speed Triple modello 1996

A 43 anni, Patrick è tutt'altro che un veterano delle motociclette. Presa la patente nel 1996, ha iniziato con una XT 500, prima di mettersi a fare Easy rider sulla sua Honda Pacific Coast. Nel 1998, Pat ha ceduto alla passione per la Triumph comprandosi una Trophy 900, che ha tenuto per due anni. Poi è passato a un motore a iniezione con la Sprint ST, e quindi a una Daytona modello 2004, che troneggia ancora nel suo garage. Ma in sella, Patrick ha cominciato a rimpiangere il carattere del tre cilindri, così un anno fa si è regalato una Speed Triple standard. Comunque la collezione è destinata a crescere ancora: è appena iniziata la caccia a una Daytona 900. Come Pack leader del R.A.T. pack ATS, a Patrick non mancano certo le occasioni per usare tutte le sue moto.

UNA SPEED TRIPLE DI SERIE

La T301 di Pat è un modello del 1996, l'ultimo della serie T3: l'anno dopo Triumph avrebbe adottato il motore a iniezione. Due dettagli estetici consentono di distinguere chiaramente dal primo anno di produzione: le leve dipinte di nero e le pinze dei freni anodizzate in oro. Meccanicamente la versione 1996 segna una svolta importante, perché è la prima equipaggiata con il cambio a sei marce della Daytona. Con l'eccezione dello specchio retrovisore piazzato all'estremità del manubrio, la T301 di Pat è rimasta fedele all'originale - e che gran bell'originale!





Arnaud, 39 anni
1 Triumph

Daytona Super III, modello del 1995 personalizzato

La T3 è la quinta Triumph di Arnaud, che ormai non teme più di essere preso per un iconoclasta. La sua fase inglese è iniziata nove anni fa, quando è caduto vittima del fascino emanato dalla tre cilindri di un amico. Questo innamoramento è sfociato nell'acquisto di una T3 Daytona 900, successivamente ceduta per una Thunderbird Sport. Dopo

è arrivata in garage una T509, ma la scarsa erogazione di potenza ha spinto Arnaud a cercare un'altra T3. La ricerca si è conclusa di recente con la scoperta di una Super-III immacolata, la versione lusso della Daytona 900 prodotta da Triumph tra il 1994 e il 1996. Ma siccome Arnaud non si è mai adeguato alle convenzioni, l'ha subito ricostruita secondo il suo gusto personale - una scelta che non smette di suscitare reazioni contrastanti!

UNA SUPER-SPEED

Originariamente la Super III era molto diversa esteticamente dalla Daytona 900, per via delle numerose parti in fibra di carbonio e delle pinze a 6 pistoncini. Quanto al motore, i coperchi costruiti da Cosworth sono considerati più leggeri e la performance è complessivamente migliore, in virtù degli alberi a camme più aggressivi e dei pistoni ad alta compressione. Tutti attributi perfetti che, secondo Arnaud, sono gli elementi base per creare una "Super Speed". La verniciatura JPS è stata aggiunta in omaggio a Emerson Fittipaldi, il pilota di Formula 1 che ha visto al volante della sua Lotus in un gran premio di Monaco. Si è regalato anche un paio di scarichi Mecatwin, un kit carburatore, qualche componente della tedesca LSL, come la staffa del faro anteriore color oro, e ha montato un parafango T509. Ora possiede una T3 davvero unica, che continua a contaminare con dotazioni più moderne e adatte al Circuit Carole.



Benjamin,
30 anni
5 Triumph
Speed Triple
modello 1995

Nonostante la giovane età, Benjamin ha già

avuto più di 30 moto. Al momento ne ha sette in garage, di cui cinque con il logo Triumph sul serbatoio. Però ha una buona scusa: il suo lavoro è gestire la concessionaria Triumph ATS a Parigi. Quest'uomo ha una dipendenza condannata da Speed Triple. A casa, si contendono la sua attenzione una 955 del 2003 pesantemente personalizzata, due 955 cc 2001 e il pezzo forte della collezione: la T301. Questo modello del 1995 è rimasto praticamente in versione standard, salvo per le frecce aftermarket.

tre cilindri da 885 cc a doppia camma sovralimentati da tre Mikuni da 36 mm generano una rispettabile spinta di 95 cavalli, ma è la coppia a fare la differenza. "Non parliamo di potenza", dice Jean-Sébastien. "La 1200 in teoria ha 147 cv. La 900 ne offre meno di 100, ma è difficile dirlo, perché cambia moltissimo da una moto all'altra". Tutti sanno di moto che hanno guadagnato (e perso) 10 cavalli da una visita al banco a quella successiva - il che rende ridicoli i test di potenza e le sfide a colpi di "la mia è più potente della tua". Per gli amanti della T3 non conta solo la potenza", conferma Arnaud, e anche Benjamin approva. "Le Speed Triple sono sempre state veloci, ma la quantità di cavalli è un aspetto marginale. In termini di rapporto peso/potenza, una 600 si comporta incredibilmente bene, ma è come confrontare una Jaguar E-Type e una Porsche nuova di pacca: semplicemente sono due cose diverse. Quando il tre cilindri è diventato a iniezione, ha guadagnato moltissimo in potenza, ma secondo me ha perso un po' di carattere. Una cosa non compensa l'altra". Pat è altrettanto convinto: "In garage ho anche una Daytona 2004, ma uso sempre più spesso la T3. Il motore ha qualcosa in più: fa le fusa!"

"La Speed è una moto cattiva che trasforma un serbatoio di super in un ringhio rauco irresistibile. Dopo averne provate tante, ti rendi conto che la performance non è fondamentale. Quello che conta veramente è il carattere. Per



questo il tre cilindri è perfetto, anche se il 1200 quattro cilindri è fenomenale", ribatte Jean-Seb, che da ex adepto della gamma Kawasaki, riscopre alcune caratteristiche comuni tra i propulsori di Hinckley e quelli di Kobe: "Il T3 è un motore di carattere, mi ricorda lo Z1000 dei vecchi tempi".

I ragazzi si affrettano a difendere la T3 dai commenti negativi immeritati della stampa. "In realtà questo blocco è indistruttibile", affermano all'unanimità. "Purché lo si sappia usare", naturalmente. Parliamo, per esempio, della presunta debolezza della frizione di avviamento: "Se la batteria è carica e si usa lo starter in modo corretto, non ci sono problemi". Nella sua confessione, Benjamin giura di incontrare regolarmente modelli di T3 con oltre 300.000 km all'attivo. "Con la giusta manutenzione, questo motore non beve troppo". A riprova della loro fiducia, i nostri fan hanno messo insieme una piccola collezione di moto a tre cilindri con carburatori: "Una T3 tira l'altra", conclude Patrick.

STORIA DELLA T3

Le T3 sono i primi modelli della rinascita Triumph, prodotti tra il 1991 e il 1997 e alimentati da blocchi carburatore, inizialmente tre cilindri per la 750 e quattro cilindri per la 1000, poi tre per la 900 e quattro per la 1200. Dunque il primo modello fu chiamato T333. Era la Trident 750, approdata negli showroom alla fine del 1991. L'ultimo modello a fare la sua comparsa fu la T399 Adventurer, venduta da giugno '98. Ma nella famiglia T3 non dobbiamo dimenticare la T430, meglio nota come Tiger, che all'epoca del lancio sfoggiava



Jean-Sébastien, 32 anni 5 Triumph e mezzo Daytona 1200 essenzialmente modello 1994

In confronto ai suoi amici, Jean-Seb è un Triumphista neofita, avendo scoperto i modelli a tre cilindri solo nel 2000. In compenso, conosce a menadito la storia di Hinckley e spiega senza esitazione le vicende che hanno visto la Triumph protagonista, fin nei minimi dettagli. Pur possedendo ben 13 moto, nega di essere un collezionista. Più semplicemente, non riesce a separarsi dagli oggetti che ama. Tra le tante, ci sono anche sei Triumph, anzi 5 e mezzo, come dice lui, dato che una è in condizioni piuttosto disastrose - ma ci sta lavorando! Con il primo stipendio, Jean-Seb si è comprato una T595 del 1997. "Ho scelto una Triumph perché volevo una moto affidabile", dice con un sorriso. Ha anche una Daytona 2002, allestita per il circuito, una café racer basata su una Speed Triple del 1999, una Speed Triple del 2001 e un'altra del 2000, che prevede di trasformare nella sua café racer versione 3. Oggi è uscito con un'altra creatura di Hinckley, la Daytona 1200 quattro cilindri, ma nella sua collezione, così come nel suo cuore, il posto d'onore spetta alla serie T3.

UN PUZZLE 1200

Jean-Seb adora le sue Triumph di seconda mano. Non si può certo dire che la sua T356 sia un modello originale. L'ha ricostruita da due 1200, pagate una 1000 euro e l'altra 700, con l'innesto di pezzi ricavati da altre Daytona donatrici. In breve, il telaio è del 1994, le altre parti risalgono a un periodo compreso tra il 1992 e il 1995, ma per il resto, Jean-Seb ha rimontato la moto in base al modello di serie. Presentata alla fine del 1992 al salone di Birmingham, qualche settimana dopo la Daytona T357 900, esteticamente la 1200 è identica alla sorellina minore, ma ovviamente si differenzia per i quattro cilindri, grazie ai quali può vantare 147 cavalli di potenza.



anche lei il blocco a tre cilindri-carburatori.

Cronologicamente la Speed Triple è arrivata molto tempo dopo la Trident, la Sprint e altre Daytona, dato che il primo modello è stato presentato al salone di Parigi nel 1993, ma ha avuto l'onore di essere battezzata T301, forse perché solo lei incarna il carattere cui aspira la giovane fabbrica di Hinckley. In effetti, si è rivelata subito molto più che una Daytona nuda: ne sono testimoni le linee raffinate, l'aggressiva finitura nera satinata, gli scarichi accattivanti e il motore mastodontico. Corrisponde alla linea pura delle café racer inglesi, belle e ringhiose, in

una parola, rockeggianti. Nei suoi tre anni di vita, è stata proposta anche nei colori Racing Yellow e Fireball Orange, ma i ricordi più struggenti sono legati alla versione Diablo Black, una verniciatura e un effetto di insieme che saranno sempre sinonimo di Speed Triple.

La T301 è stata sostituita nel '97 dalla T509, chiamata anche lei Speed Triple, ma il suo tre cilindri era alimentato a iniezione.



Questa storia è stata pubblicata la prima volta sulla rivista Café Racer, in Francia.

GARY MCDONNELL, PER TRIUMPH IN CAPO AL MONDO

ECCO A VOI GARY MCDONNELL, UNO DEI PIÙ ESPERTI E APASSIONATI COMPONENTI DELLA FAMIGLIA GLOBALE TRIUMPH. NEI SUOI 37 ANNI DI CARRIERA, GARY HA LAVORATO PER LA TRIUMPH DI MERIDEN E HINCKLEY, FINO AD APPRODARE ALLA TRIUMPH AUSTRALIA. TORQUE L'HA RAGGIUNTO NELL'ASSOLATA SYDNEY PER SENTIRE DALLA SUA VIVA VOCE IL RACCONTO DI UN AFFASCINANTE VIAGGIO ATTRAVERSO LA STORIA DEL MARCHIO TRIUMPH.

COME È NATO IL TUO INTERESSE PER LE MOTOCICLETTE?

Da bambino leggevo "Motorcycle Mechanics", una rivista che consegnavo insieme ai giornali. Era anche l'epoca dei mods contro rockers e, quando andavamo in vacanza a Southend o a Brighton, restavo incantato davanti a tutte quelle moto. La prima che ho guidato, a febbraio del 1970, era una Triumph 200 cc Cub: mi costò 30 sterline, messe da parte consegnando i giornali!

COME HAI COMINCIATO ALLA TRIUMPH MERIDEN?

Avrei dato qualsiasi cosa per lavorare alla Triumph Motorcycles. Da bambino passavo sempre davanti alla fabbrica, con l'insegna al neon Triumph che illuminava la notte. Quando avevo 15 anni e 9 mesi, ho mandato una domanda e fortunatamente mi hanno offerto un posto da apprendista. Ho passato i primi dieci mesi al centro di formazione BSA di Armoury Road, a Birmingham, a imparare le tecniche base del mestiere: montaggio, tornitura, rettificazione, fresatura e sagomatura. Dopodiché, per i tre anni successivi sono stato allo stabilimento Triumph di Meriden, lavorando in vari reparti. Ho iniziato sulla linea dei motori, nel "Butler Building", costruendo i propulsori per le Daytona 500 e le Bonneville 650. Per un po' sono stato alla linea di

assemblaggio, poi mi hanno trasferito al reparto utensileria, dove ho concluso l'apprendistato.

COMERÀ LA VITA NEL REPARTO UTENSILERIA?

Avevamo l'onore di costruire gli arnesi utilizzati per alcuni dei prodotti cruciali per Triumph. Grazie al bagaglio di esperienza collettiva, potevamo vantarci di non acquistare nulla all'esterno, fino all'estremo di fabbricare in casa anche dadi e bulloni. Come apprendista, ho imparato moltissimo dall'esperienza di maestri del metallo come Len Hartopp, che ha tornito il primo albero del tre cilindri da un blocco di acciaio grezzo, Jackie Byrnes, cui dobbiamo l'alesatura delle testate da corsa a tre cilindri, Harold Aldersley, artefice della rettificazione del primo albero del tre cilindri, e Ray Tyler, che era capace di intagliare un ingranaggio dentro su qualsiasi cosa. Ho assistito all'introduzione del primo cambio a cinque marce per la Bonneville e fatto da supervisore durante l'installazione del più moderno impianto di nitrurazione al plasma, impiegato per temprare gli ingranaggi. Ma all'estremo opposto, usavamo anche macchinari a noleggio che risalgono ai tempi della seconda guerra mondiale! Abbiamo lavorato anche su tanti motori di sviluppo che non hanno mai visto la luce, tra cui un Bonneville a camme in testa, i

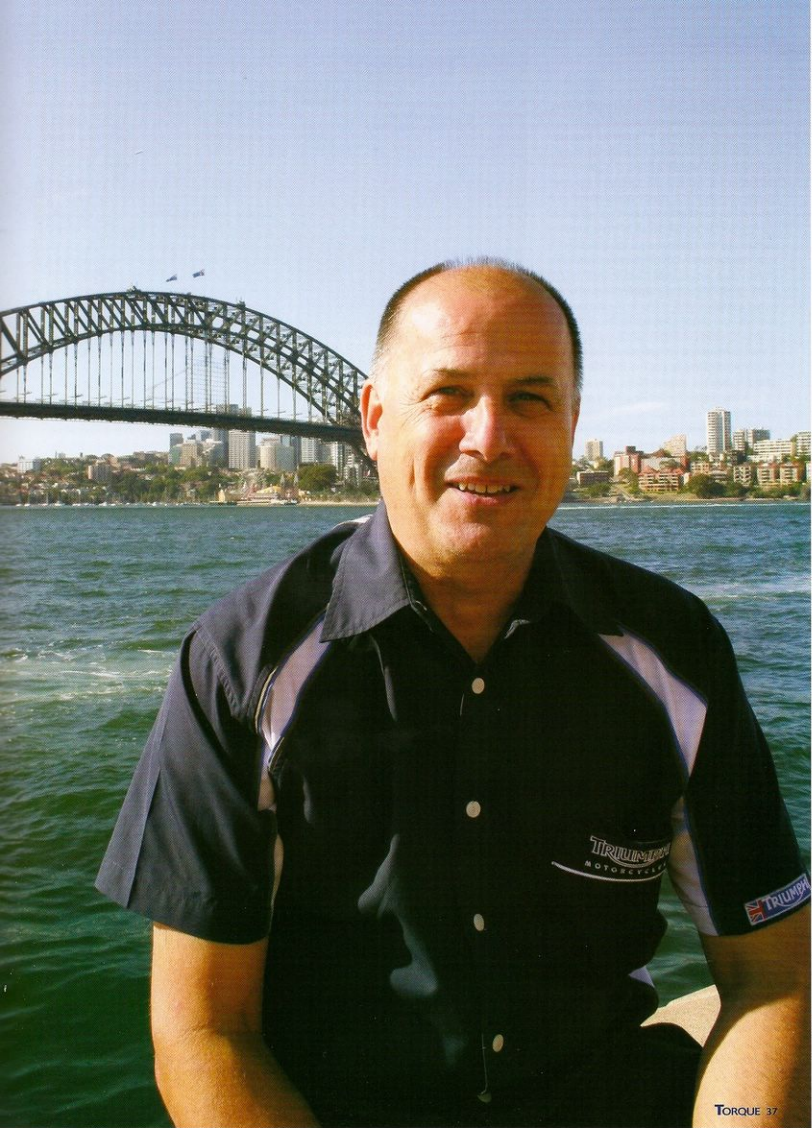
Trident a quattro cilindri e un Triple da 350 cc di medio peso. In più, abbiamo sostenuto la divisione della società dedicata alle gare, in particolare con la Trident 750 cc, che aveva dominato a Daytona, negli Stati Uniti.

COSA È SUCCESSO A SETTEMBRE DEL 1973?

Alla fine dell'apprendistato, ricevevi un boccale in argento inciso e, soprattutto, un contratto di assunzione a tempo indeterminato. Purtroppo per me invece quel momento coincise con la chiusura della fabbrica.

Il piano industriale di BSA Triumph e Norton aveva già mostrato qualche problema nei dodici mesi precedenti, e in realtà, la caduta di queste due aziende era iniziata già nel 1971. Nel tentativo disperato di ridurre i costi di produzione e rinnovare le gamme di modelli, avevano deciso di adottare alcuni componenti comuni, tra cui il telaio, le forcelle, le ruote e il serbatoio. In pratica, si distinguevano solo per il motore e il marchio. Privare entrambe le case della loro identità uniformando il "prodotto" (come si chiamavano allora le moto) è stato il primo passo verso il baratro. Il "pensatoio" di sviluppo della BSA Triumph a Umberslade Hall fu un altro buco nell'acqua: era un'idea viziosa alla base e i problemi di progettazione che ne derivarono ci impedirono di rifornire un mercato vitale per la nostra attività, com'era





quello statunitense, per un'intera stagione. Le leggi più rigorose sulle emissioni dei motori, adottate negli Stati Uniti, e l'arrivo sul mercato di modelli più efficienti ed economici prodotti in Giappone ci diedero il colpo di grazia: il destino, ormai, era segnato. La fabbrica chiusa e settembre del 1973, ma gli apprendisti rimasero fino a dicembre. A quel punto, con il mio diploma di apprendistato in mano, uscii dal cancello per quella che pensavo sarebbe stata l'ultima volta. Con la chiusura di BSA e Norton poco tempo dopo, l'industria motociclistica inglese era, a tutti gli effetti, a un punto morto.

COME TI SEI SENTITO?

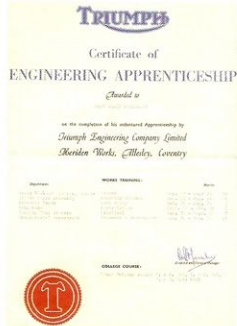
È stato letteralmente devastante. La Triumph era come una famiglia per me. Ricordo uomini grandi e grossi in lacrime. Alcuni lavoravano lì da quando erano tornati dalla guerra, non conoscevano niente altro. La Triumph era un'azienda unica e pagava bene. Dalle nostre parti era nota come "the Mint" (la Zecca), perché era stata la prima società di Coventry a pagare la somma principesca di una sterlina all'ora. C'era anche un forte attaccamento sociale a Meriden. Non rischio di esagerare dicendo che fu come perdere un familiare.

DOPO COSA È SUCCESSO?

Dopo la chiusura della fabbrica, e viste le prospettive economiche cupe nella zona, trovai un altro lavoro alla Unbrako di Coventry, come addetto al reparto utensileria. Intanto, però, seguivo da vicino gli sviluppi del sit-in a Meriden, sperando che, se avesse raggiunto lo scopo, sarei potuto tornare alla Triumph. Per fortuna, il governo laburista dell'epoca venne in nostro soccorso rilevando i diritti di produzione da Norton Villiers per cinque milioni di sterline. Quando iniziò l'era della cooperativa di lavoratori, tornai con gioia alla Triumph, riprendendo il mio vecchio posto nel reparto utensileria. Dodici mesi dopo fui trasferito alla Ricerca e sviluppo.

RACCONTACI LA STORIA FINO AL 1983.

Ho avuto la fortuna di lavorare su vari progetti esaltanti, nella Ricerca e sviluppo, raggiungendo ottimi risultati con risorse minime. Ho seguito lo sviluppo della Bonneville otto valvole, nota come TSS, e della Bonneville con albero a innesto fisso, nata da una collaborazione tra GEC e Triumph. Ho lavorato anche alla Bonneville A.V. (anti-vibrazione) per la Polizia. Purtroppo, nonostante l'impegno assoluto di tutti, era troppo poco, troppo tardi. La situazione finanziaria deteriorò al punto che lavoravamo per niente, restando senza paga per settimane. Assistere al tramonto dell'industria motociclistica inglese è stato terribile. Ero sposato, con due figli, e con i tassi d'interesse sempre più alti non sapevo come tirare avanti.



Il gruppo dirigente della cooperativa aveva raggiunto un accordo per vendere la sede di Meriden e intendeva ridurre drasticamente il personale per abbattere i costi fissi. Il piano prevedeva una ritirata con successiva riorganizzazione alla vecchia fabbrica Dunlop di Sandy Lane, a Coventry, con l'aiuto del West Midlands Enterprise Board, un ente specializzato in consulenza aziendale. Ma non se ne fece niente. Girarono anche voci secondo cui c'era qualcuno interessato a rilevare la Triumph, ma l'identità di questo ipotetico compratore non si seppe mai. Verso agosto del 1983, uscii dalla Triumph per la seconda e, e ne ero assolutamente certo, ultima volta. Trovai subito un lavoro alla Jaguar, ma continuavo a passare davanti alla fabbrica deserta, che sarebbe stata demolita poco dopo. Stare lì a guardare 80 anni di storia spazzati via mi ha lasciato una profonda ferita nell'anima.

QUALI SONO I MOMENTI PIÙ MEMORABILI DEL TUO PERIODO A MERIDEN?

C'era sempre qualche progetto entusiasmante in corso. Non vedevi l'ora di arrivare al lavoro. È stato fantastico allestire la linea X75 per costruire la Hurricane disegnata da Craig Vetter, insieme a una persona meravigliosa come Geoff Price (fratello della segretaria della società, Brenda Price). Era un impianto di produzione separato, adiacente alla linea di assemblaggio principale. Conoscevo ogni centimetro di quella attrezzatura! Da lì, sono uscite solo circa 1400 Hurricane. Quella moto emanava stile, ed è stata la prima incursione nel mercato dei modelli personalizzati. Ha anticipato i tempi.

TI MANCA QUALCOSA DELLA TRIUMPH DI MERIDEN?

Gli anni formativi hanno contribuito moltissimo

al mio interesse per le moto e in quel periodo ho acquisito le competenze che poi mi hanno accompagnato in giro per il mondo con Triumph. Il cameratismo tra i dipendenti era leggendario, e sono ancora in contatto con molti dei miei colleghi di allora. Tanti di quelli che lavoravano a Meriden continuano a incontrarsi il primo mercoledì di ogni mese, in un club per soli uomini vicino alla vecchia fabbrica, anche se per me ora è un po' troppo fuori mano. Ma, nostalgia a parte, sono ben consapevole che senza il tramonto della vecchia Triumph, non ci sarebbe la nuova Triumph.

QUANDO HAI INIZIATO A COLLABORARE CON TRIUMPH HINCKLEY?

Sono rimasto in contatto con molti dei ragazzi attraverso quegli incontri mensili. Un mio vecchio collega, Alistair Copland, era stato reclutato dalla "nuova Triumph" ed è stato tramite lui che sono tornato a lavorare per la società per la terza volta, nel 1985. All'epoca tutto ciò che aveva a che fare con la rinascita



Meriden 1983 - testimone della demolizione del reparto utensileria.

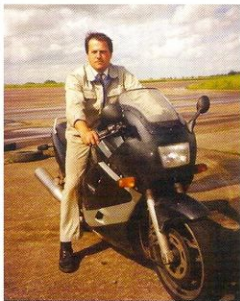
era assolutamente top secret. Se qualcuno mi chiedeva cosa facessi, dovevo rispondere che avevo un ruolo tecnico in una società non meglio precisata. Mi hanno assunto nel reparto Ricerca e sviluppo, come installatore/collaudatore. Il team ristretto aveva già sviluppato in silenzio un motore quattro cilindri da 1200cc, usato successivamente sulla Trophy e la Daytona. Quando sono arrivato, stavano portando a termine il primo motore a tre cilindri (900cc) destinato ai modelli Trophy, Trident e Daytona. Ho avuto la fortuna di guidare la prima Trophy a tre cilindri, una sera. La moto era completamente camuffata, ma guidarla per la prima volta è stato un grande privilegio. Quella sera sono passato davanti alla sede delle vecchie fabbriche Triumph a Meriden, alla sede della BSA di Armoury Road, a Birmingham, e in Bracebridge Street, a Wolverhampton, dove un tempo sorgeva la Norton. Volevo rendere omaggio alla storia di quelle grandi società. Spiritualmente, è stato come far risorgere la fenice dalle ceneri dell'industria motociclistica inglese.

CHE IMPRESSIONE TI HA FATTO ESSERE COINVOLTO NEL RITORNO DELLA TRIUMPH?

Quei primi anni sono stati incredibili. Anche allora, sapevo che l'opportunità di sviluppare e rilanciare un marchio come Triumph non sarebbe capitata mai più. Mi sono goduto ogni secondo, dalle fatiche dei collaudi sul pavé al gelo dei lunghi giri di prova in pieno inverno, al tepore del sole di Jerez nella stagione. Eravamo pochi, ma molto determinati a inseguire un obiettivo comune: riportare la Triumph ai fasti di un tempo.

COME SI È SVOLTO IL LANCIO UFFICIALE DELLE MOTO DI HINCKLEY?

Tutte le persone coinvolte sono andate a Colonia, in Germania, al salone IFMA del 1991 per assistere al lancio ufficiale. Non saprei come descrivere la sensazione di soddisfazione e orgoglio che ho sentito quando hanno scoperto quella moto. Il lancio nazionale al NEC, poco dopo, è stato un'esperienza da far venire i brividi. Il podio era allestito, le moto erano pronte e il pubblico inglese stava per vedere di nuovo delle motociclette Triumph. Prima ancora che si aprissero le porte, la gente fuori ha cominciato a bussare e poco a poco il grido "Triumph... Triumph... Triumph" ha cominciato a riecheggiare nelle sale. La folla era letteralmente impazzita. La gente correva sul podio, saltava sulle moto ed esultava. È stato incredibile, abbiamo potuto davvero toccare con mano quanto significasse il ritorno di questo marchio. Comunque, sapevamo che il lavoro vero sarebbe iniziato dopo, a riflettori spenti, quando a giudicare le nostre moto sarebbero stati i veri protagonisti, ossia i nostri clienti. I primi dodici mesi sono stati un'enorme



La Trophy 1200 originale durante il test di resistenza sul circuito di prova di Bruntingthorpe, 1990 circa.

curva di apprendimento per tutti, all'interno della società. Durante quel periodo, ho assunto un ruolo di supporto tecnico alle vendite e all'assistenza in garanzia, contribuendo direttamente allo sviluppo attraverso il contatto costante con i clienti, i concessionari e i tecnici in tutto il mondo.

COSA COMPORTAVA QUESTO TUO NUOVO RUOLO?

Ci siamo accorti subito, con il progressivo ampliamento della rete globale, che avremmo dovuto predisporre una formazione tecnica in tutti i nostri mercati. In quei primi anni, la società ha avuto un successo travolgente e sono stato impegnatissimo. Dal '92 in poi, ho avuto la possibilità di viaggiare visitando tutte le nostre filiali e i mercati di distribuzione in Australia, Nuova Zelanda, Francia, Spagna, Sud America, Giappone, Stati Uniti e Canada, tenendo corsi di formazione tecnica.

L'importante non era solo trasferire certe competenze, ma anche creare rapporti personali che sapevamo avrebbero dato buoni frutti, man mano che l'azienda cresceva e andava avanti. Sono ancora in contatto con la maggior parte dei miei colleghi di quel primo periodo. Mi è piaciuto moltissimo viaggiare per il mondo e vedere le nostre moto così lontano da Hinckley, loro luogo di origine. Ho partecipato attivamente anche all'organizzazione del trofeo Speed Triple, che è stata la prima iniziativa di alto profilo nel campo delle competizioni. Quelli erano weekend assolutamente folli! I soldi del premio in palio a ogni gara facevano gola più degli stipendi dei piloti professionisti dell'epoca, quindi arrivavano a sfidarsi tutti i più bravi e gli spettatori avevano l'occasione di vedere delle gare incredibili. Come scrutatore tecnico, neanche io mi facevo mancare le emozioni. Senza fare nomi, diciamo solo che molti piloti, tutti parimenti determinati a portarsi a casa il premio, si prendevano continuamente delle libertà tecniche. Durante quelle gare, ho avuto

un paio di interessanti scambi di opinione nei box, con gente che si presumeva sapesse il fatto suo!

MA COME CI SEI FINITO IN AUSTRALIA?

Ho avuto il privilegio di viaggiare per il mondo e visitare moltissimi paesi. L'Australia era una tappa fissa e il mio apprezzamento per la cultura e la gente del posto è andato crescendo con il tempo. Mi sono convinto che l'Australia offrisse opportunità migliori anche per mia moglie Dawn e i nostri figli.

Venire a lavorare per la Triumph Australia mi ha consentito di rimanere nella famiglia Triumph e, contemporaneamente, dare alla mia famiglia la possibilità di cominciare una nuova emozionante avventura. Mi hanno offerto un incarico di supporto tecnico per Triumph Australia, e mi sono trasferito a Melbourne ad aprile del 1997, poco prima dell'arrivo della T595. In un certo senso, è stato buffo, perché l'ultima cosa che avevo fatto prima di lasciare Hinckley erano stati i video di formazione tecnica per la T595! In capo a sei mesi dal mio arrivo, il direttore commerciale se n'è andato, e mi hanno proposto di sostituirlo. Da allora, non ho fatto altro!

QUAL È LA PIÙ GRANDE SODDISFAZIONE CHE HAI AVUTO IN AUSTRALIA?

Sono orgoglioso del fatto che abbiamo portato la Triumph ad essere (negli ultimi due anni) il principale marchio di moto europeo in Australia. Tra gli altri traguardi importanti, per me e per Triumph Australia, citerò il lancio della Bonneville e della Rocket III, due moto simbolo, ma agli estremi opposti della gamma. La Bonneville ha segnato un momento molto importante, sia per le vendite in Australia che per me, dato che è stata il primo modello su cui mi sono fatto le ossa ai tempi di Meriden. La storia si ripete! La Rocket III è stata la nostra consacrazione come produttori seri in Australia (e nel resto del mondo). Per me è motivo di orgoglio anche l'espansione della rete di concessionari, dai 15 originari fino agli attuali 44, nel corso degli anni. È un piacere lavorare e imparare dai nostri rivenditori, eccellenti ambasciatori della filosofia Triumph che hanno dato un contributo fondamentale all'affermazione del marchio in Australia.

RIASSUMI IN DUE PAROLE I TUOI ANNI CON LA TRIUMPH.

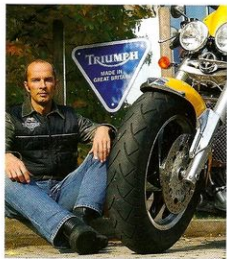
Sono stati 37 anni emozionanti e gratificanti. Questo lavoro mi ha permesso di dare molto alla mia famiglia e di viaggiare in tutto il mondo, occupandomi di un prodotto che è ancora la mia passione, anche dopo tutti questi anni. Mi ritengo privilegiato per aver potuto svolgere un piccolissimo ruolo nella storia Triumph. Mi auguro che possa durare ancora a lungo!

YOURWORLD

NEWS DALLA RIDER ASSOCIATION OF TRIUMPH

CHIACCHIERE con Stefano Martignoni

Uno dei luoghi comuni che più avrebbero motivo di scomparire è il "non ci sono più le mezze stagioni" che qualche anno fa testimoniava lo stravolgimento climatico del nostro pianeta. In realtà, a rafforzare l'autenticità di questo stravolgimento, sta accadendo proprio il contrario: l'estate vera dura ormai solo un paio di settimane e l'inverno lo stanno salutandoci solo ad Are - in Svezia - in questi giorni. E la cosa mi mette addosso una profonda tristezza poiché penso di essere uno dei più accaniti fan dell'inverno. Quello vero, che ti lascia i vetri dell'auto ghiacciati, che esci di casa con i guanti, la scarpa e il cappello, quello con la neve e il pugiato per le strade. Vabbè, non è un discorso da motociclista, qualcuno potrà pensare. Grazie a questo clima, infatti, si può andare in moto tutto l'inverno senza troppi fastidi: come svegliarsi mezz'ora prima per potersi bardarsi come Amundsen, fare le rotonde con i piedi giù dalle pedane pronti a zampettare in caso di asfalto brinato, respirare con la bocca storta per buttare l'aria sotto il mento e non fare appannare la visiera... Sinceramente questo genere di inconvenienti non mi ha mai troppo infastidito, e non perché sia un rude. Anzi, sono uno di quei motociclisti meno fondamentalisti, uno di quelli che ama vivere la motociclette senza troppa sofferenza e che, fatta un'approfondita analisi costi/benefici, d'inverno (quello vero) ha sempre scelto di chiudersi in macchina con il riscaldamento sul 2 e la radio accesa, che così mi tengo pure aggiornato su quello che succede nel mondo... Al contrario, non ho mai rinunciato ad una giornata sugli sci, che nevicasse da non vederli, che il moccio si congelasse al naso, che dovessi alzarmi alle 4, che gli amici mi avessero dato buca. Morale? Non tutto il male viene per nuocere: smetterò di ascoltare il radiogiornale e ricomincerò a leggere i quotidiani...



Stefano Martignoni

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

In Val Palot di Antonella Martinelli

Abbiamo deciso di proporre un giro verso la fine della stagione, e il tempo e i partecipanti sono stati all'altezza. Ore 10 ci troviamo in concessionaria, l'aria frizzante cielo grigio e un pochino di nebbia, ci invitano ad un cappuccino bel caldo al bar vicino. E' bastato un quarto d'ora e usciti dal locale il cielo ha cominciato ad assumere un colore più invitante diventando man mano sempre più azzurro. Così più carichi, merito del caffè, partiamo per questo piccolo ma molto divertente giro. Mentre cominciamo a muoverci, mi accorgo che le moto sono tutte Speed, vari colori originali e non: sembra di essere ad una piccola "cup" in Val Palot... In fila indiana partiamo un gruppo di colori in movimento, nel vederli mi emoziono un pochino. Fa freddo ma si comincia subito con le curve che poi sono quelle che piacciono ai ragazzi, facciamo la "Valle Rossa" è un tratto di strada che ti porta dalle colline bergamasche sino al lago d'Endine, per poi arrivare a Lovere e sconfinare nella terra "nemica": sulla sponda Bresciana. Da qui inizia un'altra valle in lingua locale "Val Palot", questa strada una volta era tutta sterrata, ed era la gioia dei fuoristradisti. Oggi è asfaltata ma sempre molto stretta, certo non è un tavolo da biliardo, probabilmente con le scrambler ci si

divertiva di più, ma è stato un'esperienza sicuramente simpatica - più salivi più il paesaggio cambiava e i colori più intensi - assumendo le sfumature autunnali, con le castagne e le foglie che cadono. Certo anche se quello che ti circonda è bellissimo - l'atmosfera è cambiata - è pensare che l'estate è veramente finita - ti mette un pochino di tristezza. Ancora un'oretta di moto e di curve e siamo pronti a mettere le gambe sotto il tavolo. Il ristorante è in una posizione panoramica - sotto il lago d'Iseo fa bella mostra di sé - clausola obbligatoria il televisore acceso alle 14 per vedere il Gran Premio della MotoGP. Per cui, dopo aver mangiato, ci riappropriamo dei mezzi per la conclusione del giro e della giornata, altre curve in Franciacorta e ci ritroviamo in un attimo di nuovo in concessionaria per finire come abbiamo cominciato, al bar a bere un caffè.

Alla conquista della Francia di Paolo Tissoni

Dovevamo essere parecchi, ma i tre giorni al Triumph Day non hanno aiutato... qualche volta bisogna fare i conti con il portafoglio! Due giorni in Francia, ebbene sì, alla ricerca di un po' di aria fresca. Ci ritroviamo come al solito davanti alla concessionaria Triumph di Savona, pochi ma buoni, questa volta. Vogliamo andare in montagna nella tranquillità e, ripeto, al fresco! Il primo pezzo è di autostrada verso il Piemonte, circa settanta chilometri per iniziare, poi la statale, direzione Colle della Maddalena. Seguiamo il road book che il nostro Pack leader ci ha preparato. Purtroppo Riccardo, il nostro Pack Leader per l'appunto, non è con noi. Una fenta alla mano sinistra procuratasi due giorni prima lo ha reso inabile alla guida, peccato. Torniamo al nostro viaggio: attraversiamo Borgo San Dalmazzo in direzione Colle della Maddalena e, superato Demonte, giriamo a sud verso il santuario di Sant'Anna di Vinadio. A questo punto il trasferimento, diciamo "noioso", è finito ed iniziamo a goderci le curve e i tornanti. Man mano che si sale la temperatura scende e, arrivati al Santuario parcheggiamo le moto per uno spuntino. Che arietta! Finalmente ci sentiamo bene; si dice che al mare si stia freschi e noi veniamo di là, ma in montagna è un'altra cosa! Panini col salame, birra, caffè, qualche foto, un sorso d'acqua alla fonte del Santuario, lavaggio del piede sinistro di Silvio ehm... (C'erano tante



mucche)....e poi di nuovo in sella alla volta del Col della Lombarda per scendere poi ad Isola 2000, nota località scistica di (quasi) confine. Dobbiamo prestare attenzione all'asfalto (mucche, come sopra e tanto brecciolino in ogni curva), sembra che le strade francesi non siano meglio delle nostre. L'asfalto è tutto rattoppato e cosperso di ghiaia, per fortuna segnalata. Notiamo anche uno strano modo di riparare le rotture e le crepe: ovunque delle colate di bitume nero nero, larghe come tre o quattro dita di una mano e parecchio lunghe.

L'asfalto sembra una carta geografica tra le toppe e le colate e non è proprio

confortevole guidare sulla carta geografica...sigh! Intanto qualche nube minacciosa si intravede tra le vette...pioverà? Facciamo qualche chilometro ancora e il tempo si incupisce. Un vento burrascoso fa abbassare le nubi. Fermiamoci! Velocemente ci attrezziamo con

la pioggia. Le prime gocce ed in pochi istanti il temporale. Devo dire che non mi dispiace viaggiare con la pioggia quando sono ben attrezzato. Pochi chilometri e ci fermiamo nuovamente. Chi ha tagliato il parafrangente posteriore della nuova Speed Triple? Risposta...colui che chiede il mitico sacco nero della zappatura per infilarsi dentro lo zainetto fradicio e infangato dagli spruzzi d'acqua tirati su dalla ruota posteriore. L'estetica della moto è

favolosa, ma il cavallo è zuppo. Trovato quindi il rimedio all'acqua di troppo, affrontiamo il Col de la Bonette, 2800 e qualche metro. Saliamo superando sotto la pioggia battente una moltitudine di ciclisti (tutta salita) e alla sommità del colle, a lato della strada troviamo pure la neve. Qualcuno dei nostri è intirizzito e impreca perchè si è dimenticato di indossare il pile sotto la tuta da pioggia.(leggi Sergio detto il Ghiaino, sempre nominato nei nostri report perchè è uno spaccamaroni). Qualche foto ricordo al cippo del colle e poi giù verso Jausieres, un bel paesino dove cerchiamo un riparo (leggi BAR) per avere un pò di conforto visto che piove sempre. Vedo alla nostra sinistra un giardinetto con dehor dentro ad un cancello dove potremmo lasciare le moto, mi fermo e dico: andiamo là, è un bar mi sembra carino, e subito il Ghiaino replica "non mi piace, andiamo più avanti, ve lo trovo io un bel Bar!" Giriamo tutto il paese, lasciamo le moto nella piazza staccando i bagagli per paura di trovarli doppi, seguiamo il Ghiaino a piedi e finalmente entriamo in un Bar. Carino, dico e guardando in fondo scopriamo che è lo stesso bar da me avvistato in precedenza, solo un'altro ingresso. E ve l'avevo detto che il Ghiaino è uno spaccamaroni! Birra, birra e ancora birra per dimenticare il freddo della Bonette. Restiamo sorpresi che qui nel bar si può fumare (non siamo in Italia) e così al ricordo dei nostri tempi andati ce ne fumiamo una al coperto (pessimo vizio).



scopriamo che non siamo molto distanti dalla meta serale: il Col de Vars. Ripresa la strada e cessata la pioggia facciamo pochi chilometri ed oltre il Colle troviamo il nostro rifugio serale: Refuge Napoleon. Veramente carino il Rifugio. Davanti allo stesso un bel laghetto con pescatori da canna. Tralascio il fatto che essendo un rifugio bisognava farsi il letto e che il Ghiaino non è capace a farselo. Facciamo cena non capendo niente del menù in francese (sarebbe bello essere poliglotti) e ci ritroviamo tutti a mangiare una sorta di galletto Vallespluga con patate. Forse se qualcuno avesse saputo la lingua

avremmo gustato qualcosa di più tipico. Ha fatto bene il nostro amico Pipetta (ogni fermata ha la pipa in bocca, velocissimo ad estrarla) che, sbirciando nel piatto del tavolo vicino, senza far finta di consultare il menù, ha indicato al cameriere che quell'insalata la voleva anche lui. A volte, a gesti, ci si può capire anche coi Francesi (che solitamente fanno finta di non capire). La notte passa senza particolari problemi e al mattino, al canto del gallo, il Ghiaino è già in piedi e se la fuma.

Colazione, foto di rito, tiriamo fuori le moto dal garage e via verso Barcelonnette, paese rinomato e un pochino caotico, visto che ci siamo abituati alla tranquillità. Un caffè seduti di fuori ad ammirare le motocicliste locali peraltro accompagnate dai rispettivi maschi (chissà perchè si parla sempre di donne e motori), qualcuno di noi, in preda ad un miraggio, crede di aver ricevuto un sorriso dalla locale motociclista (sognare è sempre una gran cosa) e poi via verso il ritorno. Purtroppo si scende e ritorniamo a soffrire il caldo. Strada, ancora strada, una fermata per pranzo all'aperto (ribadisco che ci piacciono i panini col salame) e poi di nuovo via, ed abbiamo anche fatto il passo del Turini, si quello famoso del Rally di Montecarlo. Mi fermo qui perchè il resto è strada di ritorno e perchè leggere è piacevole ma è meglio partecipare, credetemi!

Prima del letargo di Marco Nelli

Eccoci, purtroppo, ma sempre gioiosi, all'ultima uscita della stagione.

Con grande esultanza constatiamo che il meteo, stavolta, è dalla nostra parte; vi è una lieve foschia data dall'umidità mattutina, ma nulla di peggio! Non siamo in molti al ritrovo (alcuni non partecipano perchè non vogliono farsi aspettare... altri cominciano già a pensare a sciare e slittate, ormai ogni giorno è buono per le prime nevicate in quota... qualcuno è al "ritrovo delle Bonnie"...) e ne approfittiamo per partire subito. Per iniziare, dopo aver percorso qualche chilometro della statale in direzione Brennero, imbocchiamo la val d'Ega, stretta valle caratterizzata, nel tratto iniziale della salita, dalla spaccatura delle rocce (di porfido, grande risorsa economica per la zona) a strapiombo sul

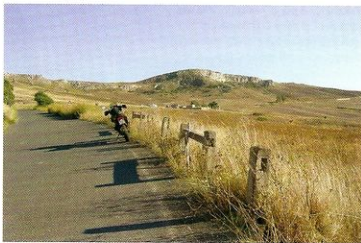


torrente e la strada che la percorrono, offre scenari da brivido... più su si apre e si incontrano anche prati ed alberi...; valchiamo il passo Lavazè e nel percorrere la strada verso Cavalese e la val di Fiemme facciamo una tappa "caffè"; ripartiamo e, nei pressi di Molina di Fiemme imbocchiamo la strada ad est nella valle di Cembra (non la parte usata da molti, senza un minimo di buon senso, come se fosse circuito...), quella che passa per Valloriana, Sover, dove svoltiamo per raggiungere l'omonimo monte (di Sover), valicare il passo Redebus (non è un'una pomostar) e scendere, accompagnati da incantevoli panorami attraverso S.Orsola Terme e Viarago, a Pergine Valsugana dove effettuiamo un'altra tappa per allietare finalmente anche la gola e bere qualcosa che non sia caffè. Constatato un buon anticipo sulla tabella di marcia facciamo una piccola "giunta" al percorso salendo verso il Rifugio Panarotta per mezzo di una specie di stradina asfaltata, molto stretta e ripida, ma suggestiva... all'incrocio successivo scendiamo in direzione Lévico Terme (percorrendo al contrario il tracciato della gara in salita Lévico-Vetriolo), costeggiamo il lago omonimo (di Lévico) per poi raggiungere ed oltrepassare S.Cristoforo al Lago (di Caldonazzo) e fermarci finalmente per rifocillarci in località Valcanover all'albergo-ristorante Valcanover (nome molto fantasioso...). Qui il solito pasto leggero a base di carne e pesce (qui c'è la possibilità di ordinali entrambe), ma stavolta non mi dilungo nel descrivere quanto consumato... tant'!!! Sazi, ripartiamo procedendo lungo il lago di Caldonazzo, attraverso Calceranica al Lago, poi, dopo Caldonazzo percorriamo un tratto della vecchia strada della Valsugana attraversando Novaledo, Roncegno, Borgo Valsugana e tutta la strada, tutt'altro che larga e piana, per il passo Manghen (2042 m.s.l.m.; raggiunti a fine settembre!!!) dove ci fermiamo ad ammirare il panorama e scattare un paio di foto; la discesa verso la val di Fiemme ci pone di fronte a scenari incantevoli, ma in fondo c'è nuovamente Molina di Fiemme dove non possiamo che imboccare la strada per la val di Fassa (l'unica non ancora percorsa nella zona...), dopo aver oltrepassato Moena imbocchiamo la strada per un altro passo che ci porterà all'ultima discesa prima del rientro a casa, il passo di Costalunga dopo il quale abbiamo modo di ammirare il lago di Carezza e percorrere l'ultimo caratteristico tratto della val d'Ega in senso opposto a questa mattina. Alla rotonda nei pressi della statale per il Brennero ci accordiamo per dirigerci in città a Bolzano e salutarci dietro ad un bicchiere di birra fresca, vista la giornata definibile "Calda ed Intensa"!!!

Tour del Castello di Giovanni 4Valves

Vi capita mai di andare alla scoperta o alla ricerca di luoghi incantevoli o l'opportunità di rivivere tradizioni del tutto esemplari o gustare la genuinità di pietanze tipiche locali del tutto sconosciute? A noi è capitato!

Sabato 21 Ottobre, consueto appuntamento presso la Concessionaria Triumph Catania, e dopo un rapido caffè, in poco più di una trentina di persone, siamo partiti alla volta di Mussomeli. In un susseguirsi di curve



e tornati, attraversando paesaggi dall'austera natura, giungiamo a destinazione. Arroccata su un'aspra collina, in posizione panoramica, da togliere il fiato, Mussomeli sembra controllata a vista dal Castello Manfredonico, che sorge isolato alle sue spalle, su una roccia tutta sua. Così, dopo una visita al suo interno, ed una rapida occhiata ad alcune delle quattordici chiese, ricche di storia e arte, sentiamo il bisogno di ristorarci e sedare i brontolii dello stomaco. Ci avviamo verso l'Azienda Agrituristica Mappa, in un incontaminato e suggestivo ambiente, dove riscopriamo i piaceri del palato, tra prelibatezze locali e antichi sapori di campagna. Dopo pranzo, ci rilassiamo scambiandoci consigli, impressioni e curiosità sulle nostre belve a due ruote e godendo del dolce ambiente del tutto naturale che ci circonda, quasi non ci rendiamo conto che è giunta l'ora di rimetterci in cammino. Il viaggio di ritorno è a tutti gli effetti una passeggiata tra amici che hanno condiviso una giornata ricca di piccole, semplici ma allo stesso tempo straordinarie cose, paragonabile quasi ad un viaggio virtuale indietro nel tempo.

Raid su Hinckley di Davide Rebecchi

Tutto nacque in una domenica pomeriggio di sole e di mare, davanti a un fritto misto, al termine di un bel week-end passato tra Triumph e triumphisti: "Perché il prossimo run, anziché farlo in moto, non lo facciamo in aereo? Andiamo tutti in Inghilterra, a visitare la fabbrica di Hinckley... E magari facciamo una puntata anche all'Ace Cafe di Londra!". L'idea era lanciata: il Pack Leader Davide, un abituato più a far girare le chiavi inglesi delle parole, ha trasformato la battuta in un viaggio perfettamente organizzato. Per realizzarlo abbiamo dovuto aspettare qualche mese più del previsto - a quanto pare, ultimamente la Casa madre è piuttosto affollata di triumphisti/turisti. Approfittiamo dell'impatto per aggiungere al week-end un altro obiettivo "tattico", il celebre National Motorcycle Museum di Birmingham. Finché un altro bel pomeriggio di sole, quello di giovedì 9 novembre, 26 entusiasti si





sono ritrovati al check-in dell'aeroporto di Monichieri. Un gruppo bene assortito: anche se ufficialmente il week-end batte la bandiera di Numero Tre Parma (della compagnia è anche il dealer Umberto Galli) ci sono presenze anche dal Veneto, da Milano e dalla

Lombardia. Perfino da Roma: Spiff e il Micio sono già a Luton ad aspettarci. Il viaggio prevede il trasferimento a Coventry, dove passeremo la serata in un hotel in stile elisabettiano per degustare... piatti caratteristici della cucina romana, ma in salsa inglese! Una bella scarica di pinte, poi tutti a nanna perché la giornata è di quelle pesanti: sveglia presto e tutti in torpedone, destinazione Hinckley! Poche miglia ci siamo, eccoci a casa. Il nuovo stabilimento Triumph, quello denominato T2 (il T1 aveva preso fuoco nell'infuasto anno del Centenario), è uno scatolone grigio un po' anonimo, ma decisamente imponente.

"Guarda, quella è la nuova Tiger con un collaudatore!": non siamo ancora entrati e già ecco le anteprime. Nella grande hall vetrata crepitano i flash, perché siamo stati avvertiti: in fabbrica non si può fotografare. Da buon leader, Davide è conciso: "Non fate i furbi, o ci sbattono fuori". Nella sala conferenze ci attende il buon Peter Clark, il cicrone ufficiale con... l'avambraccio tatuato Harley-Davidson. Peccatucci di gioventù che tutti sono disposti a perdonargli: Peter è gentile, affabile e paziente. Ci spiega per filo e per segno il passato, il presente, la forte identità del marchio e i progetti futuri di Triumph: "Oggi, siamo la più grande industria inglese nel settore motoristico". Dopo aver dotato il gruppo di radiocuffie per il commento "live", Peter apre l'ultima porta che ci separa dai reparti di produzione: il momento tanto atteso! File di gomme, mazzi di steli rovesciati, una serie di forcelloni del Daytona 675 ordinatamente allineati: è il paradiso, questo? No, è la Triumph: il magazzino è ordinato e fornitissimo. Anche la linea di montaggio riserva parecchie, bellissime sorprese. Scopriamo che quello che ci aveva detto poco prima Peter non è uno slogan: ancora oggi, le moderne Triumph sono davvero costruite a mano, a cominciare dal cambio e dalla profilatura dell'albero a camme! Nonostante sia venerdì mattina, gli operai hanno già smaltito il quantitativo di moto pianificato per la settimana, quindi non vediamo la produzione in piena attività. La visita alle linee di montaggio è comunque molto interessante, quasi ogni possessore di Triumph si sarà chiesto almeno una volta come nasce la sua motocicletta, e chi sono le persone che la costruiscono. Bene, ora lo sappiamo! Un altro dettaglio che la dice lunga sul modo di fare moto a Hinckley, è che le carrozzerie delle Bonneville sono decorate a mano e il filettatore appone la sua firma su ogni serbatoio. Un'ora passa troppo in fretta, ma valeva la trasferta: tutti con la nostra badge "Triumph Factory Tour 2006" all'occhiello, risaliamo sul pullman per dirigerci al Museo del Motociclo di Birmingham, anch'esso bruciato qualche anno fa e rinato grazie alla passione ferrea e al lavoro devoto dei restauratori inglesi. Nei padiglioni si resta di stucco davanti a tutti, ma proprio tutti i modelli prodotti in serie dall'industria motociclistica inglese. Chi non lo sapeva già, ha modo di scoprire che nomi come Daytona, Tiger, Trophy, Thruxton, Speedmaster, Thunderbird, Adventurer, derivano tutti da Triumph costruite decenni fa... mentre la Rocket era una BSA, sempre tre cilindri però. Rapido spargimento di stierline nel gift-shop, quindi rientro a Londra: il sabato è libero per tutti, che ne approfittano per girare la capitale a piacimento. Ma solo di giorno: la serata è riservata a un altro piatto forte del fine settimana, la visita al santuario di ogni Triumph rider con la velocità e le cafe racer nel cuore: il leggendario Ace Cafe! Ci dà il benvenuto Linda, la moglie di Mark Wislmore, il rocker che ha risvegliato l'Ace Cafe dall'oblio. Vedere il leggendario ponte con

la scritta "Ferodo" e le sagome dei piloti nel ferro battuto delle cancellate dona emozioni forti, indescrivibili. All'interno, un nutrito gruppo di bikers appartenenti alla LIONS e cioè tutti reduci della legione straniera Inglese, che ci danno un caloroso benvenuto con burn-out nel locale... Anche se la North Circular Road ormai è solo un'arteria cittadina, viene davvero voglia di inforcare una vecchia Bonneville per una bella sperata, nella serata fredda di Londra. Proprio come quarant'anni fa.

Grigliata in Grappa di Enrico Gastaldello

Eccoci al dunque, nonostante i "corvacchi" che non davano fiducia alle mie previsioni meteo siamo riuscita a fare l'uscita trovando bel tempo e divertendoci. Cilegina sulla torta la grigliata offertaci dalla "benemerita" Bert Motocicli e dai suoi ragazzi. La partenza prevista per le ore 10:00 è stata rinviata di una mezz'oretta per fare in modo che la solita nuvoletta fantozziana si spostasse dalla cima Grappa. C'è il sole e non fa freddo. Siamo stati veramente fortunati, in quanto oggi che sto scrivendo, il tempo è pessimo con nebbia e freddo. Che botta di C...! Questa uscita è nata con la scusa di ritrovarci prima dell'arrivo della brutta stagione per aver modo di fare festa andando in moto e di stare in compagnia, che è ciò che ci piace fare. Per l'itinerario è stato scelto il Monte Grappa per vari motivi:

- è il primo monte a ridosso della nostra città
- è poco frequentato dal turismo di massa,
- pochi di noi lo conoscono bene,
- ma soprattutto è bellissimo e ha un fascino tutto suo. Il paesaggio è talmente vario che in alcuni punti, dopo una curva cieca, ti si presenta un paesaggio completamente diverso da quello appena lasciato alle spalle; l'autunno poi regala colori bellissimi. Il percorso, essendo stretto, si sposa perfettamente con l'andatura della Bonneville e dello Scrambler, si viaggia tranquilli con un occhio alla strada e l'altro che ammira il paesaggio. Saliamo lungo la SP140 che da Semonzo porta a cima grappa. La strada è tutta una curva e un tornante e quindi ne viene fuori un'andatura ritmica, una specie di danza che si fa con la propria amata, in questo caso la moto! Una volta arrivati sotto la cima, lo si capisce dal cambio di paesaggio, spariscono gli abeti e i faggi lasciando posto a verdi prati tenuti a pascolo, deviamo lungo la stretta SP141 che porta al versante est del massiccio. Qui si cominciano a vedere vecchi masi e ciò che resta delle trincee e fortificazioni costruite durante la guerra. Il ritmo e l'andatura non cambiano se non quando la famosa nuvoletta fantozziana ci offusca la visuale e siamo costretti a rallentare. Mi giro a guardare la filata di venti moto di cui intravedo i fari nella nebbia, vorrei fermarmi e fare un'istantanea, il colpo d'occhio è surreale. Ora inizia la discesa lungo una ripida stradina stretta chiamata per l'appunto Strada degli Alpini (un nome, un programma!) che ci riporta in pianura. Dove alla Trattoria da Ico per uno spritz e via verso la Bert Motocicli ci aspettano Mauro, Candido & Co. per la grigliata (alla fine eravamo in 40 persone). Abbiamo percorso 55 Km in tutto ad un'andatura talmente blanda (25 km/h di media - ndr.) che agli smanettoni potrebbe venire un'ulcera, ma credetemi alla fine del giro eravamo tutti veramente soddisfatti. Anche in questo modo si riesce a capire cos'è quell'irrefrenabile bisogno che porta una persona a cavalcare una motocicletta non appena ha un attimo di tempo libero.



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 della 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

Quota di partecipazione 2.530€ pilota / 2.470€ passeggero. Supplemento volo 210€, suppl. spedizione moto 600€



PROGRAMMA

- 1 Brennero - Kassel
- 2 Kassel - Copenaghen
- 3 Copenaghen sosta e visita della città
(volo aereo dall'Italia per il programma Fly & Ride)
- 4 Copenaghen - 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

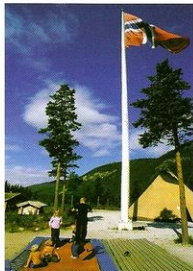


Pacchetto Fly & Ride

- Come "Full Drive" +
- Volo a/r da Roma/Milano Copenaghen e ritorno da Bergen.
- Trasporto moto A/R con operazioni di stivaggio (Italia/Copenaghen 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.macedoniatur.com
e-mail macedonia@macedoniatur.com



CALENDARIO EVENTI 2007

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	Triumph Tridays Neukirchen
14-15 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.

19-22 luglio - Abruzzo Raid

Alla scoperta di una regione splendida.

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 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
Pack Leader Martina Franca

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.cesena@triumph.it
packleader.chiavari@triumph.it
packleader.como@triumph.it
packleader.conegliano@triumph.it
packleader.cuneo@triumph.it
packleader.firenze@triumph.it
packleader.foggia@triumph.it
packleader.genova@triumph.it
packleader.grosseto@triumph.it
packleader.imperia@triumph.it
packleader.jesi@triumph.it
packleader.latina@triumph.it
packleader.lecce@triumph.it
packleader.lucca@triumph.it
packleader.martinafranca@triumph.it

Pack Leader Massa
Pack Leader Milano
Pack Leader Milano Ruote a Raggio
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.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.salerno@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

Triumph dell'amore

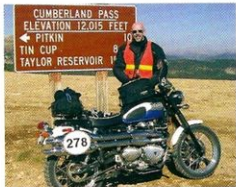
Mikey e Lyn Melrose

Australia

Per il grande giorno abbiamo scelto la costa Sunshine, un'ora a nord della soleggiata Brisbane. È stata una giornata Triumph molto speciale! Lyn è arrivata alla cerimonia in sella a una Speedmaster e, ad accompagnarla all'altare, c'era suo figlio, arrivato su una Rocket III. La scortavano l'altro suo figlio su una Daytona 955i e un amico su una Sprint ST. Io sono arrivato con la mia Daytona 955i e per il viaggio di nozze siamo andati al raduno nazionale Triumph a Coffs Harbour.



Abbiamo accumulato 5200 km durante la luna di miele! Siamo tutti e due profondamente innamorati delle nostre Triumph, grazie alle quali abbiamo anche stretto amicizie meravigliose.



Al top con la Scrambler

William Goodman

USA

L'estate scorsa ho comprato una Scrambler e ho fatto un giro fuoristrada di 1650 chilometri in Colorado. La mia prima Triumph era una Bonneville Jubilee Silver, poi c'è stata una Thunderbird Sport, e adesso ho la Scrambler. Adoro questa moto: è davvero il top del divertimento!

Un Tridays magnifico!

Graham Kerry

Regno Unito



L'arrivo di Graham in Austria.

Vorrei ringraziare gli organizzatori del Tridays in Austria. Dopo aver ripreso ad andare in moto solo l'anno scorso, sono salito in sella alla mia Speed Triple acquistata soltanto tre settimane prima e mi sono lanciato verso l'ignoto! È stato un weekend di strade e panorami fantastici e tanto divertimento. Gli abitanti di Newkirchen e dei paesi vicini ci hanno accolto con un calore incredibile e persino la polizia locale si è adattata alla situazione, chiudendo un occhio davanti alle orde di Triumph che sfrecciavano per le strade.

Ho già prenotato anche per quest'anno. Passerò per Interlaken, in Svizzera, per trasformare in realtà il mio sogno di prendere il treno fino in cima all'Eiger. Se qualcuno è ancora incerto, l'unico consiglio che mi sento di dare è: buttatevi! Io sono felicissimo di averlo fatto.

Rocket all'attacco su pista

Elimi Kimura

Giappone

Una rivista di motociclismo ha organizzato un evento al Nasu Sports Land in ottobre, offrendo la possibilità di guidare la moto sul circuito così sono andato con la mia Rocket III.

Prima di questa emozionante esperienza, ho rialzato la sella della moto e sostituito il manubrio di serie con uno più corto, più adatto alla mia statura e alla mia posizione di guida, e installato anche un kit di pedane arretrate per migliorare la distanza da terra nelle pieghe. È stata una giornata memorabile!

In Giappone c'è una banda sempre più numerosa di amanti della Rocket III che si scambiano storie e opinioni sul sito <http://rocket3.mine.nu/>. Grazie Triumph per averci dato questa moto fantastica!



Avanti a razzo.

Master in 675

Pete Lentini

USA

Faccio parte del R.A.T. Pack di Detroit, Michigan, da cinque anni e in questo gruppo ho fatto amicizie bellissime e, senza dubbio, destinate a durare. Siamo riusciti a organizzare una ventina di eventi per stagione, tra uscite e feste, oltre alla "serata in moto" settimanale al nostro pub preferito. La nostra stagione utile dura solo nove mesi, ma cerchiamo di uscire il più possibile, compatibilmente con Madre Natura: ci incontriamo per fare qualche giro (con sosta gastronomica!), scambiarsi idee e opinioni o semplicemente per goderci le moto.

Da maggio 2006 sono l'orgoglioso proprietario di una Daytona 675 rossa. Ho cominciato a personalizzare la moto quasi subito. Nessuna foto può trasmettere il mio entusiasmo non solo per la mia "creatura", ma per l'esperienza Triumph nel suo complesso, resa possibile dal mio concessionario di zona, Triumph Detroit di Roseville, Michigan, dal R.A.T. pack locale, Motor City RAT, e naturalmente dalla stessa Triumph. Buona guida sicura a tutti.



Home > Technical

- Concessionarie >
- Richiesta Cataloghi >
- Motociclette >
- Il Nostro Usato >
- Accessori >
- Genuine Parts >
- Abbigliamento >
- R.A.T. >
- Tecnica >**
- News >
- Press >
- Downloads >
- L'Azienda >
- sixty8 >
- Vuoi diventare >
- concessionario >

INFO TECNICHE

- Recall & Technical Updates VIN Check Enquiry >
- Importare una Motocicletta >
- Bollettini di Servizio >
- Intervalli di Manutenzione Programmata >
- Glossario Tecnico >
- Misure degli Pneumatici.pdf >
- Termini & Condizioni di Garanzia.pdf >



COMUNICAZIONI DI SERVIZIO

La missione di Triumph Motorcycles è fornire moto dotate di carattere, affidabili e soprattutto sicure. Va da sé che l'affidabilità, gli standard di sicurezza e i collaudi rigorosi sono sempre stati e sempre saranno al centro dello sviluppo delle nostre motociclette.

Quando si presenta qualsiasi problema di affidabilità o di sicurezza, Triumph è sempre pronta a rispondere e vanta una reputazione impeccabile per la rapidità con cui diffonde comunicazioni di servizio e

avvisi di operazioni di richiamo dei veicoli per motivi di sicurezza.

Il lancio recente di un nuovo strumento sul sito www.triumph.it (dalla sezione "Tecnica" della pagina iniziale selezionare "Richiami & Aggiornamenti Tecnici") ribadisce il nostro impegno per tenervi costantemente aggiornati sull'evoluzione delle principali questioni tecniche e di sicurezza.

Inserendo il codice VIN di 17 caratteri, potete accedere alla pagina "Richiami & Aggiornamenti Tecnici" e verificare se sono

in corso operazioni relative alla vostra moto. Se è questo il caso, il passo successivo è contattare la concessionaria autorizzata Triumph di zona, che confermerà la natura esatta dell'intervento necessario e vi dirà in che giorno potete recarvi in officina per gli aggiornamenti del caso. Gli interventi di questo tipo non comportano alcun costo per il cliente.

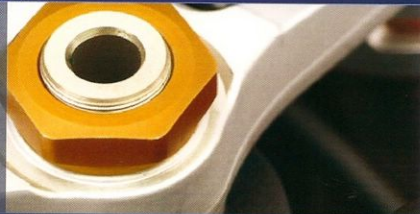
Sono inclusi nell'assistenza offerta da Triumph, per garantire che possiate continuare ad apprezzare le nostre moto per tanti altri anni ancora.

Home > Technical > Recall & Technical Updates VIN Check Enquiry

- Concessionarie >
- Richiesta Cataloghi >
- Motociclette >
- Il Nostro Usato >
- Accessori >
- Genuine Parts >
- Abbigliamento >
- R.A.T. >
- Tecnica >**
- News >
- Press >
- Downloads >
- L'Azienda >
- sixty8 >
- Vuoi diventare >

RECALL & TECH
UPDATE VIN
ENQUIRY

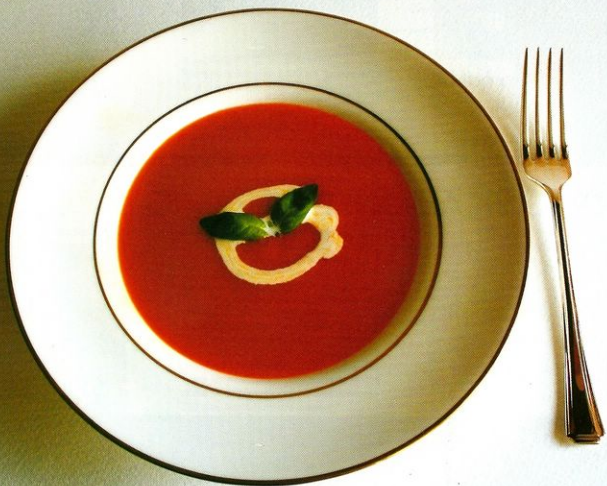
Welcome to Recall & Tech Update VIN enquiries. Find out the latest technical announcements about your Triumph bike by simply filling in your bike details below.



Inserisci il numero di telaio della tua motocicletta:

GO >

Certe volte avere la giusta attrezzatura è fondamentale!



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

