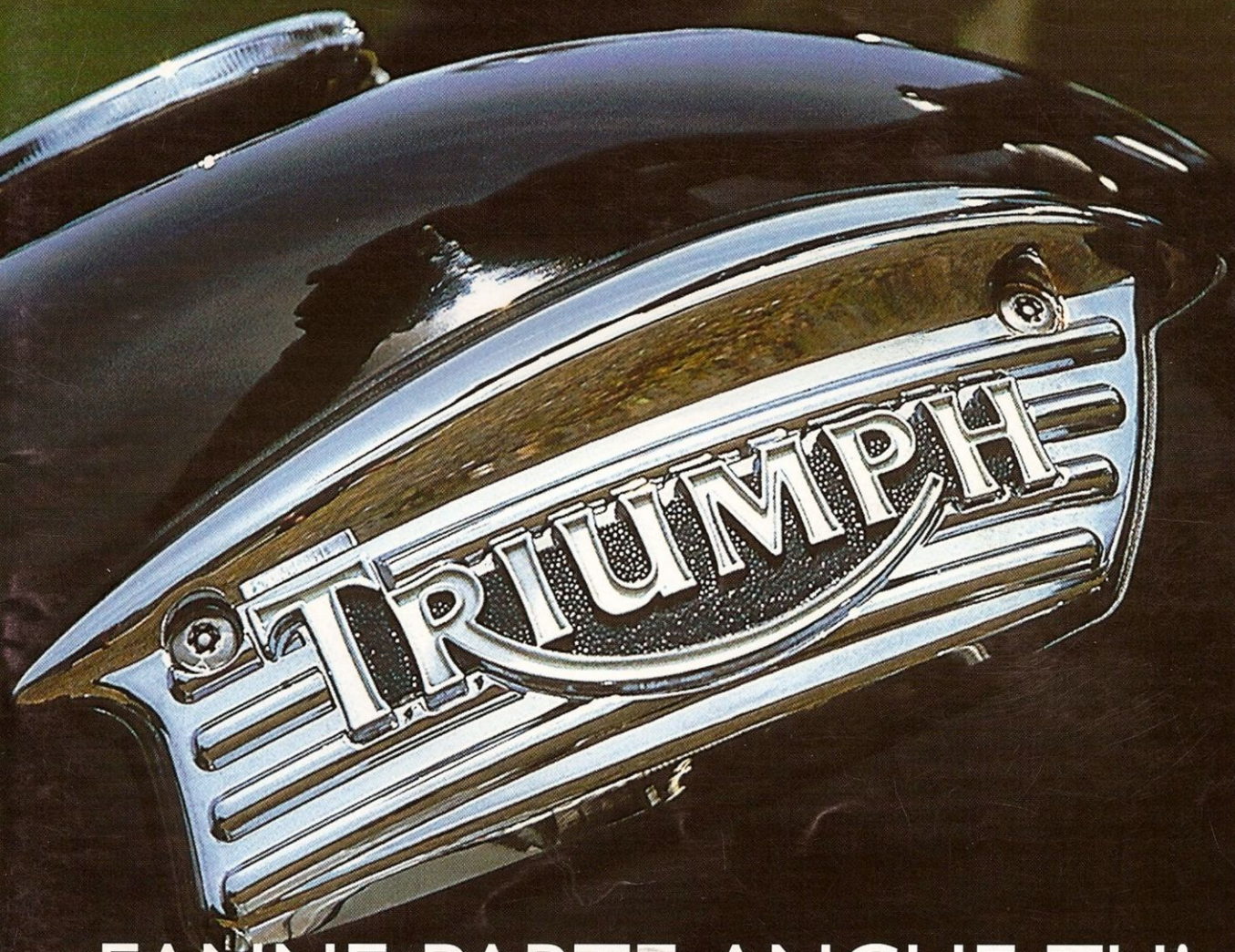


THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 30

Inverno 2003



FANNE PARTE ANCHE TU!
L'avventura inizia qui



Tornado Racket



A FEELING OF
TRIUMPH 

Tornado Racket • resistente all'acqua • anti-vento • traspirante • protezioni CE95 • maniche regolabili
bande rifrangenti 3M • disponibile presso tutte le concessionarie Triumph • 02 9345451

www.triumph.co.uk

Noi siamo qui per aiutarti

Per informazioni riguardo alle attività del RAT, agli eventi ed altri chiarimenti e problemi relativi alla tua iscrizione, per favore contatta il co-ordinatore regionale di riferimento.



• **Direttore Generale:**
Neil Webster
tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 452181
email: neil.webster@triumph.co.uk



• **Italia:**
Alessandra Gasperini
tel: +39 02 93 45 45 1 fax: +39 02 93 58 25 75
email: rat@numerotre.it



• **Francia e Benelux:**
Bertrand Goyez
tel: +33 1 64 62 38 32 fax: +33 1 64 62 38 30
email: goyez@triumph.co.uk



• **Germania, Austria e Svizzera:**
Rüdiger Buck
tel: +49 160 883 67 20 fax: +49 6175 933 627
email: ruediger.buck@triumph.co.uk



• **Inghilterra:**
Simon Carter
tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 452181
email: simon.carter@triumph.co.uk



• **Grecia:**
Sofia Moraki
tel: +301 8000 500 fax: +301 8000 542
email: triumphgr@ath.forthnet.gr



• **Sud Africa:**
Mike Davison
tel: 27-11-609 7385 fax: 27-11-609 4118
email: cabcomm@iafrica.com



• **Nuova Zelanda:**
Leigh Beckhaus
tel: 09 276 6453 fax: 09 276 4065
email: leigh@triumphnz.co.nz



• **Nord America:**
Jim Callahan
tel: 678-854-2010 x2039 fax: 678-854-2025
email: jim.callahan@triumphmotorcycles.com



• **Scandinavia:**
Krister Akerblom
tel: +46 (0)8 680 0725 fax: +46 (0)8 680 0785
email: krister.akerblom@triumph.co.uk



• **Amministrazione:**
Ben Gray
tel: +44 1455 891515 fax: +44 1455 452181
email: ben.gray@triumph.co.uk

Per iscriverti al RAT o rinnovare la tua tessera chiama + 44 1455 891515. Potrai pagare con Visa o Mastercard, oppure manda un assegno a PO Box 83, Hinckley, Leics, LE10 3ZP, England, oppure all'indirizzo Internet www.triumph.co.uk seguendo il link a RAT, join RAT e selezionando la tua lingua.

www.triumph.co.uk

Il Torque è pubblicato trimestralmente dalla Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinckley, Leics, England, LE10 3ZP.
Costo a copia £ 3,75

Direttore: Neil Webster
Produzione: Red Square Graphics

Quanto espresso nel Torque non è necessariamente in relazione alla Triumph Motorcycles Ltd o alla Rider Association of Triumph Ltd. Triumph Motorcycles Ltd e RAT non hanno responsabilità per fatti, situazioni o foto non riportati accuratamente nella rivista.

L'accettazione di inserzioni pubblicitarie non rappresenta un'assunzione di responsabilità da parte di RAT o della Triumph Motorcycles Ltd per quanto riguarda i prodotti in essa contenuti né una garanzia della loro compatibilità con i prodotti della Triumph.

Contenuti

4

Triumph News

Prime notizie dell' 'Open Day' alla fabbrica previsto per il 2004 e tutte le ultime novità dal mondo Triumph.

8

Contro il cronometro



Una vittoria al TT e un podio nell'ultima gara del campionato Britannico Supersport come giusta ricompensa per il team Val Moto Triumph che ha avuto una stagione di debutto movimentata. Facciamo una breve carrellata di questa prima stagione che hanno affrontato.

12

On Tour

Bruce Preston è un visitatore abituale della Nuova Zelanda, ma non ha mai perso il suo entusiasmo per questo paradiso motociclistico.

18

DayLight

Un uomo e la sua idea per la Triumph dei suoi sogni. Otto mesi di lavoro per un risultato unico.



22

Scoprendo la Rocket



Il lungo cammino dall'idea fino alla creazione della moto dello staff del design Triumph, che è partito con l'idea di produrre una motocicletta in grado di rubarvi il cuore.

28

Più veloce del design



Alan Cathcart non è mai riuscito a prendere la Triumph triple di Richard Peckett quando loro correvano assieme uno contro l'altro. Ora ha scoperto il perché.

32

Letters

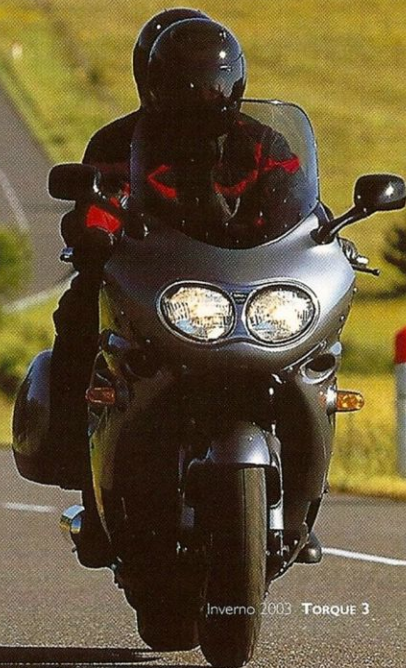


Le vostre storie dal mondo.

35

RAT World

Racconti, anticipazioni e novità dai RAT pack della tua regione. Inizia ora a programmare il tuo 2004.



Open day alla fabbrica in programma per la primavera

Triumph ospiterà un "Open Day" per il pubblico questa primavera per mostrare il trasferimento delle funzioni di assemblaggio dei motocicli nella nuova e più grande sede "T2" a Hinckley. L'evento è previsto per il giorno 16 Maggio 2004

Il biglietto di ingresso costerà 5 sterline e comprende un opuscolo informativo della factory come souvenir, ma i posti saranno limitati per ragioni di sicurezza.

Saranno messi a disposizione del pubblico in Gennaio, ma i soci RAT beneficeranno di un trattamento preferenziale e di facilitazioni per le prenotazioni durante il mese di Dicembre e avranno accesso a una zona VIP riservata per l'evento. Così come la possibilità di guardare intorno alla



recentemente ampliata factory "T2", che metterà in mostra molte esibizioni e dimostrazioni di montaggio specifiche per l'evento, il programma comprende anche la presenza dello stuntman Triumph Kevin Carmichael, una mostra



d'epoca, modelli di Hinckley modificati o d'epoca, musica dal vivo e molte altre attività.

Tutti i motori Triumph e le motociclette complete sono ora assemblate nello stabilimento "T2", che inoltre alloggia l'intero ciclo di produzione dei componenti del motore e alcuni reparti specializzati, tra i quali la cromatura e il controllo di qualità.

La verniciatura, stampaggio a pressione e le funzioni di design e sviluppo rimangono nello stabilimento originale "T1", ora completamente ricostruito dopo l'incendio del Marzo 2002.

I visitatori dell'Open Day avranno in aggiunta la fortuna di vedere il nuovo impianto di produzione e assemblaggio progettato, per toccare con mano la nuova Rockett II che andrà in produzione in primavera.

Il programma della giornata partirà alle 10am per poi concludersi alle 5pm, e sarà disponibile da bere e da mangiare.

Per prenotare un biglietto è possibile mandare un assegno di 5 sterline per ticket (dichiarando il proprio numero di socio RAT se la prenotazione viene fatta entro dicembre) a questo indirizzo: Open Day Tickets, RAT, PO Box 83, Hinckley, Leics, LE10 3ZP, England.

Il biglietto è gratuito per i minori di 14 anni, ma deve essere prenotato in anticipo quando si compra un biglietto per adulto. I biglietti non saranno in vendita il giorno dell'evento e non c'è possibilità di entrare per i visitatori senza il ticket.



Triumph apre una filiale in BENELUX

Triumph Motorcycles ha aperto una nuova sede vicino Amsterdam per venire incontro alla crescente domanda di motociclette inglesi nel vivace mercato del BENELUX

Tue Mantoni, Direttore Commerciale di Triumph Motorcycles UK ci ha detto: "Durante quest'anno abbiamo incrementato le nostre vendite nel BENELUX del 20% e ci aspettiamo di crescere ulteriormente. Ecco perché, Olanda e Belgio insieme sono mercati molto importanti per Triumph e grazie ai profitti di una presenza locale, riusciremo ad essere più vicini sia ai nostri concessionari che al cliente finale.

Edwin Belonje è stato scelto come General Manager della filiale del BENELUX. Mr Belonje, che ha lavorato per la Triumph Motorcycles Ltd come International Sales & Marketing Manager per l'Europa dal 1997, è nel settore del commercio dei motocicli dal 1989. Prima di arrivare in Triumph, ha lavorato con Motorhuis Safe, Safe Group e Greenib BV, il precedente distributore Triumph.

Il nuovo ufficio porta il numero delle filiali Triumph in Europa a cinque. La fabbrica ha già uffici in Italia, Francia, che guarda anche la Svizzera, Germania, che copre anche l'Austria; e Svezia, che controlla anche tutta la Scandinavia. Triumph ha anche importanti e affermate filiali in America e Giappone.

Massimo riconoscimento per il gruppo Triumph

Gli innovativi espositori di abiti Triumph hanno vinto due prestigiosi riconoscimenti nazionali. Hanno guadagnato il primo posto nella sezione automotive dell'annuale "Retail Interiors Awards" davanti a Castrol e MG Rover, e si sono garantiti il secondo premio nella sezione "fashion e accessori" dopo essere stati battuti dal top spot di French Connection.



Custom paint per le Bonneville

I proprietari di Bonneville possono modificare il look delle loro moto con un nuovo custom paint kit. Il kit comprende una serie di decal di alta qualità con rifinitura laccata, in grado di dare uno stile "retro-sport" con il design di una bandiera a scacchi che fluttua su serbatoio, fly screen, pannelli laterali e parafrangente anteriore.

In aggiunta alla decal a scacchiera, il logo Bonneville corre attraverso il design, enfatizzando l'immagine della moto.

Il kit può essere acquistato attraverso i concessionari Triumph ed è disponibile con o senza il Fly screen nei colori della gamma 2004.



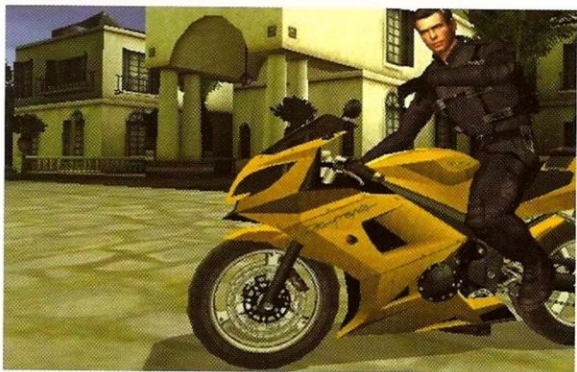
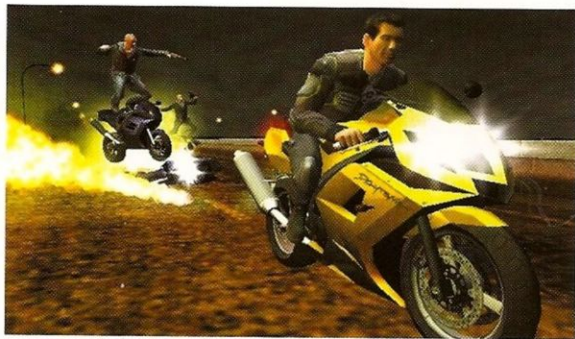
Bond sceglie una Triumph

James Bond sarà a cavallo di una Triumph nel suo ultimo video game sull'eroe britannico.

Bond userà una Daytona 600 per correre più veloce dei "cattivi

ragazzi" nel gioco "Tutto o niente" prodotto dalla Electronic Arts. Il gioco sarà disponibile nella prima parte del 2004 per la maggior parte delle piattaforme di gioco.

007 **EVERYTHING OR NOTHING**



TRIUMPH[®]

GENUINE PARTS

Con la crescita voi avete bisogno di continuità. Ecco perché tutte le parti fornite dalla Triumph ai possessori di motociclette Triumph, costruite ad Hinckley, hanno un altissimo livello di tecnologia e qualità.

L'ASSICURAZIONE DELL'ORIGINALITA'

Le parti originali Triumph sono fabbricate per rispondere ai più alti standard di qualità e per un uso prolungato nel tempo. Solo la sostituzione con parti originali Triumph consente il mantenimento degli stessi standard in termini di prestazioni e sicurezza che garantivano le parti originalmente montate sulla motocicletta.

UN SERVIZIO GARANZIA DI ORIGINALITA'

Le parti originali Triumph offrono un altissimo livello di qualità e tecnologia perché sono sviluppati da un team di professionisti e di ingegneri che lavorano nel centro di distribuzione in Inghilterra di 77.000 mq. In questo centro sono presenti 18.000 differenti codici che garantiscono la disponibilità di più del 98.5% dei pezzi.

Se una parte non è disponibile presso il vostro concessionario Triumph, gli ordini standard sono evasi nello stesso giorno in cui vengono inseriti dal dealer usando il loro Triumph on-line ordering system (in Italia dal 2004) che è integrato con il centro di distribuzione ad Hinckley. Nei periodi di punta il nostro servizio è in grado di spedire più di 12.000 parti alla settimana.

UN LISTINO PREZZI COMPETITIVO

La nostra politica di prezzi cerca di far sì che tu possa comprare sempre una parte originale Triumph ad un prezzo competitivo.

L'assicurazione dell'originalità,

Un servizio garanzia di originalità,

Un listino prezzi competitivo,

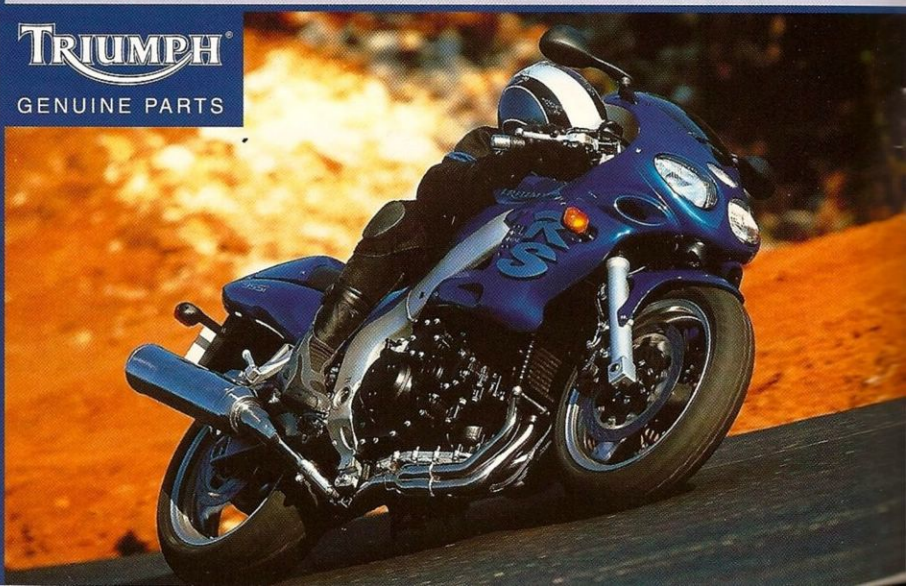
Il prodotto originale.

www.triumphgenuineparts.co.uk



TRIUMPH[®]

GENUINE PARTS



Il nuovo look della Daytona appare sulla scena

Rivista per la stagione 2004, la nuova Daytona 955i ha ricevuto una forte accoglienza quando è stata svelata ai Saloni di Milano e Parigi.

Con il suo tre cilindri, iniezione, e forcellone monobraccio, la Daytona ha una posizione unica nel grande settore delle motociclette sportive. Il nuovo profilo ora la rende ancora più fuori dal coro.

“Lo spirito della Daytona è il suo essere diversa da qualsiasi altra motocicletta sportiva nel mondo. La Daytona è diventata ancora più bella con le sue forme ispirate dalla piccola Daytona 600” ha detto la rivista Francese ‘Maximoto’.



Piedi al caldo per l'inverno

I tempo invernale richiede il miglior kit di guida o anche il viaggio più corto può diventare in fretta un incubo.

Per aiutare a fornire il perfetto equipaggiamento per l'inverno più duro, Triumph ha lanciato un nuovo stivale high-tech per ogni tempo. L'“Expedition Boot” ha una immagine sport-touring che è adatta per i guidatori di tutta la gamma Triumph, ma ha una grande numero di caratteristiche che lo rendono utilizzabile per la guida in inverno.

Così come è realizzato completamente in pelle con protezioni per tallone, caviglia e stinchi, questo stivale di prima categoria contiene anche

una fodera con membrana impermeabile per evitare che l'acqua possa infiltrarsi.

E inoltre è completamente regolabile per garantire una perfetta calzatura per incrementare il comfort. Strappi regolabili sul polpaccio aiutano a fissare lo stivale, mentre un laccio completamente regolabile permette regolazioni davanti.

Lo stivale Expedition è ora disponibile nei concessionari Triumph nelle taglie da uomo e da donna.

A complemento del nuovo stivale, Triumph offre ora anche una calza da guida in Sympatex. Con imbottitura sulle tibie e soles di protezione, i calzini sono costruiti con un filato di alto livello che allontana l'umidità dalla pelle di chi li indossa e garantisce un rapido asciugamento



Bandiere che sventolano

In questa stagione, non ci sono stati solo avversari in pista per il Team Val Moto Triumph. Il più famoso team di Supersport inglese ha affrontato un avversario più difficile della forza combinata di tutta la griglia di partenza.

La teoria di Einstein della Relatività afferma che per viaggiare nel tempo, bisogna essere in grado di superare la velocità della luce. Ma se è vero che le Daytona 600 del team Val Moto Triumph sono innegabilmente veloci, è improbabile che siano capaci di raggiungere le 186,300 miglia al secondo! Tuttavia, i progressi che il team ha fatto nella sua prima stagione potrebbero permettere al famoso fisico di prendersi una pausa di riflessione. Perché in soli sei, veloci, mesi il lavoro della factory ha permesso, facendo una specie di salto in avanti attraverso gli anni, di restituire a Triumph la sua reputazione sportiva dopo tre decenni al di fuori delle competizioni.

Le speranze per un ritorno alle competizioni iniziarono ad affiorare poco dopo le prime indiscrezioni che vedevano Triumph impegnata nello sviluppo di una nuova 600 super sport. Aspettative che sono state

pienamente confermate quando Triumph ha svelato la sua motocicletta con tanto di livrea Union Jack e ha dato annuncio della sua partnership con lo specialista delle corse Val Moto con il lancio ufficiale del Team a Silverstone in febbraio. E le "firme" del due volte vincitore del Campionato Britannico Supersport, Jim Moodie e del campione in carica del Campionato junior Superstock Craig Jones hanno dimostrato che non era un impegno a mezzo servizio.

Conquistata immediatamente l'attenzione del pubblico, il progetto generò un interesse da parte dei media maggiore di quello che poteva avere il team internazionale di più successo.

Una miriade di messaggi di approvazione e incoraggiamento arrivarono dai fedeli proprietari di Triumph e dai fan delle competizioni di tutto il mondo e il sito ufficiale del Team attirò decine di migliaia di visitatori nei primi giorni in cui fu online. Tutto questo



Sopra: la gioia del podio per Craig Jones nell'ultimo round del Campionato Britannico Supersport a Donington Park.



Sopra: lo stile aggressivo di Jones lo ha portato a combattere durante tutto il campionato.



IN SOLI SEI MESI IL LAVORO DELLA FACTORY HA PERMESSO,
COMPIENDO UNA SPECIE DI SALTO NEL TEMPO, DI
RESTITUIRE A TRIUMPH LA SUA REPUTAZIONE SPORTIVA.



La grande esperienza di Jim Moodie è stato un fattore fondamentale nel programma di sviluppo.

GIUSTO IL TEMPO DI SEDERSI IN SELLA
 ALLA LORO NUOVA MOTO; E JIM E CRAIG
 ERANO IN GRADO DI AVVICINARE I LORO
 TEMPI MIGLIORI IN PISTA.



prima che una ruota avesse girato in pista. Ma proprio in pista i segnali sono stati subito incoraggianti e un gran numero di test pre-campionato ha mostrato immediatamente il potenziale della nuova Triumph.

Giusto il tempo di sedersi in sella alla loro nuova moto, e Jim e Craig erano in grado di avvicinare i loro tempi migliori in pista. Meno di quattro settimane dopo, la moto si posizionava in griglia per la sua prima gara in quello che con ogni probabilità è il più competitivo dei campionati nazionali del mondo.

La prima uscita del Team ha coinciso con la prima gara del Campionato Inglese Supersport a Silverstone e fu stupefacente: entrambi i piloti sono arrivati in zona punti alla fine della gara. La Triumph Daytona 600 Val Moto – una macchina con soli tre mesi di sviluppo come mezzo da gara – aveva dimostrato immediatamente a se stessa la sua competitività e il team mise a segno un colpo di avvertimento ai team più affermati.

Da questo momento non è più stato possibile avere un po' di respiro. E del resto avendo ancora 11 prove del campionato inglese di fronte a loro, il team affrontò un rigoroso programma di test e sviluppo. Ogni volta che la moto non correva, era esaminata minuziosamente nell'officina Val Moto a Manchester oppure era sfruttata a fondo in diversi test sui circuiti di tutto il paese.

Senza alcun dato su cui lavorare, ogni cracciato era nuovo per il team ed è stato un continuo correre contro il tempo per sbrogliare le difficoltà di ciascun pilota nel breve periodo di un weekend di gara.

Sviluppare un moto e nello stesso tempo farla correre era un prospettiva non facile, ma l'impegno del Team non è mai venuto meno. La ricompensa è stata l'incredibile prestazione di Jones nell'ultima gara di campionato grazie ad un terzo posto da incorniciare e un settimo finale in campionato.

I risultati sui circuiti stradali sono stati ancora più sorprendenti. In maggio – meno di 16 settimane dopo il

Il Team ValMoto Triumph e' diventato il frotta il favorito dei fans.



lancio del Team – il neozelandese Bruce Anstey ha conquistato di forza il secondo posto nella classe 600 Supersport della North West 200 nel Nord dell'Irlanda. Il mese seguente, caricato dai primi risultati positivi, il team Val Moto Triumph ha lasciato il mondo alle sue spalle nella famosa gara dell'Isola di Man, il Tourist Trophy.

Pochi osavano credere che dopo un'assenza di 28 anni Triumph sarebbe ritornata nell'isola di Man vincendo uno dei più ambiti trofei nelle gare di motocicli. Jack Valentine e il suo team Val Moto sapevano però come fare e Bruce Anstey ha stupito il mondo vincendo la gara de Junior TT.

Altrettanto importante sono stati John McGuinness e Jim Moodie entrambi classificati entro i primi 10 della classifica finale su altre due Daytona 600 che hanno così

assicurato anche il Premio Costruttori per la casa inglese.

"E' stata una stagione durissima" ha raccontato Valentine. "Noi sapevamo sempre che stavamo andando a gareggiare per rincorrere gli altri ma questo limite di tempo è stato anche un elemento di forza, senza contare che gareggiare con una moto inglese è sempre stato il mio sogno e sono immensamente fiero di quello che abbiamo realizzato.

"A volte ci siamo trovati in quarta fila a 'grattarci la testa', ma altre volte eravamo sul podio a spruzzarci champagne. Qualunque sia il risultato, io so che ci sono solo un piccolo gruppo di piloti che può fare quello che Craig, Bruce e Jim hanno fatto in questa stagione. Il ritorno di Triumph alle corse è stato veramente memorabile."

QUALUNQUE SIA IL RISULTATO, IO SO CHE CI SONO SOLO UN PICCOLO NUMERO DI PILOTI CHE POSSONO FARE QUELLO CHE CRAIG, BRUCE E JIM HANNO FATTO QUESTA STAGIONE.





Tutto quello che un motociclista può chiedere, strade libere, cielo blu, montagne e una grande moto.

Una Triumph Trophy 1200, strade vuote e paesaggi mozzafiato. Ecco come Bruce Preston si è innamorato di nuovo.



La Triumph 1200 nella penisola dell'Otago.

Non posso evitarlo. Ogni volta che scendo dall'aereo ad Auckland mi sento come se stessi per imbarcarmi in una storia d'amore che non finirà mai.

Probabilmente è un tappeto magico quello che mi ha portato dall'inverno inglese all'estate della Nuova Zelanda o probabilmente è che tutto in Nuova Zelanda è perfetto per andare in moto.

Ho viaggiato per la Nuova Zelanda in moto ogni inverno degli ultimi dieci anni e la maggior parte di quello che ho visto del Paese mi piace sempre di più.

Con soltanto 3 milioni e 500.000 abitanti che vivono in un'area vasta quanto il Regno Unito non è una sorpresa scoprire che le strade sono praticamente solo per se stessi. Per il puro piacere della guida esistono pochi luoghi più belli per i motociclisti. Mi sono fatto prestare una Trophy 1200 dal mio amico Bill Vetch da McGuyver & Vetch in Dunedin, situato esattamente nella parte inferiore della Nuova Zelanda, e ho gustato le fantastiche strade della Penisola di Otago.

Giusto sulla punta estrema della Penisola è possibile incontrare una delle cose più rare che sia possibile vedere, gli albatross in volo. Questi enormi volatili con un'apertura alare di oltre dieci piedi, dal volo oltremodo aggraziato, che emoziona i turisti e gli stessi locali.



Il maestoso stretto di Milford.

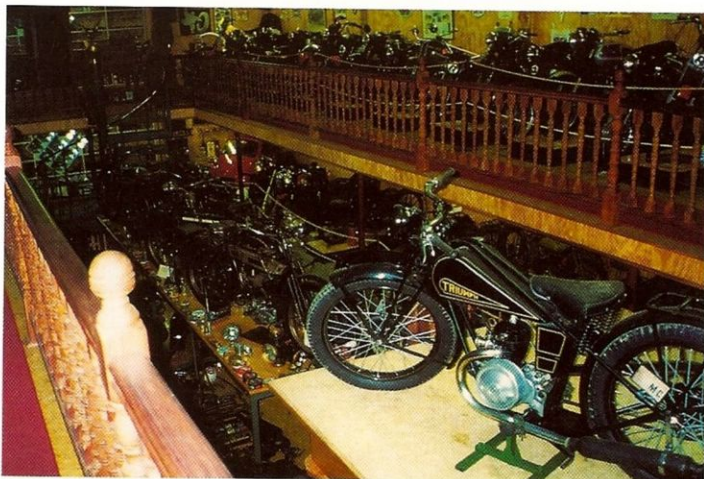
CHE GIOIA LA TROPHY, E' ABBASTANZA VELOCE DA SODDISFARE LA MAGGIOR PARTE DEI MOTOCICLISTI, MA COSA PIU' IMPORTANTE, TANTO FLESSIBILE DA CONCEDERE RELAX E IL GUSTO DEL PAESAGGIO AL PILOTA

La vista migliore la si ha da una piccola barca che naviga vicino la penisola. Se il mare è increspato – e di solito lo è – aspettatevi un viaggio movimentato! L'ultima volta che presi questa barca un piccolo pinguino blu decise di nuotare di fianco per un po'.

Sopra la strada del pontile di sbarco c'è il Centro Visitatori e ducento metri dopo la sua entrata che però è chiusa. Per completare una grande giornata, bisogna quindi fermarsi e ottenere la chiave dal coltivatore (la sua casa è segnalata adeguatamente) e, dopo aver superato un sentiero non segnalato, si aprirà alla vostra vista la sommità di una scogliera isolata, dove lo sguardo potrà guardare la lunga spiaggia di sabbia sotto di essa.

E all'imbrunire, i pinguini Imperatore escono dall'acqua come surfisti e ondeggiando salgono sulla spiaggia, evitando accuratamente le foche che stanno lì intorno; e spesso devono lottare per raggiungere la terra ferma per oltrepassare le dune di sabbia. Sono una vera delizia per i nostri occhi queste miniature di "Charlie Chaplin".

Il brutto tempo non è inusuale nella zona e io ho avuto modo di apprezzare la carena della Trophy così come ho gustato il meglio che la Nuova Zelanda può offrire. Ho passato una mattinata molto piacevole esplorando la penisola di Otago senza mai incrociare un altro veicolo.

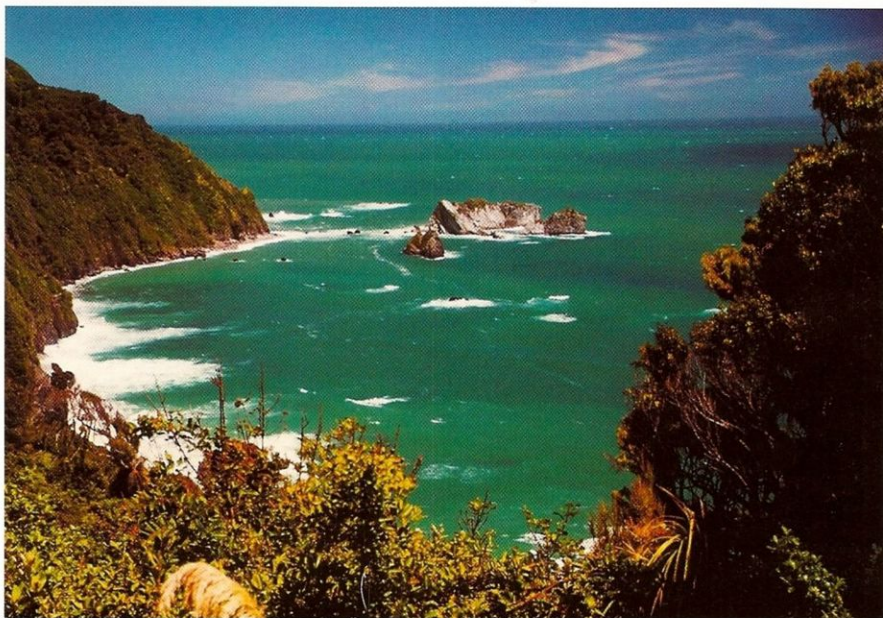


Ho constatato con gioia come la Trophy è abbastanza veloce da soddisfare la maggior parte dei motociclisti, ma cosa più importante, abbastanza flessibile nell'uso da concedere al guidatore il relax e il gusto del paesaggio. In un punto sono passato attraverso un deposito militare della Seconda Guerra Mondiale indicante la direzione del Polo Nord. Ho immaginato loro avessero avuto le loro

Nascosto alla vista in un'ala dell'Isola del Nord c'è un museo privato, la collezione di tutta una vita di un uomo, che comprende questa Triumph d'epoca.

QUESTO È IL TIPO DI MOTOCICLISMO CHE MOLTI DI NOI CHE VIVONO IN CITTÀ CONGESTIONATE SOGNANO.

Dovunque il pilota guardi c'è una linea costiera o una montagna.



ragioni nonostante non mi fossero chiare.

La Nuova Zelanda consiste nelle isole del Nord e del Sud, e uno dei più bei viaggi in nave che io abbia mai preso è stato quello che le unisce. A volte il passaggio è così stretto che può sembrare quasi che stendendo la mano si possa toccare gli alberi dell'altra isola.

La tradizione vuole che l'Isola del Nord è la patria della cultura e quella del Sud quella più folcloristica. Rotorua è la casa della cultura Maori e una visita al Tamaki Cultural Village è d'obbligo. La serata non potrà che finire con un Hangi, una minestra tradizionale Maori cucinata sopra

Il più bel traghetto che attraversa il mondo?



delle pietre calde poste sul suolo e, ve lo assicuro, nessuno andrà a casa affamato.

IL NOSTRO cammino per Wellington, dove prendemmo il traghetto, sembro' essere quanto di meglio si possa ottenere, ma non avevano ancora visitato l'Isola del Sud.

Passando alle spalle del lago Taupo abbiamo attraversato l'alto deserto nelle Kaimanawa Mountains.

Non, sono d'accordo, un deserto vero e proprio ma la ricompensa c'è, ed è una fantastica vista del vulcano attivo Ruapehu nel Parco Nazionale del Tongarino. Due anni fa ci fu un'eruzione proprio poco prima del nostro arrivo e fu possibile vedere le colate di lava.

In Nuova Zelanda è sufficiente una mezz'ora di guida con il mare alle spalle, per iniziare a percepire una temperatura notevolmente più bassa.

Così arriva velocemente il momento per una pausa, e quale posto migliore per mangiare o fare colazione esiste se non un aereo DC3 Dakota posteggiato ai lati della strada? Questo lo potete trovare a Mangawaka, poco distante dal museo dell'Esercito.

Spostandoci verso l'Isola del Sud abbiamo salutato i Maori, anche se per quasi nessuno vivono qui. Una volta infatti il Sud era la terra dove la maggior parte dei Maori vivevano ma si decimarono a vicenda in scontri tribali e si sono ora posizionati nel nord. I Maori hanno una profonda, ma anche frequentemente violenta, storia, ma loro sono un popolo vivace e molto amichevole e molto rispettati dai loro conterranei della Nuova Zelanda.

Ansiosi per il giro a Wellington fu ancora meglio per noi seguire il nostro percorso lungo l'East Coas fino a



Christchurch.

Passammo prima attraverso il paese del vino Marlborough, dove alcuni dei vini migliori al mondo vengono prodotti, e da lì abbiamo seguito il litorale roccioso per oltre 100 miglia, un percorso che richiede il massimo impegno per il pilota con i suoi tornanti uno dietro l'altro tra il susseguirsi di piccoli villaggi.

Qui è possibile fermarsi a lato della strada e godersi la pesca della aragoste. Senza fortuna il venditore tentò di prenderci un limone dal giardino – ma apprezzammo il gesto per noi!

Dopo Kaikoura e la sua miriade di foche sdraiate al sole e la possibilità di fare un piccolo volo sul mare per vedere le balene, facemmo una piccola escursione nell'entroterra intorno al Lowry Peaks Range: una lunga e bella strada a tornanti, dove questa volta ci divertimmo un bel po' di più.

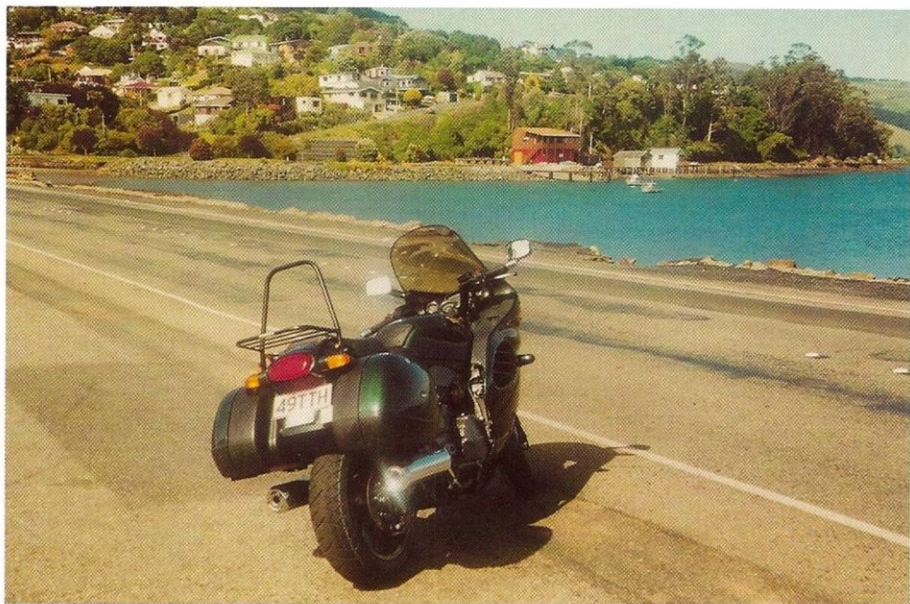
Naturalmente tutto questo è stato possibile grazie alla quasi totale assenza di traffico. Quest'anno penso di aver visto altri quattro veicoli nelle oltre 200 miglia tra Blenheim e Christchurch. Questo è il tipo di motociclismo che molti di noi che vivono in città congestionate sognano.

Sopra: Lo stretto di mare "Queen Charlotte" vicino Picton.

Sotto: Strade bellissime e asfalto perfetto – per la maggior parte del tempo.



CON MONTAGNE ALTE UN MIGLIO E ACQUE PROFONDE ALTRETTANTO È IL GIOIELLO DELLA NUOVA ZELANDA E NON HA IMPORTANZA QUANTE VOLTE HO FATTO QUESTO VIAGGIO, È SEMPRE AFFASCINANTE COME LA PRIMA VOLTA.



La West Coast è una strada che regala puro piacere.

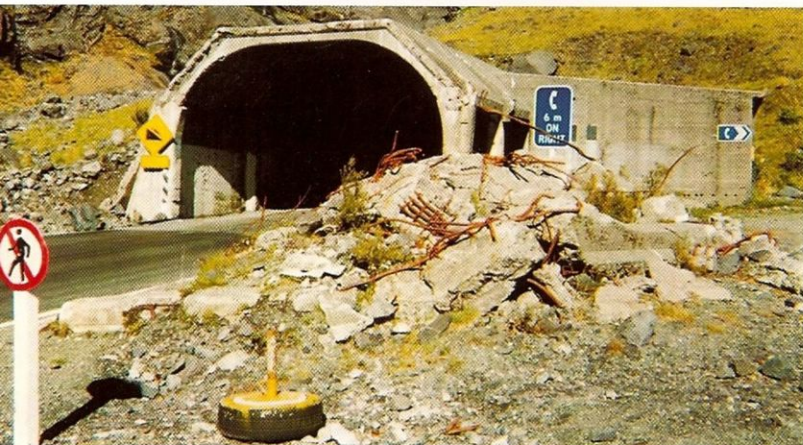
MA PRIMA ABBIAMO FATTO VISITA A MILFORD SOUND E UNA PICCOLA CROCIERA. SE POTETE FARE UNA SOLA COSA IN NUOVA ZELANDA, FATE QUESTA.

Ci siamo fermati un po' a Christchurch. E' una città molto bella, più Inglese che inglesizzata, e se riuscite a trovare del tempo, fate una piccola escursione fino a Akaroa Head, a sud-est di Christchurch. Qui, se il tempo lo permette, è possibile nuotare insieme ai delfini.

IL SUD di Christchurch è piuttosto ondulato ma, come abbiamo puntato di nuovo verso nord abbiamo trovato le Alpi del Sud e nonostante fosse estate c'erano le punte delle montagne bianche di neve a darci il benvenuto.

Ma prima abbiamo fatto visita a Milford Sound e una piccola crociera. Se potete fare una sola cosa in Nuova Zelanda, fate questa. Con montagne alte un miglio e acque profonde altrettanto è il gioiello della Nuova Zelanda e non importanza quante volte ho fatto questo

Entrando nel tunnel "Homer"
- "il tunnel dell'inferno"...



viaggio, è sempre affascinante come la prima volta.

Ma non c'è guadagno senza prima un po' di sofferenza, e per arrivare a Milford Sound è necessario passare attraverso il tunnel Homer, il "tunnel dell'inferno".

Costruito dai prigionieri ai lavori forzati nel 1950 è stato scavato nella roccia piena, in forte pendenza e ha una curva stretta nel mezzo. Non c'è luce e ci sono profondi canali di scolo su entrambe le carreggiate per scaricare l'acqua che continuamente cola dal soffitto.

A parte per il fondo irregolare e per i tentativi di non farsi schiacciare dai pullman, è un pezzo di pane! E per nessun motivo guidate nel tunnel indossando degli occhiali da sole...

DA Queenstown la strada della West Coast è pure divertimento. Nessun traffico, ovviamente, e con il mare di Tasmania sulla sinistra e le montagne a destra ancora una volta ci troviamo di fronte a puro piacere motociclistico.

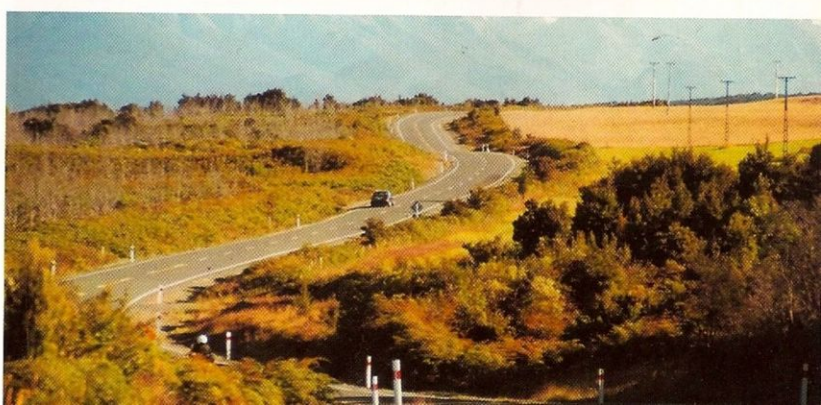
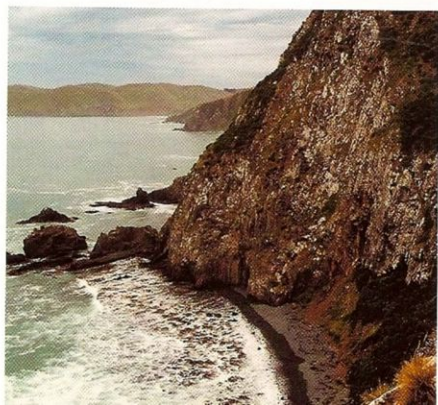
Ma attenzione, ricordatevi che la Nuova Zelanda è un'isola e quando piove, piove sul serio. Il lontano sud dove vi porterà questo viaggio è molto famoso per le sue piogge quindi non contate su una vacanza sempre soleggiata. Anche se quest'anno abbiamo avuto solo 90 minuti di pioggia in un viaggio di tre settimane e le temperature sono state generalmente tra i 18/22 gradi.

● Da Novembre a Marzo è il periodo migliore per andare in Nuova Zelanda. E' possibile noleggiare la motocicletta da NZ Motorcycle Rentals, PO BOX 106165, 31 Beach RD, Auckland. Telefono (0064)93772002, fax 006493772006, email: info@nzbike.com



Il ghiacciaio Franz Joseph.

La Nuova Zelanda è una terra di contrasti. I pittoreschi paesaggi cambiano continuamente.



Il pepe del sud

Il sogno di Hervé Descamps era di costruire una Triumph che rispecchiasse il suo carattere esuberante. Dopo un anno di duro lavoro, il risultato fu la DayLight.



Le curve e i tornanti delle French Cevennes sono il terreno perfetto per il nuovo gioco di Hervé.

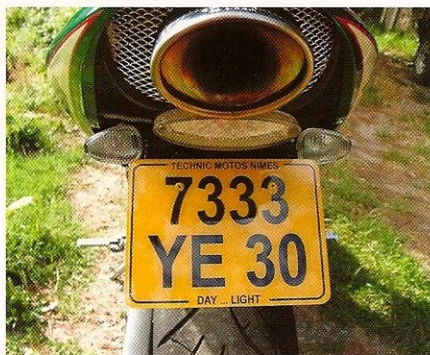


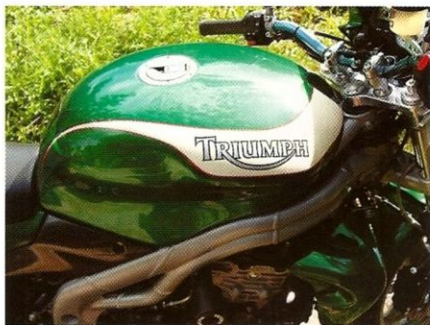
Tutto iniziò con una Daytona argento standard scoperta nel negozio Triumph 'Technic Motos' dell'amico di Herve Armand Nimes, nel sud della Francia. Dopo aver posseduto cinque Tiger di fila e averle guidate per oltre 60.000 km per anno, Herve ha voluto provare qualcosa di diverso.

Armand progettò di usare la moto come una dimostrativa e chiese ad Herve di rodarla. Se gli fosse piaciuta, potevano pensare di produrre una Daytona special insieme. Questo accadde nel Giugno 2002. Fu necessario quasi un anno perché il loro progetto comune si realizzasse.

L'idea era di creare una special naked molto cattiva – ma la Speed Triple soddisfaceva già questo scopo nella gamma Triumph. Non c'era nessun senso nel semplicemente produrre una copia della Speed Triple con un motore del Daytona. Usare la Speed Triple come ispirazione si – produrre una copia no. Doveva essere più brutale.

Ma a fornire l'ispirazione ai due ci pensarono il pescatore di coralli Marseille, amante delle belle motociclette e l'amico comune Philippe Mayol. Vista una speciale carena a forma conica in un giornale, egli contattò il produttore. Adattata con qualche modifica la carena ha fornito lo stile dal quale tutto il resto della moto avrebbe trovato ispirazione. E per giunta, svolgeva bene la sua funzione. Una caratteristica questa





Le tante modifiche realizzate sembrano illusoriamente semplici.

UN ESTETICA FANTASTICA NON ERA ABBASTANZA DOVEVA AVERE ANCHE PRESTAZIONI FORMIDABILI!

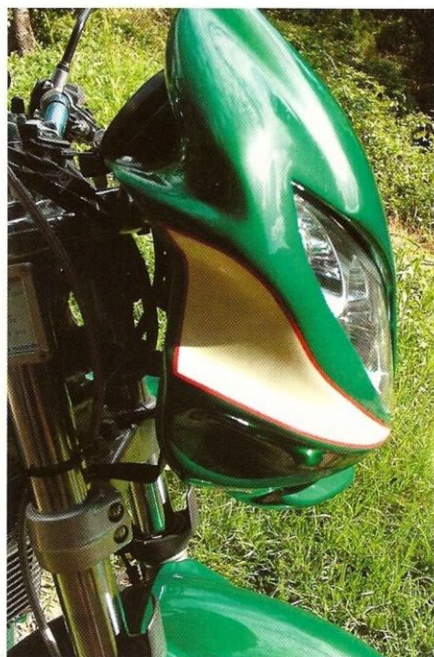
che Herve ha preteso per il resto del progetto. Ma un'estetica fantastica non era abbastanza. Doveva avere anche prestazioni formidabili! Armand volle modificare l'impianto di scarico per farlo passare sotto la sella. Un problema, visto che la Daytona era dotata di un forcellone bibraccio e la modifica prevista da Armand richiedeva una unità monobraccio. Una telefonata al collega Bruno del negozio Triumph 'Power Bike' in Troyes ha portato la soluzione: un forcellone monobraccio con relativa ruota posteriore provenienti da un ST che aveva subito alcune improvvise e inaspettate 'modifiche nella zona anteriore' (!).

Le modifiche necessarie ad accogliere lo scarico non furono propriamente semplici. Ecco le parole di Herve: 'Fu necessario un mago della meccanica, cocciuto come un mulo, forte come un toro e intelligente come una scimmia. In parole povere Benoit, il primo meccanico di Technic Motos. 'Benoit fece il lavoro nella sua officina di casa e nel suo tempo libero, ma il risultato fu talmente buono che Armand si sentì in dovere di risolvere il problema dello scarico nel miglior modo possibile.

E' così riuscito a convincere l'azienda produttrice di scarichi GPR a produrre un impianto in tiratura unica. Il



Lo scarico sottosella e' stato realizzato appositamente.



risultato non solo si adattò alla perfezione, conservava anche lo spirito del progetto visto che ha garantito un po' di potenza in più dall'attuale cavalleria del motore tre cilindri.

Molte ore furono spese per adattare diversi accessori standard della Speed Triple per installarli sulla base del Daytona. Ora passate a tagliare, limare e creare supporti diversi.

Per poi montare, smontare e rimontare ogni singolo pezzo fino a quando non fosse stato perfetto, esteticamente così come funzionalmente.

Un amico di Benoit progettò, modificò e fissò uno schermo al plasma nel cockpit rivisto e allo stesso tempo adattò una staffa di supporto per la parte posteriore del telaio che aveva perso il vano degli attrezzi occupato dallo scarico.

I freni standard del Daytona sono già molto potenti, ma lo spirito dei progettisti richiedeva che per questi fosse fatto un step successivo. Furono quindi adottati dischi Braking a margherita, che non solo migliorarono

le capacità originali di frenata ma portarono anche l'estetica verso la direzione desiderata. Soddisfatto del risultato, Herve decise di non dotare la moto del costoso equipaggiamento anche per il posteriore.

Una piastra superiore forcella della Speed Triple ha 'subito' ore di lucidatura a mano da parte Philippe e l'effetto fu completato da un manubrio anodizzato Renthal dotato di bilancieri provenienti dallo stock di Armand e specchietti aftermarket.

Una presa di corrente prelevata da una Tiger ha permesso di montare un sistema GPS – questa moto è stata costruita per essere usata, alla fine di tutto – e gli indicatori di direzione in carbonio fissati nella parte posteriore. Quelli anteriori furono invece integrati nel manubrio.

Tocchi finali furono una griglia in alluminio tra lo scarico e il sottocodone, e una nuova catena con pignone da 17 denti per ridurre i rapporti.

Una volta che tutto è stato preparato e montato, la moto è stata smantellata ancora una volta e tutte le parti mandate a colorare dall'amico Jojo. Ogni tipo di schema di colore è stato studiato prima e la scelta cadde per un tono finale di verde preso da quello della Jaguar di Formula Uno. Jojo stesso rispettò il puro spirito Triumph dipingendo a mano i profilini del serbatoio della benzina – proprio come avviene nel reparto verniciatura della fabbrica. Il risultato superò qualsiasi aspettativa.

DayLight era nata.

Benoit capì il non trascurabile compito di ricostruire la moto tutta intera e il tocco finale fu aggiunto dal concessionario Triumph di Ath nel Belgio, Christian Mourin: un oliatore automatico della catena.

Otto mesi di lavoro, ore di ragionamenti e discussioni, prove e riprove, telefonate, studi, modifiche. Tutto questo per portare a termine un sogno comune di un'opera unica.

Unica, probabilmente, ma funzionale di certo. DayLight la si può vedere nella mani di Herve agli eventi RAT nel sud della Francia e anche più lontano. Se lo vedete guidarla col suo brio usuale, ricordatevi soltanto tutto il lavoro che fu fatto perché il sogno diventasse realtà.

Herve dice: 'La moto è stata fatta a mia immagine e a quella dei ragazzi di Technic Motos, è completamente pazza!'

Ringraziamenti particolari vanno a :

Jojo di Émergence Peinture, Ledenon, Francia
AMV France, Importatore per la Francia
scarichi GPR.

Eric Pecoraro, Accessories Manager di
Triumph Francia.

Bruno di Power Bike, Troyes, Francia.

La Bridgestone Francia.

E tutto il team di Technic Moto, Nimes, France.



L'adesivo sul carter motore riflette la fedeltà di Hervé.



Il cupolino ha deciso lo stile per il resto della moto.

OTTO MESI DI LAVORO - ORE DI RAGIONAMENTI E DISCUSSIONI, PROVE SU PROVE, TELEFONATE, STUDI, MODIFICHE TUTTO QUESTO PER PORTARE A TERMINE UN SOGNO COMUNE DI UN'OPERA UNICA.

Scoprendo la Rocket III

Le moto come la nuova, scandalosa Rocket III della Triumph non sono nate ieri. L'ispirazione può arrivare con un bagliore istantaneo di luce ma poi seguono mesi, a volte anni di meticolose fasi di sviluppo e un lungo percorso fatto di scelte e decisioni importanti prima che il prodotto finale muova anche solo una delle ruote.



ct16-31^{SW2} PROOF
tube 4.6 mm



Il layout di base fu definito nella prima parte dello sviluppo.

ct16-32^{SW2}



Per Rocket III quel percorso è iniziato nel lontano 1998. Il trend delle vendite mondiali denotava un crescente interesse per le moto da crociera di grande cilindrata, soprattutto negli Stati Uniti. Fra i modelli di allora Triumph non ne aveva uno in grado di rispondere a quell'esigenza, la cosa all'epoca più vicina all'interesse del mercato era l'Adventurer. Cosa ancora più importante, Triumph era alla ricerca di un modello con cui incidere davvero il proprio nome nella storia. Qualcosa di originale. Qualcosa di eccezionale. Qualcosa di completamente inaspettato. I due intenti si incontrarono a metà strada e fu così che si gettò il seme della Rocket.

Durante una visita negli Stati Uniti da parte di John Bloor, proprietario dell'azienda, il team Triumph Nord America presentò uno schizzo del prodotto che desideravano veder realizzato. Non c'era nulla di definito, nemmeno il tipo di motore da montare, ma l'idea di massima venne accettata e lo scenario di base era ormai chiaro. La faccenda ritornava ora nelle mani dell'ufficio Progettazione & Sviluppo a Hinckley dove sarebbe iniziato il lavoro vero.

Le prime bozze

LE PRIME bozze furono realizzate dal consulente di stile John Mockett nel giugno dell'anno successivo. Fra i precedenti lavori di Mockett per Triumph c'erano Daytona, Tiger e Bonneville, ma per questo progetto gli venne data carta bianca. Alcune idee erano eccentriche, altre non adatte e altre ancora erano lontane anni luce dal prodotto finale che sarebbe stato presentato al pubblico di tutto il mondo ben quattro anni dopo.

"Alcune specifiche erano state definite molto chiaramente fin dall'inizio", spiega il Product Manager Ross Clifford. "La moto doveva essere costruita intorno al motore che ne avrebbe costituito il punto focale insieme alla ruota posteriore. Fra le specifiche per il telaio vi erano articoli come le forcelle anteriori con molle progressive, freni da moto sportiva, trasmissione a cardano e rivestimento doppio in stile



Speed Triple per definire il look.”

Fu costituito un team di progetto di 29 persone di cui ben nove si dedicavano esclusivamente al motore, altre nove al telaio e due allo stile. La spinta cresceva.

Il primo interrogativo era decidere quale tipo di configurazione utilizzare per il motore. Lo standard per i grandi cruiser era l'onnipresente V a due cilindri, ma che senso avrebbe avuto per Triumph seguire quella strada? Fra le opzioni più scontate c'erano un due cilindri in parallelo di grandi dimensioni, ma a quei tempi si stavano ancora scoprendo i segreti di Bonneville e delle sue "cugine" America e Speedmaster.

Forse qualcosa di veramente selvaggio come un V6 o un tre cilindri trasversale al telaio basato su una versione sovralzata e rilavorata del motore da tourer della Trophy?

No. La decisione fu quella di utilizzare un'unità che associasse un design originale e

innovativo alla praticità d'uso alla base della filosofia di Triumph. La moto poteva anche essere imponente, con uno stile mozzafiato, poteva anche dar l'impressione di essere il prodotto unico nella vita di un costruttore di prima classe, MA dovevano soprattutto garantire una performance nel mondo reale ad un prezzo reale.

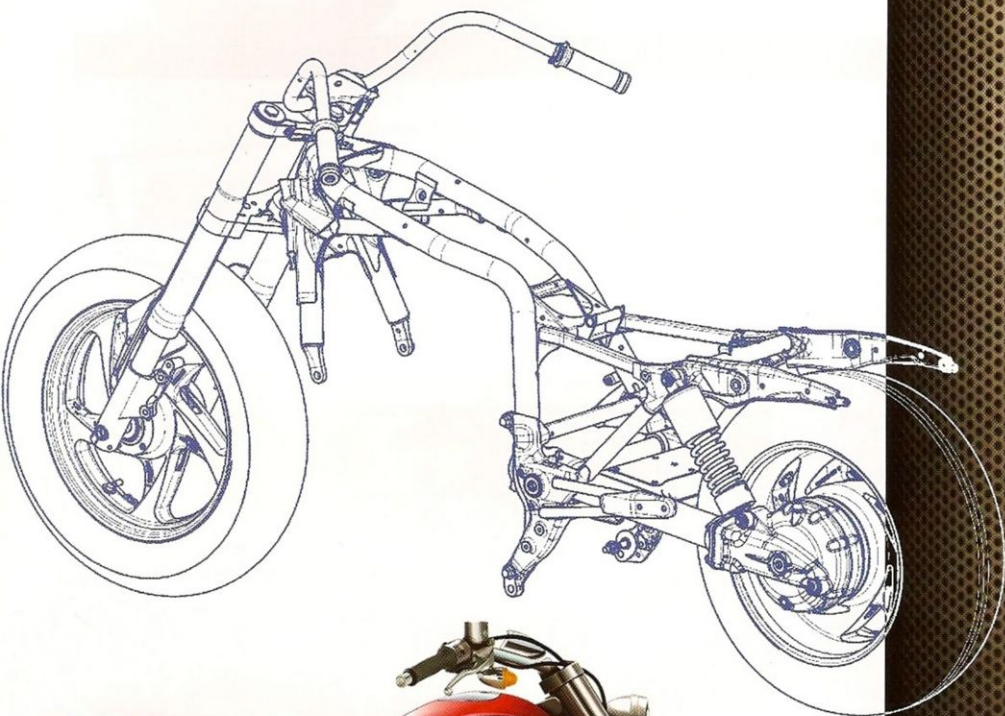
La scelta cadde su un incredibile tre cilindri in linea. Originale, certo, ma anche in grado di incarnare la configurazione a tre cilindri, contrassegno distintivo di Triumph, e il vantaggio pratico di un profilo slanciato e di un baricentro basso che avrebbero fatto della moto un gioiello da cavalcare e non solo da mettere in mostra. L'unità motore avrebbe avuto il raffreddamento ad acqua, il dispositivo di iniezione carburante e una potente cilindrata di 1600cc.



ALCUNE IDEE ERANO ACCENTRICHE, ALTRE NON ADATTE E ALTRE ANCORA ERANO LONTANE ANNI LUCE DAL PRODOTTO FINALE.



31.8.99



ROCKET III
2300cc





Più grande è, meglio è

I DISEGNI del primo studio stilistico furono presentati al pubblico durante un gruppo di ricerca confidenziale tenutosi a Dallas, Texas, nel Novembre 1999. I riscontri fecero capire al team di progettisti che stavano andando nella giusta direzione con la scelta di un motore a tre cilindri, ma, quanto allo stile, li indirizzarono verso un taglio più conservatore rispetto a quanto originariamente prospettato, soprattutto nella parte posteriore della moto.

I clienti intervistati a Dallas diedero anche una chiara indicazione sul fatto che, per loro, "più grande era, meglio era". Venne dunque presa la decisione di aumentare la cilindrata a 2000cc.

Nel luglio 2000 il modellino della moto con motore in legno era pronto per essere spedito a Los Angeles per sondare il grado di apprezzamento della nuova creazione da parte dei motociclisti americani.

Il 14 agosto il modello a grandezza naturale venne mostrato a 100 motociclisti praticanti a cui venne chiesto di compilare tre questionari ideati per identificare le loro preferenze e i loro pregiudizi. Il panel di giudici si portò a casa \$100 ciascuno. Gli ingegneri Triumph si portarono a casa un'idea più chiara di dove focalizzare le loro successive decisioni. Il mondo della progettazione motociclistica non si ferma mai e, mentre lavoravano, i progettisti Triumph sapevano che anche le altre case produttrici stavano probabilmente lavorando ai cruiser di grande cilindrata.

Furono condotti studi per valutare la portata massima del telaio e del motore, soprattutto in caso di aggiunta di un carter secco. Fu presa la decisione di rischiare il tutto per tutto e di dotare la nuova moto di una incredibile potenza pari a 2300cc. Un motore del genere scarica una potenza di 140 bhp e di quasi 150 ft-lbs di coppia. A 2000 giri al minuto produce una coppia massima pari al doppio di quella di una Yamaha V-Max che all'epoca era considerata il top della potenza nella categoria cruiser.

Suona tutto molto semplice ma ci vollero ben 18 mesi di lavoro da parte dei progettisti prima di avere il primo motore da sottoporre ai test. Quando quel motore venne avviato, nel maggio 2002, sapevano di aver creato qualcosa di speciale.



IL MOTORE DA SOLO ERA COSÌ DIVERSO DA QUALSIASI ALTRA COSA PRODOTTA FINO AD ALLORA IN FABBRICA CHE RICHIEDEVA UNA LINEA DI MONTAGGIO DEDICATA SOLO AI SUOI COMPONENTI.

LA RISPOSTA E' STATA IMMEDIATA E COINVOLGENTE - 200 TRIUMPH DEALER IN STANDING OVATION PER LA MOTO.

La realizzazione del sogno

CON I PISTONI grandi quanto quelli di un Dodge Viper, bielle in acciaio forgiato speciale e un albero a gomito da 39 pound, il progetto metteva a dura prova le potenzialità del team di produzione Triumph.

Si dovevano progettare nuovi processi, definire le specifiche, trovare i fornitori per nuove macchine utensili e allestire nuove linee di montaggio. Il motore da solo era così diverso da qualsiasi altra cosa prodotta fino ad allora in fabbrica che richiedeva una linea di montaggio dedicata solo ai suoi componenti.

In una linea di montaggio tradizionale le basi di montaggio del motore vuote ritornano indietro a inizio linea sul retro della guida a rulli una volta sganciato il motore. Sulla linea per la Rocket III, le basi sono così grandi da non riuscire a passare sotto la guida a meno che questa non scorra ad altezza della spalla, cosa assai difficile da realizzare! Si dovette quindi progettare e costruire una linea di montaggio completamente nuova che trasferiva le basi vuote su una pista separata che le riportava all'inizio facendole passare sopra la testa degli operatori.

E questo è solo uno dei tanti aspetti problematici che si affrontarono lungo la strada della produzione commerciale.

“On the road”

NEL SETTEMBRE 2002 la prima due ruote da test era pronta a sfrecciare e il progetto giunse al suo capolinea. La fase di test, riprogettazione e modifica è continuata durante tutto il 2002 e nel 2003 con 14 moto complete e numerosi motori di prova per rifinire il sistema di scarico fumi.

Le prove su strada condotte in qualsiasi tipo di condizione, dai torridi deserti statunitensi alle aride pianure della Spagna fino al clima freddo e umido del nord Europa garantirono che la moto era comoda da cavalcare per gli appassionati di tutto il mondo, tanto da essere finalmente considerata pronta per apparire in pubblico.

Battezzata 'Rocket III', un nome che coniuga il carattere del motore, la sua devastante performance e il senso di eredità che scorre nelle vene di Triumph come azienda, il primo esemplare completo ha fatto il suo debutto alla conferenza dei concessionari USA di San Antonio, Texas, nell'agosto 2003, quasi cinque anni dopo lo schizzo disegnato che aveva messo in moto tutto. La risposta è stata immediata e coinvolgente -

200 concessionari Triumph hanno riservato alla moto una vera e propria standing ovation. Una conferma del fatto che Rocket III è esattamente la moto che aspettavano.

Le apparizioni "europee" alle fiere di Milano e Parigi sono state accolte con altrettanto entusiasmo sfrenato sia dalla stampa che dal pubblico, a dimostrazione che Rocket III non sarebbe stato solo un fenomeno americano.

Sebbene la produzione in grandi volumi non inizierà prima dell'aprile 2004 volume, le prime forniture hanno già inondato i concessionari Triumph di tutto il mondo e Rocket III rivendica già il proprio ruolo di classica della gamma Triumph.

Uno dei pochi che hanno già provato l'ebbrezza di cavalcare la Rocket è il Product Manager Clifford. "Grazie alla grandissima coppia, al baricentro basso e ad una ergonomica ben studiata, è sorprendentemente facile da guidare, specialmente se si considerano la potenza e la presenza," ha affermato. "Nessuna moto da crociera ha mai offerto questo livello di performance. Rocket III è destinata a ridefinire il termine "Power Cruiser" e a stabilire lo standard di riferimento da seguire per gli altri".

'In sella a Rocket' - Tutte le impressioni di guida nel numero di primavera di Torque.



Tripla Festa!

I "triple" Triumph di P&M hanno vinto gare per oltre 30 anni. Alan Cathcart ha incontrato l'uomo che si nasconde dietro tutto questo e ha provato una di queste fantastiche moto. Foto: Kyoichi Nakamura.



Sopra: Alan Cathcart scopre perché non è mai riuscito ad "afferrare" la P&M Triumph

A destra: Richard Peckett e la sua opera.



Richard Peckett's è un meccanico per gli entusiasti delle motociclette inglesi più melodiche, le BSA e le Triumph 3 (cilindri), che potete trovare nella zona ovest di Londra.

Come pilota, costruttore, progettista di motori o tuner, Peckett ha contribuito a portare avanti il potente triple fino alla sua attuale posizione di supremazia nella gare Classic Big-Bore – così come nell'epoca della formula 750, e per le maxi-moto per la classe open.

Richard è giustamente orgoglioso del lavoro di sviluppo della P&M che permise alla versione 930cc del triple Triumph di arrivare a superare la magica barriera dei 100 bhp, tanto da convincerlo a dedicare un'intera carriera alla Triumph e i suoi triple.

Partito con le corse nel 1969 all'età di 21 anni con una Triton 650 autocostruita e usata anche per muoversi su strada, per il giovane costruttore il momento della verità arrivò l'anno successivo, dopo essere andato con un suo amico a vedere un appuntamento sportivo al Crystal Palace di Londra. "Di noi, non tutti avevano moto da strada, così ci andammo in treno" ci racconta Richard. "Mi ricordo che uscii dalla stazione e sentii questo suono – il più fantastico, profondo suono di scarico che abbia mai sentito. Era Paul Smart sulla Triumph triple.

"Avevo letto dell'urlo dei triple che echeggiava lungo



il "banking" a Daytona, ma ascoltato di persona fu doppiamente sconvolgente.. 'Okey - è deciso, sto per comprarmi una Trident', pensai. Così vendetti la Triton per indirizzare i soldi che mi avrebbero permesso di comprarne una."

Ospite fisso serale dell'officina Dresda di Dave Degens, Richard poté far fruttare questo vantaggio per costruirsi il triple - ma la prima domanda fu: che telaio utilizzare? "I telai Rob North utilizzati dai Team ufficiali non erano facilmente recuperabili. L'alternativa erano i Rickman Metisse o i telai Norton "letto di piume" (Featherbed), ma nessuno dei due mi stuzzicava particolarmente."

Dave iniziò a dilettarsi costruendosi da se il suo telaio, e dopo un periodo di 18 mesi avevamo il nostro telaio basato su un "Featherbed". Ma dopo tanto lavorare insieme Dave era così abituato ad avermi intorno che mi offrì un lavoro! Ecco perché noi iscriveremo la moto come Dresda - triple - e solo Dave e io non facemmo progressi, quando diventò una RPS-Triumph!

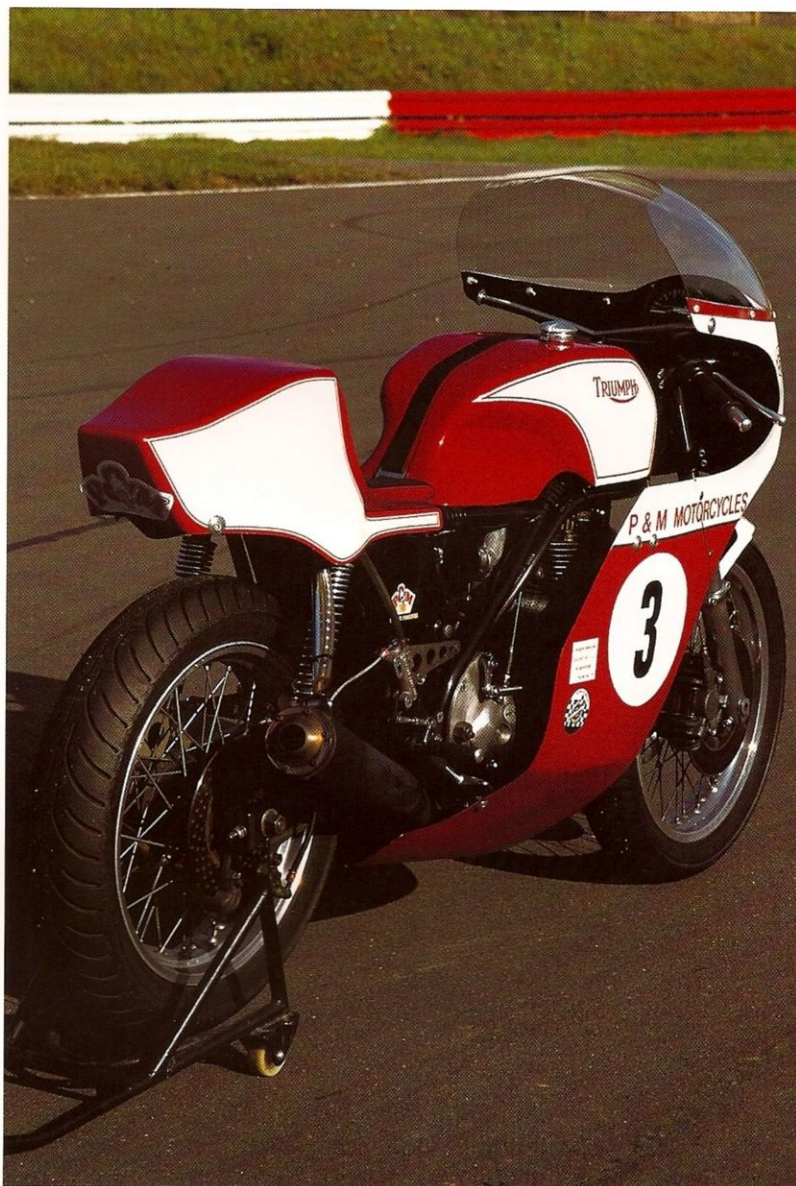
"Mentre stavo costruendo la seconda moto nel inverno del '72, Peter McNab si unì alla società, per lui mi fermai bruscamente per poi costruirla su una piccola catena di montaggio. La stessa maschera che è poi stata poi usata per le sei repliche moderne che abbiamo fatto, in aggiunta alle tre moto originali.

"Tutti montavano i motori Triumph con i cilindri verticali, piuttosto che il blocco inclinato delle versione BSA e nonostante fossero tutti identici al primo fatto a mano, alla fine tutti i telai realizzati dal secondo in poi hanno le ruote in linea, che è molto più di quello che si può dire del mio primo prototipo! Peter ed io potemmo iniziare il nostro nuovo business nel Novembre del '75, così trovai giusto chiamarlo P&M Triumph!

Un po' di cultura

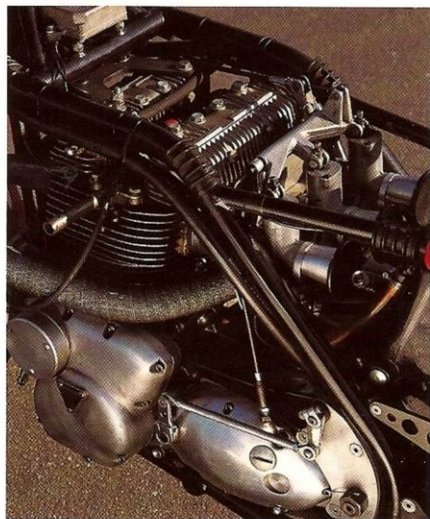
Dopo aver fatto il suo debutto al raduno Hutchison 100 a Brands Hatch nell'Agosto 1972, la P&M Triumph, sotto tutti i suoi vari pseudonimi e con una numerose credenziali all'attivo, permise a Richard di guadagnarsi un nome solido come uno dei migliori team corse dell'Inghilterra.

Non gliel'ho mai fatto sapere - non mi è permesso



I telai di Peter McNab avevano tutti le ruote in linea, che è molto di più di quello che si può dire per il prototipo di Richard!

MI RICORDO CHE USCII DALLA STAZIONE E SENTII QUESTO SUONO - IL PIÙ FANTASTICO, PROFONDO SUONO DI SCARICO CHE ABBAI MAI SENTITO. ERA PAUL SMART SULLA TRIUMPH TRIPLE.



DUE COSE SI NOTANO IMMEDIATAMENTE SUL TRE CILINDRI P&M: SONO LA COMPLETA ASSENZA DI VIBRAZIONI, E LA SUA FAME NEL PRENDERE GIRI.

entrare nella sua testa! – ma Richard era uno dei miei idoli di quei tempi. Questo mi diede la possibilità di guidare una P&M Triumph in una sessione di test presso il circuito di Mallory Park intensissima ed educativa. A parte il suo indubbio talento alla guida, ora so perché ho avuto un brutto momento con il proprietario della P&M durante una sfida in rettilineo: aveva una moto migliore! Come il precedente proprietario di un paio di Rob North BSA 3 factory, era doppiamente interessante fare una comparativa. La P&M tre non solo è più spaziosa e moderna del molto più ristretto telaio Rob North, anche il motore si dimostra anni luce migliore dei mezzi dell'epoca sui quali ho corso per oltre una decade.

La ragione sta nell'intenso lavoro di sviluppo e ricerca nel quale Peckett ha investito sul motore tre cilindri, insieme al suo rivale amico Phil Peck di Triple Cycles che aveva sede nella parte opposta di Londra.

Due cose si notano immediatamente sul tre cilindri P&M: sono la completa assenza di vibrazioni, e la sua fame nel prendere giri. E' dolce ma molto potente, con una predisposizione da motore che gira a regimi da cinque cifre.

Ma 9000 giri sono il regime giusto per il cambio marcia, così bisogna riuscire a contenere la propria voglia di giri inserendo una marcia superiore del cambio Quaife a cinque marce con rapporti ravvicinati. Precisi e veloci, i cambi marcia danno un veloce accesso ai ben spaziosi rapporti del cambio, aiutando il pilota a tenere sempre il motore al regime migliore, libero di urlare il suo mitico rombo attraverso lo scarico 3 in 1 P&M. Cambiare a 9000 giri assicura di trovarsi sempre ai 7000

giri del valore di coppia massima, dove 55ft./lbs. di coppia sono trasmessi alla ruota fino al picco di potenza massima situato a 8750 giri al minuto, che corrispondono agli 84 cavalli alla ruota di questo motore 750 cc.

Proprio il propulsore sembra incredibilmente moderno per essere un due valvole ad aste dell'epoca – pieno di coppia, pronto a prendere i giri, con un bel suono e con un'erogazione di potenza lineare, tanto che mentre l'imponente potenza continua a salire con il regime dei giri, una volta superato il picco massimo, l'erogazione della potenza non cala di colpo.

Al motore Triumph piace essere tenuto sopra i 6000 giri, ma è capace di riprendere fluido da 5000 giri in seconda dal rampino di Mallory, permettendo di tenere lo stesso rapporto nel corto rettilineo della chicane, facendo così risparmiare un cambio marcia.

Tra i tanti piccoli miglioramenti apportati, Richard ha alleggerito di 11 libbre il manovellismo, trapanandolo trasversalmente per assicurarsi che i passaggi dell'olio fossero collegati, e che la moto fosse dinamicamente bilanciata. Bielle Carillo sono state accoppiate a pistoni Omega con rapporto di compressione di 12:1, di questi la più recente versione forgiata di tipo ad alta compressione costruiti appositamente per la P&M. La testa è lucidata e lavorata nei condotti, e attraversata da un buco da 10mm per la candela.

“Sulla Trident standard in versione stradale il foro del cilindro centrale è posizionato con un angolo diverso per un accesso più semplice, così si finisce sempre ad utilizzare una bassa compressione per questo cilindro a meno che non si modifichi la posizione del foro,” spiega

Richard. " Il Team è solito utilizzare una testa grezza per poi realizzare il foro nella stessa posizione degli altri, così tutti i cilindri hanno la medesima compressione. Senza questa raffinatezza è necessario lavorare i pezzi originali aggiungendo del materiale che sarà poi lavorato e asportato fino a raggiungere la stessa compressione degli altri cilindri."

Le valvole sono quelle di serie del Trident 750, ma realizzate con materiali più pregiati per P&M. Con molle valvole S&W, carter in titanio, bilancieri lucidati e alleggeriti, aste delle punterie ad alta resistenza e camme Megacycle, le teste P&M sono un'opera d'arte.

Ma è il telaio P&M che permette di ottenere le massime performance.....

L'unica cosa che delude sono i freni. C'è comunque moltissimo freno motore da questo triple ad alta compressione, ma bisogna stare attenti a evitare che le

valvole abbiano pericolosi incroci con gli alberi a cammes, questo implica di dare un eloquente incremento di fiducia ai due dischi anteriori in ferro Triumph da 10 inch, e al disco singolo posteriore Triumph Herald da 9 inch.

Questi sono "stretti" dalle ottime pinze Lockheed, fermare la potenza è abbastanza marginale..

Non c'è molto mordente nel migliore dei casi, ma soprattutto la Triumph non gradisce due frenate dure in successione, come al rampino e alla chicane di Mallory, dove il pronunciato allungamento della corsa del freno rende questa una "soddisfacente" battaglia per riuscire a indovinare quale sarà il punto giusto per attaccarsi ai freni, e come dire, chiaramente innervosisce quando lo si sbaglia!

Ma ora che finalmente l'ho guidata, so come è effettivamente una motocicletta P&M Triumph triple. Giusto quello che sospettavo da un bel po' di tempo...



ORA CHE FINALMENTE L'HO GUIDATA, SO COME VA
EFFETTIVAMENTE UNA MOTOCICLETTA P&M TRIUMPH TRIPLE.

Letters

RAT Italy, Triumph Motorcycles, Viale delle Industrie,
10/18 20020 Arese (MI), Italy

La Bonnie va a Sturgis

PERCHÉ un proprietario di Triumph potrebbe voler fare oltre 1300 miglia per andare a un raduno Harley? Bene, io penso che la ragione vera è stata quella di vedere una grande parte dell'America occidentale sulla mia Bonneville '01. Così ho attaccato la mia tenda, il mio sacco a pelo e bagaglio sul manubrio e la sella posteriore, piegato la mia cartina nella tasca posteriore e sono partito da Globe, Arizona con in testa Sturgis, nel Sud Dakota, con 6400 chilometri di differenza sul contachilometri.

Il Canyon di Salt River sulla statale US60, vicino a Gopher, era il posto perfetto da dove partire. Tanti tornanti e pendenze di montagna. E' una delle migliori strade per le andare in moto di tutto il paese. Avevo programmato di percorrere meno statali possibili e di prendere le autostrade a due corsie per riuscire a vedere più cose.

Ero felice, ero davanti ai grandi spazi del Colorado. Le Grandi Pianure sono molto estese e rilassanti. Molte persone preferiscono viaggiare attraverso le Rocky Mountains, ma io

preferisco la tranquillità delle Pianure.

Il campeggio a Sturgis era "un camping abbandonato". In altre parole, check alla porta di ingresso, trovare un albero dove garantirsi un po' di ombra, sistemare la propria tenda e andare a vedere lo spettacolo. Mi ricordo persone guidare le proprie Harley quasi tutta la notte, bere una gran quantità di birra e divertirsi moltissimo.

Se state cercando un campeggio tranquillo, quello dove sono stato io non fa per te! Tutte le Harley immaginabili erano arrivate a Sturgis sulle loro ruote, ma molte sono state trasportate qui. Io credo ci fossero circa 350,000 moto in una città di quasi 7000 abitanti!

Ho visto una Triumph America e qualche moto giapponese e devo dire che la Bonnie ha avuto una buona accoglienza. Sturgis è principalmente un evento Harley, ma io ho ricevuto complimenti tutti i giorni per la mia Bonnie.

Il viaggio di ritorno è stato tanto buono quanto quello di andata. Mentre stavo viaggiando lungo la Highway 214, vicino Burns nel Wyoming, un campo di girasoli nella liscia pianura mi ha fatto fermare. Era una tale

contrasto che ho dovuto fare una fotografia. Sulla Highway 399, vicino Branson, nel Colorado una vecchia e storica fattoria ha catturato il mio sguardo. La casa di pietra col tetto franato mi ha ricordato delle foto della fattoria di mio nonno nel 1930. E mi sono venute in mente le visioni della

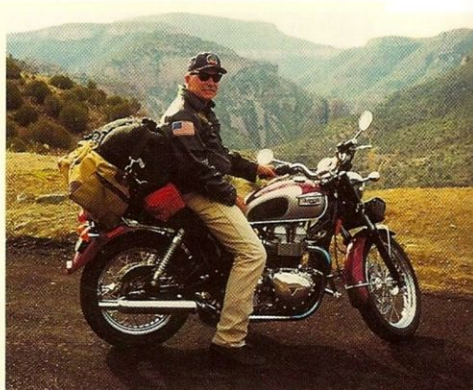
Desertificazione e di persone che tentano di farsi una vita su 30/40 centimetri di pioggia. I nostri parenti erano veramente coraggiosi.

Il viaggio è stato di 2600 miglia ed evitando le statali ho tenuto una media di 65 miglia all'ora. Lento abbastanza da vedere il paese. Mi ha sorpreso di trovare alcune zone dove il carburante era di soli 90 ottani, e una volta mentre ero alla ricerca per un carburante da 91/92 ottani nel sud di Tucumcari (in Messico) mi sono trovato completamente in riserva e ho scoperto che una

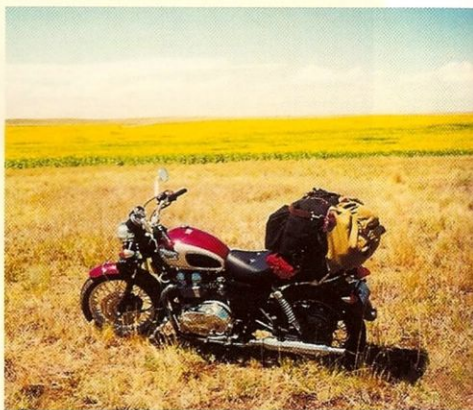
STAR LETTER



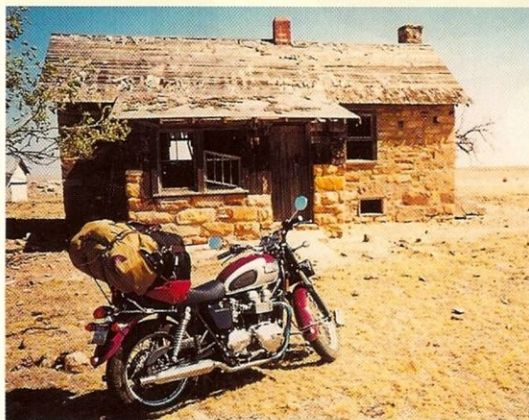
"Da oggi regaleremo due t-shirts del RAT a chi scriverà la lettera più bella tra quelle pubblicate su ogni numero del Torque. Per piacere ricordate di indicare la tua taglia nella lettera. Bill Billet dagli USA è il vincitore di questo numero!"



Una piccola pausa vicino il Salt River Canyon.



Girasoli vicino Burns, nel Wyoming.



Echi di un difficile passato in una fattoria abbandonata.

Le tranquille Grandi Pianure.



Bonneville può percorrere più di 177 miglia con una pieno di benzina!

Non ho consumato o perso olio, così suppongo di averla trattata nel modo giusto dall'inizio. Infatti non ho mai avuto nessun tipo di problema con la moto. Ho avuto un consumo medio di una gallone per 50 miglia, sono stato via otto giorni e ho speso 500 dollari, infatti non è stato un viaggio troppo costoso.

Grazie a Triumph per il viaggio lungo una vita.

Anthony Miller, Globe, Arizona, USA.

● Anthony ha vinto due t-shirts del RAT per la sua Star Letter.

Se tu hai una storia e alcune fotografie di un viaggio memorabile, mandale all'indirizzo qui sotto. I testi devono essere preferibilmente su un dischetto, ma sono anche consentiti scritti a mano. Foto stampate o in trasparenza sono le migliori, ma accettiamo anche testi via e-mail con immagini in allegato.



José Vilas è pazzo della sua ST, ma Patricia preferisce la Speed Triple.

Era spaziale nelle catene montuose

RECENTEMENTE ho comprato una nuova Sprint ST da usare insieme alla Legend che già possedevo. E' la miglior moto che abbia mai avuto. Mio fratello l'ha guidata per un giretto ed è diventato completamente pazzo per le sue superbe sensazioni di guida!

Poco tempo ho partecipato a un raduno con altri proprietari spagnoli di Triumph vicino Avila e Segovia con circa 30 moto, dalla nuovissima Daytona 600 alle Speedmaster. Il momento più interessante è stato nel bel mezzo della sierra quando abbiamo superato la grande antenna parabolica della NASA-ESA del centro di controllo dei satelliti di Robledo de Chavela.

Aggiungo una fotografia della mia amica Patricia in posa con la sua Triumph preferita prima dell'inizio del giro ad Avila

José Vilas, Madrid, Spain.

Affinità di spirito

ESSENDO esclusivamente un guidatore di Triumph per tutti i miei 24 anni passato su una moto, l'America era quel modello di moto che ho sperato venisse costruita da molti anni e non sono stato deluso dal mio acquisto. Le prestazioni, lo stile e la guida sono giusto quello che io stavo cercando in una moto.

L'America si affianca nel mio box ad una Bonneville del 1971 e una moto da trial sempre di quell'anno. La foto mostra l'America e la Bonnie, che ha coperto solo una distanza di 11,600 miglia da quando era nuova. E' stata mia per oltre 20 anni e non mi ha mai lasciato ai piedi.

Per piacere portate avanti la vostra meravigliosa gamma di prodotti e accessori e buona fortuna nel vostro sforzo di riacquistare il mercato "dall'altra parte dell'oceano"

Thomas W Cook, Analomink, PA, USA.

Una Bonneville del 1971 divide il suo spazio con una nuova America nel garage di Thomas Cook.



Storia di una Tiger

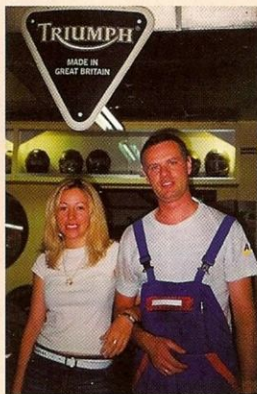
DOPO aver girato il mondo su una Trophy 1200 (scritto il libro, girato il video, ora indosso la t-shirt) era arrivato il momento di mettere la mia compagna di viaggio a risposo e così comprai una Tiger 955i per la mia prossima avventura: un giro intorno tutte le cose dell'Africa

In preparazione di questo estenuante viaggio ho girato i deserti dell'Almeria in Andalusia (Spagna) dove ho fatto conoscenza con le condizioni atmosferiche che la Tiger avrebbe affrontato in quasi tutta l'Africa.

Giusto per preparare la mia testa all'idea di un altro anno sulla strada con solo una Triumph come compagna ho guidato lungo il Marocco, giù fino al limite del Sahara, poi verso l'interno in direzione Marrakech e al di là delle montagne dell'Atlas (dove ho fatto sci estremo per qualche giorno) fino a Fez. Ritornando a casa, la moto ha iniziato a surriscaldarsi e anche la tenuta di strada non era a posto.

Nell'anno e mezzo che sono orgoglioso proprietario di una Tiger ho sempre affrontato un viaggio di 2500 miglia fino in Inghilterra per fare l'assistenza alla moto, ma in questa occasione ero preoccupato per il problema e decisi di farla controllare in loco.

Granada è una leggendaria città Mora nascosta nella Sierra Nevada con le sue cime bianche, e qui ho trovato un concessionario Triumph, J.Moto. Al telefono, ho provato a chiarire il problema nel mio spagnolo stentatissimo alla donna della reception. "Può parlare inglese? Sarebbe tutto molto più semplice. Il mio nome è Yolanda" mi ha risposto. Potete immaginare il mio sollievo. Immediatamente mi sono innamorato di quella voce tentando di



constatare quale fosse il mio problema. J.Moto è posizionato al centro di un labirinto di piccole strade nella città antica è la porta di ingresso al negozio era giusto larga abbastanza da far passare il manubrio della Tiger. Ma una volta dentro, il negozio era tipicamente Triumph in

ogni sua parte e immediatamente mi sono sentito in buone mani; queste persone non erano solo degli appassionati, ma erano anche molto professionali.

Javier, il proprietario, uscì dal suo ufficio, controllò la mia Tiger e disse che mi avrebbe chiamato. Il giorno dopo, l'adorabile Yolanda (era carina quanto la sua voce) mi chiamò per dirmi che il tappo del radiatore era danneggiato e che c'era un problema con le "bretelle nere" (?). I pezzi sarebbero arrivati da Madrid in qualche giorno.

"La moto è stata usata in fuoristrada, vero?" "Certo è una fuoristrada, è una Tiger, e se la mia Trophy mi ha permesso di attraversare sette tra i più impegnativi deserti del mondo, una Tiger mi deve permettere almeno il doppio!" "e' molto forte, può arrivare ovunque, ma prima dobbiamo fissare un paio di cose."

J.Moto mi ha rimesso in strada più velocemente del tempo che avrei impiegato per raggiungere il concessionario in UK. Quando la mia moto mi è ritornata in mano era immacolata e ora posso guardare al Sud Africa con più fiducia.

Robbie Marshall, Almeria, Spagna

● Robbie scrisse questa poco prima di morire (guardate le pagine delle novità). Purtroppo non potrà fare mai più il suo viaggio in Sud Africa, ma Javier e Yolanda di J.Moto in Almeria assicurano che era completamente preparato.



Amber, sette anni, posa sulla Triumph degli zii.

Amber sventola la bandiera

PENSAVO potesse farvi piacere vedere questa foto della nostra nipote di sette anni,

Amber così come ha posato questa estate sulla nostra Adventurer. Sembra perfetta, con la Union Jack sui suoi jeans e una moto inglese.

Roy and Carol Cook, Coleshill, Warks, Inghilterra.

Nostalgia! Nostalgia!

SONO il proprietario di una Bonneville T100 edizione del Centenario e anche di una Thunderbird del 1954. Tutto a 74 anni! Complimenti a Triumph.

M Batut, Beziers, Francia.

Cinquanta anni fa M Batut era già un possessore di Triumph. Lo è ancora oggi.





RAT World

Cari Amici *con Alessandra Gasperini*

Il "Monte Bianco Raid" che si è svolto l'ultimo weekend di Settembre, è stato il primo evento del RAT in Italia, ovvero la prima di una serie di attività che con il tempo si svilupperà e migliorerà sempre di più. Il "libretto di istruzioni" non scritto, di come ci si possa divertire con degli amici motociclisti, di come sia bello comunicare le proprie sensazioni. Qualcosa che è difficile da scrivere ma che si può vivere partecipando a tutti quegli eventi che nel futuro saranno organizzati da Triumph direttamente e dalle concessionarie.

Sono felice di informarvi che, proprio in quell'occasione, sono nati i primi cinque RAT Pack con i relativi Pack Leader. Ovvero a Firenze (Riccardo Savastano), Verona (Francesca Gasperi), Catania (Alessandra Zappalà), Catanzaro (Pierpaolo Pecoraro) e Palermo (Michele Supino).

A questi "pionieri" do il mio benvenuto con la certezza che diventino sempre di più e che con loro si riuscirà a fare un ottimo lavoro!

Con i miei migliori saluti,

Alessandra Gasperini
Triumph Motorcycles S.r.l.
Viale delle Industrie, 10/18
20020 Arese (MI)
Tel. 029345451
E-Mail rat@numerotre.it



Monte Bianco Raid

26, 27 e 28 Settembre 2003

La domenica mattina scostate le tende, il tempo era cupo e iniziava a pioviggiare.

Sceso a colazione stanco ma soddisfatto ho scoperto che non solo la mia stanza era rimasta al buio ma bensì tutt'Italia. Ed allora un clima buffo e surreale ha posto la parola fine ad uno dei raduni più belli e "senza problemi" a cui avessi mai partecipato.

Dal venerdì pomeriggio tutto è andato bene e tutto è scivolato via senza problemi. Bel tempo, una bella compagnia che da Milano ci ha portato in Valle iniziando a farmi riassaporare il gusto di vedere negli specchietti una fila di motociclette che curva dopo curva prendevano confidenza con il ritmo che la strada stava dettando. A dire la verità ho dovuto abituarvi ad avere uno Speed verde nello specchietto di sinistra per due giorni e 900 chilometri, era Neil che non mi ha mollato un metro e se l'ultima volta che era venuto in Italia, nel 97, era stato preso un po' alla sprovvista, quest'anno no!

Poi alle dieci di sera siamo arrivati in albergo e lì si che siamo entrati nel clima del raduno tra racconti mitici, a volte improbabili, quasi leggende. E poi impennate, targhe "lasciate" in autostrada, scherzi, prese in giro e tutto quello che di solito succede ai nostri raduni. Tutto condito da qualche immane birra.

Ho sempre adorato stare in albergo e vedere arrivare i gruppi dalle varie città, e poi era un raduno un po' diverso, era da due anni che non facevamo più nulla e come se si fosse tornati indietro nel tempo. E che bello vedere le stesse persone che da sempre ci hanno accompagnato nei nostri raduni, i fiorentini, il "generale" ed Enrico da Roma (Farinacci era stato steso al chilometro 0,4 del suo lungo viaggio) gli amici di Torino, i

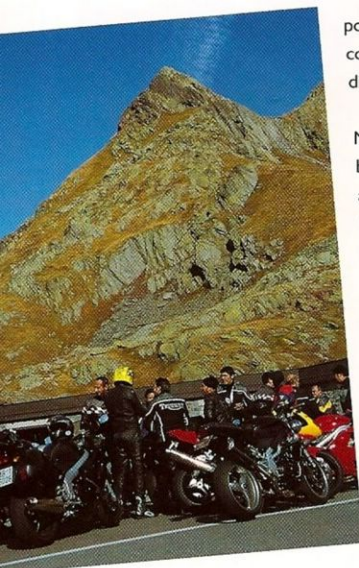


solitari bergamaschi (ma che mai hanno perso un raduno) Andrea di Catanzaro con uno dei gruppi più numerosi e con "l'Uomo Raduno Franchino" (mai visto bere così tante Coca-cola e mai visto una Thunderbird andare così forte!) E poi Giuseppe con il suo Speed Aston Green e qualche bella decina di migliaia di chilometri, i ragazzi di Massa, che mi sembravano un po' a disagio in mezzo alle montagne, così come il buon Giovanni D'Alia che con lo scamosciato ed il baschetto aperto forse credeva di essere già al prossimo raduno in Sicilia.

E poi tanti altri ancora, perché non ho parlato dei nuovi, che anche loro solo a elencarli riempirei tutto il Torque!

Novantadue persone e settantacinque motociclette, ovvero un briciolo sotto le cento. Penso il numero perfetto per fare un giro così. Tutti in un albergo, niente "sette", gruppetti o eremiti. Tanti, ma non troppi da non rendere facile socializzare e comunque un gran bell'effetto di moto in movimento.

Fino a quando tutti a nanna... e anche qui mi godo il momento, la hall dell'Hotel che pian piano si svuota, gli ultimi commenti. Ma so che di lì a



poche ore rivedrò quelle facce amiche con tanta voglia di moto e tante speranze di un sabato con il sole.

E così è stato. Cielo azzurro terso, il Monte Bianco lì davanti imponente e benevolo. Lì è stato chiaro che c'era andata bene che il tempo avrebbe tenuto. Una rapida chiacchierata per spiegare, tra i sorrisi dei fiorentini e dei più "smalziati", come si guida in gruppo e tutto quello che è giusto dire in questi casi, poi finalmente si sono accese le moto e in un attimo eravamo sulla statale, il nostro Monte Bianco Raid era partito.

400 chilometri possono non sembrare molti, ma se per farli parti da Courmayeur, scendi ad Aosta per poi salire al Gran San Bernardo, e di nuovo giù a Megeve in Svizzera, per

poi fare il Colle Della Forclaz, Chamonix, Megeve, la Thuile...

passando per il Piccolo San Bernardo e qualche milione di curve non puoi non provare piacere puro.

L'aria frizzante del mattino in montagna ci ha accolto sulla salita sul Gran San Bernardo. E' stato per i primi chilometri un po' come fare il giro di ricognizione (ma a quello ci aveva già pensato il buon Marco Lugli, preziosissimo per la buona riuscita del raduno), ma quando Andrea in piedi in impennata sulla moto mi ha passato e Gerardo lo ha seguito ho capito che il raduno iniziava ed allora è salito il ritmo e siamo arrivati nel piazzale del passo tutti con un sorriso a 32 denti. Una figata! Ops!

Facce sorridenti ovunque, i primi commenti e poi all'improvviso tutti zitti quando il rumore cupo all'uscita dei tornanti ci anticipava l'arrivo di un altro gruppetto... ripeto una figata!

Un caffè, la conta di chi si era dimenticato i documenti di identità, per poi "nasconderli" nel gruppo, insieme a Federico che nonostante la sua targa di cartone facesse guadagnare alla sua moto almeno 300 grammi avrebbe potuto creare qualche problema con qualche doganiere, e poi via di nuovo!

Senza un problema, senza rischi inutili: per la prima volta si andava tutti bene veloci, ma senza esagerare, senza le staccate da brivido con otto moto in un tornante, no tutto bello. Bello come vedere Cascioli con la Thunderbird Sport fremere dietro gli Speed, bello come non aver incontrato forze dell'ordine su dalla Forclaz. Col rumore degli scarichi liberi contro la parete che creava un tuono lungo qualche minuto e una sensazione di potenza e godimento e "come mi sto divertendo!"

Sempre così, quaranta, cinquanta chilometri e poi una piccola sosta e così via con i più "scaltri" che non si toglievano neppure il casco sino in cima al passo, se non per una sigaretta, qualche presa in giro o gli inevitabili commenti.

In mezzo alle valli boschive alpine siamo passati sotto il ghiacciaio dell'Argentiere e siamo arrivati a Camonix dove novanta italiani sono entrati in una Braserei senza sapere una parola di Francese e vi assicuro che niente è più bello di parlare italiano in Francia dove loro fanno di tutto per non capire, ma non per niente siamo italiani e noi ci si faceva capire lo stesso! (O sarà che si pagava e si era in tanti...?)

Alle due via di nuovo sulla superstrada che porta a Megeve. Certe cose non si potrebbero dire, ma molti di noi si son lamentati di non aver visto il



cancello di ingresso "del circuito". Due corsie, larghe, ben asfaltate e disegnate probabilmente dallo stesso che ha disegnato qualche circuito che vediamo in tv. Ma che fatica abituarsi a una strada così larga! Troppo bello da sembrare vero...

E poi avanti tra curve e risate sotto il casco, con il tempo che reggeva e le strade sempre più belle.

Sembrava di essere entrati in una realtà parallela, fatta di poche macchine e qualche altra moto oltre a noi qua e là. Quel giorno le strade della Val d'Aosta e della Francia si sono colorate solo dei colori della Union Jack delle nostre moto.

E mentre qualcuno subiva sorpassi non raccontabili, qualcun altro mostrava doti di guida nascoste e qualcun altro ancora uno stile di guida tutto suo ci siamo ritrovati a cinquanta chilometri "da casa".

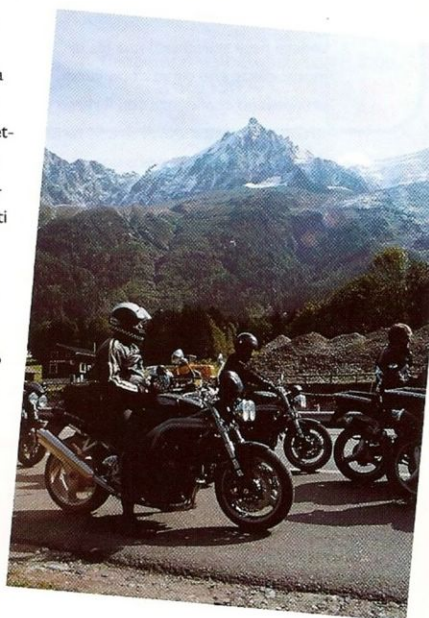
Per un'ultima pausa "in quota", il tempo di iniziare a metabolizzare la giornata indimenticabile e passare col pensiero alla cena che di lì a poco sarebbe iniziata.

Già la cena! Un altro dei momenti storici del Monte Bianco Raid! Difficilmente potrete trovare persone più casiniste dei fiorentini e dei ragazzi di Catanzaro una volta messi con le gambe sotto un tavolo! Ma anche gli altri non son stati da meno. E del resto le cene sono tra i momenti più belli dei nostri raduni, quando dopo tante ore di moto quel feeling magico che si è creato durante la giornata ha modo di consolidarsi. Una magia che non tutti i motociclisti hanno modo di capire..

E solo la stanchezza ha messo le parole fine alla lunga giornata di sabato, perché l'allegria e l'adrenalina del giro ci avrebbero fatto tirare avanti ancora a lungo!

E torniamo così a domenica, all'Italia sveglia senza luce, alla pioggia e le nubi basse intorno a noi alle facce ancora assonnate che con uno sguardo si ripromettono di ritrovarsi il prima possibile, di farlo più spesso, impregnate dalla soddisfazione di questi due giorni indimenticabili.

E forse il cielo grigio, i pensieri che già volano alla settimana di lavoro che arriverà, i saluti caldi e di amicizia servono proprio a questo, a rendere un po' meno triste l'inizio dei titoli di coda del raduno. Non rimane che il lungo nastro grigio dell'autostrada ma il pensiero già scorre alla Sicilia, il prossimo raduno.



Calendario Raduni RAT in Italia

Sarà un 2004 ricco di eventi quello che il RAT in Italia si appresta a fare.

Qui trovate l'elenco di tutti i raduni nazionali, ma ulteriori informazioni sono disponibili sul sito www.numerotre.it nella sezione Raduni & Attività.

Per iscrizioni e informazioni potete contattare l'indirizzo di posta: rat@numerotre.it.

Vi ricordiamo inoltre che sono ormai una realtà, una serie di eventi locali organizzati dalle nostre concessionarie riservati agli iscritti al RAT, ma aperti anche a tutti i proprietari di motociclette Triumph e a tutti coloro che vi vorranno partecipare a prescindere dalla motocicletta posseduta. Ulteriori informazioni le potete trovare su questo stesso numero del Torque.

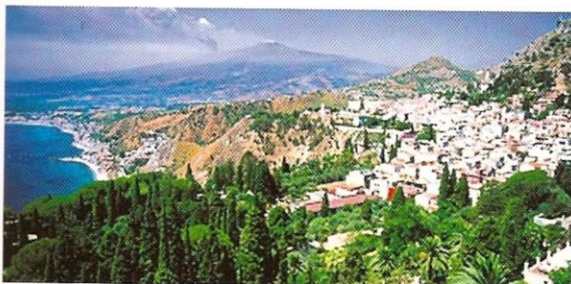
Sicilia Raid

18/19/20/21 Marzo 2004

Partirà con un grande evento la primavera di voi soci Rat e proprietari di Triumph! Da Palermo a Catania, dalle suggestive strade lungo la costa del Tirreno fino a quelle dello Ionio, passando per il caratteristico entroterra siciliano su strade una più bella dell'altra.

Cefalù, Capo d'Orlando, Francavilla e Taormina non sono che alcuni dei luoghi meravigliosi che il percorso prevede. E come sempre a guidarvi ci penserà un road book con tutte le informazioni del caso. Sono comunque previsti punti di incontro lungo il tragitto.

Il raid inizierà il 19 a Palermo dove in giornata è prevista la prima tappa a Cefalù, dove ci sarà il primo pernottamento. Il secondo giorno sarà sicuramente quello più intenso: si attraverserà la regione per poi arrivare fino a Taormina con il pranzo a Randazzo. Il sabato sera si pernorrà a Taormina. La domenica invece sarà dedicata al ritorno a casa.

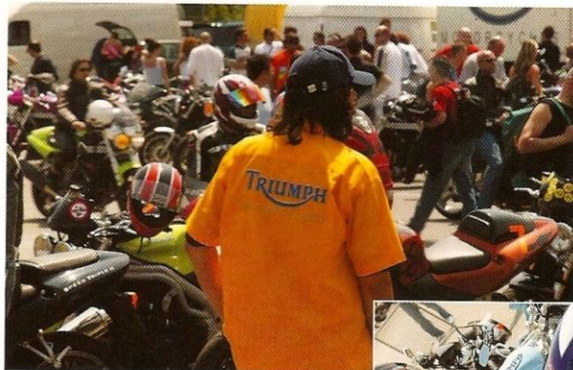


7° Triumph Day

22/23 Maggio 2004

E siamo a sette! Ma del resto non poteva essere diversamente. L'appuntamento forse più atteso da tutti i proprietari di Triumph durante l'anno si prepara ad un'altra incredibile edizione.

Segnatevi bene le date del 22 e del 23 Maggio 2004 se non volete



perdervi la grande festa del mondo Triumph, presso il "solito" Autodromo di Varano de'Melegari.

E dopo, la manifestazione di endurance, i mille turni in pista e la presenza dello Stuntman Kevin Carmichael (che speriamo possa essere ancora con noi) siamo pronti a stupirvi e coinvolgervi ancora di più!



Repubbliche Marinare (gara di regolarità)

16/17/18/ Luglio 2004

Un Raid fuori dall'ordinario, una sfida contro il tempo ma soprattutto contro se stessi. **Attenzione, non stiamo parlando di una gara a tutti gli effetti, non vince chi va più forte, ma vincerà il più costante!**

E soprattutto nel rispetto assoluto del codice della strada, visto che è proprio sui bei percorsi di tutta Italia che si svolgerà questo Raid.

E infatti lo scopo è quello di passare per tutte e quattro le gloriose Repubbliche Marinare. Venezia, Genova, Pisa ed Amalfi saranno la vostra meta e la vostra Triumph la fedele compagna di questo viaggio.

Partenza e arrivo coincideranno e lungo il percorso ci saranno diversi punti di ritrovo.

Tutte le informazioni dettagliate le troverete sul prossimo numero del Torque o nei prossimi mesi sul sito www.numerotre.it

Cinque Terre Raid

1/2/3 Ottobre 2004

Quale modo migliore di chiudere la stagione estiva se non puntare la propria moto verso il mare? Ecco appunto, quindi non potrete mancare al "Cinque Terre Raid"! Un giro in lungo e in largo, su e giù per la Liguria e le sue strade da sogno.

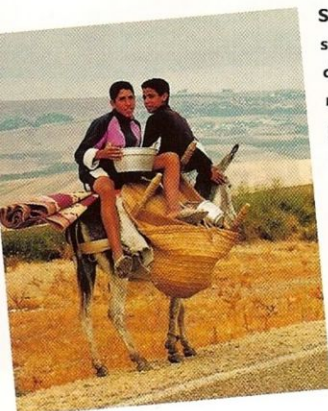
Che siano in vista mare e nel movimentato entroterra potrete star certi che le emozioni non mancheranno.

Il punto di incontro è previsto il venerdì sera davanti all'hotel, per poi essere pronti il giorno dopo alle ore 9.15 circa ad attaccare le strade di tutto il Levante ligure fino alla zona di Ponente. Immane la vista dei Paesini più caratteristici delle 5 Terre ed ovviamente una pausa..... focaccia!

Special Events

Marocco Avventura

Aprile 28-Maggio 9



Se il tuo appetito di moto è stato stuzzicato dal racconto di Michel Pain del suo viaggio in Marocco in questo numero del Torque, ora hai la possibilità di provare il Nord dell'Africa in prima persona.

L'apprezzato organizzatore di viaggi del RAT, Hervé Descamps sta pensando questa avventura per tutti quelli che cercano qualcosa di fuori dall'ordinario.

In sella dal 28 Aprile al 9 Maggio, si arriverà in Africa passando per la Francia immergendosi in un'altra cultura. Il programma completo sarà confermato nell'edizione invernale del Torque,

seguito poi da un viaggio di ricognizione durante l'anno, ma i posti saranno limitati, e costerà € 1.070,00 per persona, compresi traghetto e pernottamenti. Da come potete constatare nel racconto di Michel, tutte le Triumph sono idonee al tipo di viaggio, ma pensiamo che sicuramente i possessori di Tiger saranno i più soddisfatti!

Per maggiori informazioni o per prenotare, contattate Hervé all'indirizzo: herve.hdp@wanadoo.fr, oppure al numero telefonico +33 (0)4.66.85.42.96

Tour della Francia

Giugno 20-26

Qualcosa di speciale. Più di un semplice raid, ma senza arrivare a un tour organizzato. Questo moto giro toccherà alcuni dei punti più interessanti della Francia, accentuandosi più su un turismo leggero e la scoperta delle culture e cucine locali piuttosto che su tante ore da passare in sella.

Perfetto per un breve vacanza estiva.

Dopo aver lasciato Parigi domenica 20 giugno, il percorso ci porterà verso est, fino alla città roccaforte di Metz, per poi andare verso sud, dentro i meravigliosi scenari delle Alpi ad Aix-les-Bains. Martedì ci si sposterà verso Cannes e il Mediterraneo. Lo stop successivo sarà l'antica città romana di Nimes e poi Toulouse.

Il punto di arrivo sarà Isoire, vicino St Etienne nel Massiccio Centrale, dove è programmato l'incontro con il primo Raduno Nazionale RAT in Francia (maggiori informazioni nell'edizione invernale del Torque).

Il costo del tour è di soli € 600,00 a persona ed include il pernottamento, la colazione, la cena oltre al road book.

Per maggiori informazioni o per prenotare, contattate Hervé all'indirizzo: herve.hdp@wanadoo.fr, oppure al numero telefonico +33(0)4.66.85.42.96 .



Round the Packs

Catania – Motorwagen

Alessandra Zappala, 095 221 708 (zappalex@libero.it).

Catanzaro – Ad'A Motor Service

May 16: Calabria Mountain Run

Jul 18: Due mari una moto

Sep 5: Solosila

Pierpaolo Pecoraro, 0961 741 436 (ppecoraro@cegcomputers.com).

Firenze – Olivi e Motori

Dec 14: Tour Classic

Dec 23: Messaggio Augurale

Jan 1: Monte Senario

Jan 24-25: Umbria Run

Riccardo Savastano, 328 962 2665 (riccardobike@libero.it).

Genova – William Franceschini

Apr 4: Dietro la Riviera

Giù 26-27: Alpi Run

Set 11-12: Toscana Run

Enrico Piano, 010 837 0757 (enrico.p@franceschini.it).

Jesi – Luca's Motorcycles

Mar 28: Monte Nerone Run

Jun 13: Castelluccio in Fiore

Sep 26: Valico di Bocca Trabaria

Giuliano Belardinelli, 0731 60968 (gibela@tin.it).

Palermo – D'Alia Giovanni

Michele Supino, 091 307 202 (giovanni.dalia@libero.it).

Parma – Galli Moto

Apr 11: Cisa Run

Giù 18-20: Curve, tornati e carni alla griglia

Sep 12: Transappenninica Tosco-Emiliana Run

Francesco Moretti, 059 775 060 (info@fotomagia.it).

Verona – Martini

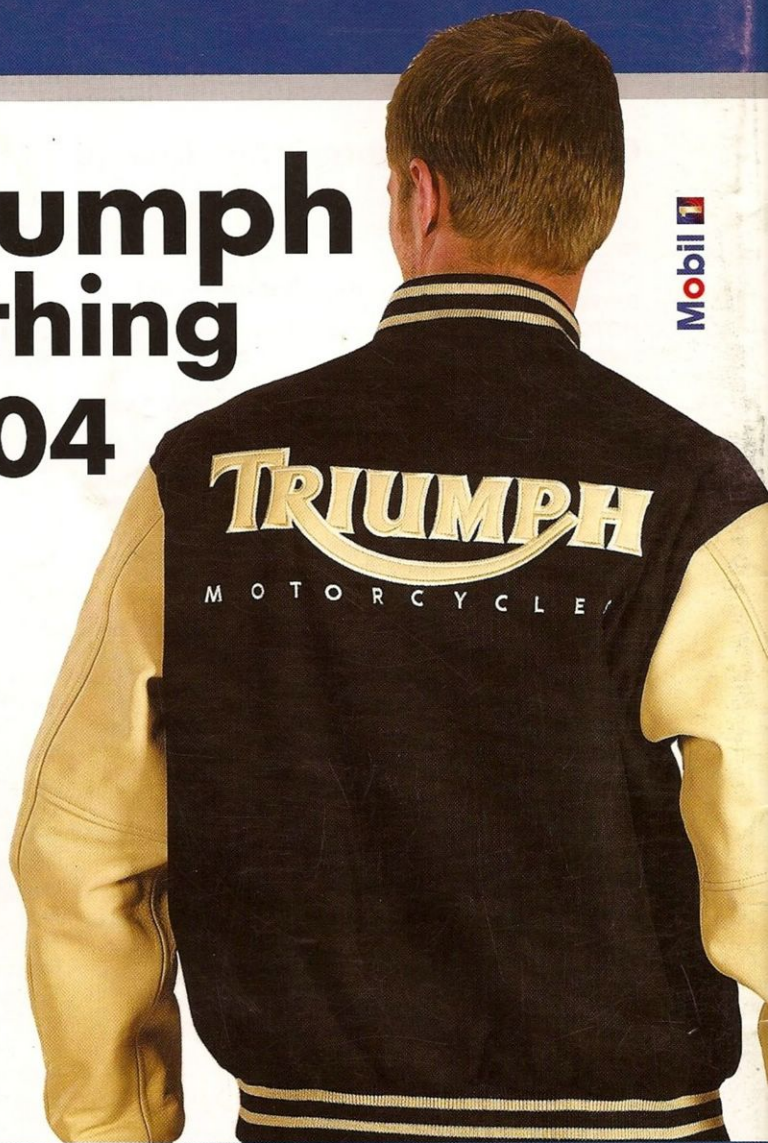
Francesca Gasperi, 045 820 1607 (Numerotrevr@infinito.it).

Concessionari autorizzati Triumph in Italia

NUMERO UNO MILANO S.r.l.	Milano	0039 02 33106464
OLIVI MOTORI di Vittorio Olivi	Firenze	0039 055 7323339 *
RE CARLO S.r.l.	Viterbo	0039 0761 307023
AMOS di Amodio Nicola	Bari	0039 080 5429658
DAYTONA s.r.l.	Brescia	0039 030 3367230
MOTORWAGEN S.r.l.	Catania	0039 095 221708 *
SUPERTRE' S.r.l.	Napoli	0039 081 7146223
MEG S.r.l.	Palermo	0039 091 307202 *
GALLI MOTO di Galli Umberto	Pilastrello	0039 0521 643920 *
CAFE' RACER STORE	Pesaro	0039 0721 288769
VARALDO S.n.c.	Savona	0039 019 812035
HAPPY MOTO S.r.l.	Torino	0039 011 752448
MARTINI S.r.l.	Verona	0039 045 8201607 *
SPEED TRIPLE S.r.l.	Roma	0039 06 36382160
ALO'S MOTORCYCLES S.r.l.	Massa	0039 0585 830087
BERTI MOTO S.r.l.	Bassano del Grappa	0039 0424 504420
MODOSIO MOTO S.a.s. di Modosio Giuseppe & C.	Barge	0039 0175 346267
FERRARI EXPOAUTOMOTO di Ferrari Fabrizio	Castromediano Cavallino	0039 0832 340700
MOTOSPORT S.n.c. di Niedermayr Alois	Bolzano	0039 0471 283238
SOLOMOTO SERVICE S.r.l.	Roma	0039 06 39375007
TAMBURINI IMPORT S.r.l.	Canaletti di Budrio	0039 051 6052248
HONY CARS di Vicomandi Onorio	Tolentino	0039 0733 973955
B.M. CENTRO MOTO S.n.c. di Giovanni Martinelli & C.	Bergamo	0039 035 312042
TECNOMOTO S.n.c.	Cagliari	0039 070 401314
HERMES S.r.l.	Padova	0039 049 772799
ROAR S.r.l.	Cesena	0039 0547 21864
OFFICINA CANEPARI di Gherpelli & C. S.n.c.	Modena	0039 059 283580
BARTOLLINI MOTO S.r.l.	Terni	0039 0744 300039
MOTO BOOM S.r.l.	Altavilla Vicentina	0039 0444 341802
ONORIO MOTO S.n.c. dei Flli Davoli	Reggio Emilia	0039 0522 692723
OFFICINE INGLESÌ S.r.l.	Salerno	0039 089 2580502
NOVI MOTO S.r.l.	Novi Ligure	0039 0143 2037
FAIETA MOTO S.r.l.	Silvi Marina	0039 085 9359721
FAIETA MOTO S.r.l.	Pescara	0039 085 4715947
MD MOTO di Marco Daniele	Ellera di Corciano	0039 075 5173004
C.M. DE ROSA S.r.l.	S. Maria Capua Vetere	0039 0823 847561
MOTO BODEMA S.r.l.	Latina	0039 0773 474346
AD'A MOTOR SERVICE di Andrea D'Audino	Soverato	0039 0967 522175 *
MOTO AFRICA ADVENTURES S.a.s. di Gargiulo Fernando & C.	Induno Olona	0039 0332 203615
DREAM BIKE di Clemente Andrea	Monfalcone	0039 0481 791300
CHIMOTO S.r.l.	Limbate	0039 02 99055533
PADDOCK S.r.l.	Arezzo	0039 0575 300761
AUTOVELOX di Giuliano Scavone	Pignola	0039 0971 469919
RUOTE A RAGGI di Roberto Frosini	Milano	0039 02 57403809
MOTORICAMBI di Dal Bello Franco	Pordenone	0039 0434 570138
MOTORICAMBI di Dal Bello Fulvio	Conegliano Veneto	0039 0438 61510
DREAMBIKE S.r.l.	Tricesimo	0039 0432 852083
DE ROSA S.r.l.	S. Maria Capua Vetere	0039 081 5630099
LUCA'S MOTORCYCLES S.r.l.	Jesi	0039 0731 215220 *
MOTO SERVICE S.n.c. di Di Cesare M. & Cappello C.	San Severo	0039 0882 224929
BANDIROLA MOTO S.n.c.	Voghera	0039 0383 47857
G.T. RACING di Gerini Andrea & C. Sas	Gambarare di Mira	0039 041 4266186
AB MOTO DUE S.r.l.	Roma	0039 06 78469630
AE MOTO S.r.l.	Sesto San Giovanni	0039 02 26229877
VIEMME S.r.l.	Paruzzaro	0039 0322 541999
WILLIAM FRANCESCHINI S.r.l.	Genova	0039 010 8370757 *



Triumph Clothing 2004



L'abbigliamento ufficiale lo trovate qui!

Numero Tre

Arezzo	Numero	Tre	Tel.	0575380114
Brescia	Numero	Tre	Tel.	0303367230
Catania	Numero	Tre	Tel.	095221708
Firenze	Numero	Tre	Tel.	0557323339
Massa	Numero	Tre	Tel.	0585830087
Milano	Numero	Tre	Tel.	0233106464
Napoli	Numero	Tre	Tel.	0817146223
Palermo	Numero	Tre	Tel.	091307202
Parma	Numero	Tre	Tel.	0521643920
Pesaro	Numero	Tre	Tel.	0721288769
Udine	Numero	Tre	Tel.	0432852083
Verona	Numero	Tre	Tel.	0458201607
Viterbo	Numero	Tre	Tel.	0761307023

Concessionarie autorizzate

Bassano (VI) - Berti M.	Tel.	0424504420
Cagliari - Tecnomoto	Tel.	070401314



TRIUMPH
MOTORCYCLES

Caserta - C.M. de Rosa	Tel.	0823847561
Foggia Moto Service	Tel.	0882222223
Forlì - Motospecial	Tel.	054721864
Latina - Motobodema	Tel.	0773474346
Milano - AE Moto	Tel.	0226220227
Milano - Chimoto	Tel.	0299055533
Monfalcone (GO) - Dream Bike	Tel.	0481791300
Napoli - De Rosa	Tel.	0815630099
Padova - Hermes & Sette	Tel.	049772799
Perugia - MD Moto	Tel.	0755173004
Pescara - Faieta Moto	Tel.	0854715947
Pordenone - Motoricambi	Tel.	0434570138
Teramo - Faieta Moto	Tel.	0859359721
Treviso - Rebuschi Racing	Tel.	0422445436
Vicenza - Moto Boom	Tel.	0444341802
Voghera - Bandirola	Tel.	038347857