



10th Anniversary 2012-2022

Newsletter Registro Storico Triumph n. 15

Cari Triumphisti, Amici e Sostenitori del RST,

"vi scrivo per augurarvi un prospero, migliore e divertente 2022 in sella alle vostre amate Triumph". Questa frase era la preferita di **Sandro Zornio**, fondatore e primo presidente del Registro, per inaugurare la nuova stagione e invitare gli iscritti a una piccola donazione per rimpinguare le casse del RST, che, ti ricordo, è un'associazione senza scopo di lucro. Come sai, purtroppo il nostro Sandro ci ha lasciato lo scorso 18 maggio e ho accettato la responsabilità di agguantarne il testimone, prima ancora che per l'amore verso le Triumph, in omaggio al Presidentissimo. Quindi a lui, alla sua passione e al grande lavoro che finora ha fatto correre il Registro sulle sue ruote. Non hai idea - e fino a poche settimane fa, lo ignoravo anch'io che ne ero il vice - di quante faccende si occupasse Sandro. E quanta dedizione, precisione e amore profondesse nel Registro. Era un autentico deus ex machina, che faceva da sé e per tre. Rilevarne il compito di portare avanti il Registro non è stato facile: la sua scomparsa così improvvisa e dolorosa ha impedito un normale passaggio di consegne. Per fortuna, l'aiuto della sua compagna Erika e quello degli amici che si sono stretti intorno alla sua creatura ci ha consentito di riprendere a pieni giri l'attività dal 1° gennaio.

Il nuovo organigramma del Registro Storico Triumph

Paolo Sormani è il nuovo presidente del RST, mentre **Paolo Capozio** è confermato nel ruolo di vicepresidente. La new entry del direttivo è il segretario **Alessandro Morana**, mentre **Antonio Ventura** è responsabile della commissione tecnica e dei referenti storici e di zona che collaborano al Registro. Li conoscerai meglio uno a uno nelle prossime Newsletter. Gli amici che ci danno una mano nel raccogliere localmente le adesioni e dare un giudizio alle Triumph iscritte, a volte autentici rompicapo da risolvere, sono numerosi e sparsi per mezza Italia. A tutti loro va il nostro ringraziamento più sincero. C'è [una pagina dei contatti](#) nel sito Registrostoricotriumph.it che li elenca tutti, con tanto di e-mail per mettersi in comunicazione con loro.

Qualche parola su di noi. Chi ti scrive ha 54 anni ed è giornalista di moto e auto dalla fine del secolo scorso. Ho partecipato alle due stagioni del reality contest televisivo "Lord of the Bikes", ho scritto i testi del libro Triumph "So Special" pubblicato da Skira e in aprile uscirà il nuovo "La curva perfetta" realizzato con Carlo Cianferoni di GSSS, per Giunti. Da sempre gli amici mi chiamano Muz. L'amore per la moto inglese e la cultura delle special è "colpa" di un viaggio al Tourist Trophy: fu in quell'anno, nel '99, che mi comprai una Speed Triple del '97, una delle prime a doppio faro in Italia. All'epoca lavoravo nella redazione di Cafe Racer e la motò diventò la "project bike" della rivista.

La foto qui accanto fu scattata per l'articolo pubblicato vent'anni fa - ero molto più giovane e magro, ma già abbastanza scemo. Faccio parte del RST fin dal primo giorno, Sandro mi chiese di esserne il vicepresidente. Io ero scettico: c'era proprio bisogno, di censire le Triumph youngtimer e poi classiche circolanti in Italia? Il RST ha costituito lo sviluppo del suo sito splendido lavoro nel sito Fedrotriple.it e i fatti gli hanno dato ragione. Nel succedergli per i prossimi tre anni, mi auguro di esserne all'altezza.



Classe '77, **Paolo Capozio**, Kappa per gli amici, vive a Chiavari (Genova) ed è appassionato Triumph praticamente da sempre. Nel 2004 acquistò una Bonneville del nuovo corso e da quel giorno, almeno una Triumph è stata sempre nel suo garage. Collabora da sempre con il Registro Storico Triumph e ama le moto originali, in particolar modo le T300 anni 90 prodotte a Hinckley. Oggi custodisce gelosamente una rara Daytona 1000 model year 1991 da restaurare, una Trident 750 del '92, una Speed Triple e una Trophy del '96. Da sempre Paolo è un organizzatore e si diverte, ormai da anni e con soddisfazione, a creare piccoli e grandi eventi e raduni motociclistici.



Attualmente divide il suo impegno nel RST con "Reunion 80/90", che ha il suo culmine nel raduno annuale di settembre, dedicato a tutte le motociclette prodotte negli anni 80 e 90.

Alessandro Morana ha 35 anni, risiede nel Trevigiano a Susegana, e lavora come elettrauto. Fin da piccolo si è nutrito della passione dei motori, della meccanica e delle auto d'epoca. Si è avvicinato alle Triumph praticamente per caso, racconta, quando vide e s'innamorò all'istante di una Thruxton 900 a carburatori del 2008. Iniziò a modificarla per farla sembrare sempre più "vecchia scuola", con richiami alle mitiche Triumph da gara degli anni 70. Grazie alla Thruxton, ha conosciuto un gruppo di amici Triumphisti della zona, di cui molti partecipano attivamente agli eventi del RST nel Trevigiano. Fra i nuovi amici c'era Sandro Zornio, che "all'epoca stava pensando di creare il Registro Storico Triumph per via dei problemi riscontrati nell'iscrivere la sua Trophy 1200 all'ASI. Secondo l'ente certificatore non esistevano Trophy 1200. Figurava come un 1000". Alessandro ha seguito il Registro praticamente fin dalla sua nascita seppur da esterno. Da un paio d'anni è referente di zona e attualmente gira su una Thruxton R 1200, in attesa di trovare una classica giusta per farle compagnia in garage.

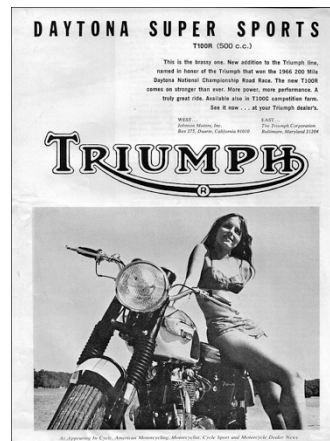


Antonio Ventura, meglio noto come **Tony Daytona**, ebbe il suo primo giro in moto a tre giorni (!) sulla Sertum di suo padre, che lo portò a casa dopo essere nato a Torino nell'aprile del '64. Da sempre le moto sono parte della famiglia, come la colazione e la cena. A 18 anni aveva già avuto moto di svariate cilindrata e specialità, soprattutto ferrivecchi da sistemare. Tony Daytona entrò nel RST nel 2015. L'amore per le Triumph sbocciò con la Speed Triple T301 Fireball Orange del '94. Da allora per il suo garage sono passate quattro Daytona 955i, poi Bonneville e, con suo figlio, tutte le varianti di Speed, Street Triple e Daytona. Ha vissuto gli anni del Rat Pack di Numero 3 Torino. Fra i viaggi in Triumph, sette Elefantentreffen e quattro nel Regno Unito, con l'immane pellegrinaggio a Hinckley. Da dieci anni, Tony fa parte della NBB che organizza il raduno annuale delle inglesi storiche a Costigliole. Oltre a un Tiger 800 Xc, oggi possiede una dozzina di storiche e classiche inglesi e italiane che guida ogni giorno a turno, tra le quali una 750 Trident del 1971 e una Daytona del '99, più un paio di Jap anni 70 e 80. Pratica il Trial, l'Enduro "e varie tassellaggini", come dice lui.

Basta poco per rendersi conto come noi Triumphisti del Registro siamo una grande famiglia diffusa. Ecco perché abbiamo voluto che restasse anche la presenza di quella di Sandro Zornio. Per questa ragione, all'unanimità, il consiglio direttivo ha deciso di attribuire la carica di Presidente onorario alla figlia Camilla. Un modo in più per ricordare quanto è stato importante suo papà per noi. Chissà se fra qualche anno, quando sarà adulta e patentata, arriverà una richiesta di iscrizione anche da lei...

Da gennaio sono riaperte le iscrizioni al Registro. Ecco le prime dell'anno!

Come accennato nelle prime righe della Newsletter, l'assenza di un passaggio di consegne ha bloccato l'attività del Registro per otto mesi. Con pazienza e dedizione, il direttivo ha rimesso insieme i pezzi e riavviato il motore. Così abbiamo potuto riaprire le iscrizioni temporaneamente sospese. La prima è, in realtà, l'ultima presentata nel 2020. Si tratta di una moto importante, una **Tiger T100 Daytona del 1969** appartenente al toscano **Stefano Chiti**. Importante perché questa sportiva da 500 cc e mono carburatore fu così battezzata per la vittoria di Buddy Emler alla 200 Miglia di Daytona nel 1966. Il pilota americano si classificò primo su una Triumph Tiger 100 allestita dal Reparto corse alla velocità media di 155.5 km/h. Niente male! È una delle tante vicende della Casa inglese che, prometto, aggiungerò sul nostro sito nei prossimi mesi.



La seconda Triumph iscritta appartiene all'età di Hinckley e ha casa - anzi, garage - in provincia di Torino: è una **Speed Triple T509** da 885 cc del 1998. Appartiene a **Yuri Ventura**. Se il cognome può ricordarvi qualcosa, non è casuale: è uno dei figli di Antonio, da molti conosciuto con il nome d'arte e di manetta di Tony Daytona. Quando si dice: appassionato per forza!



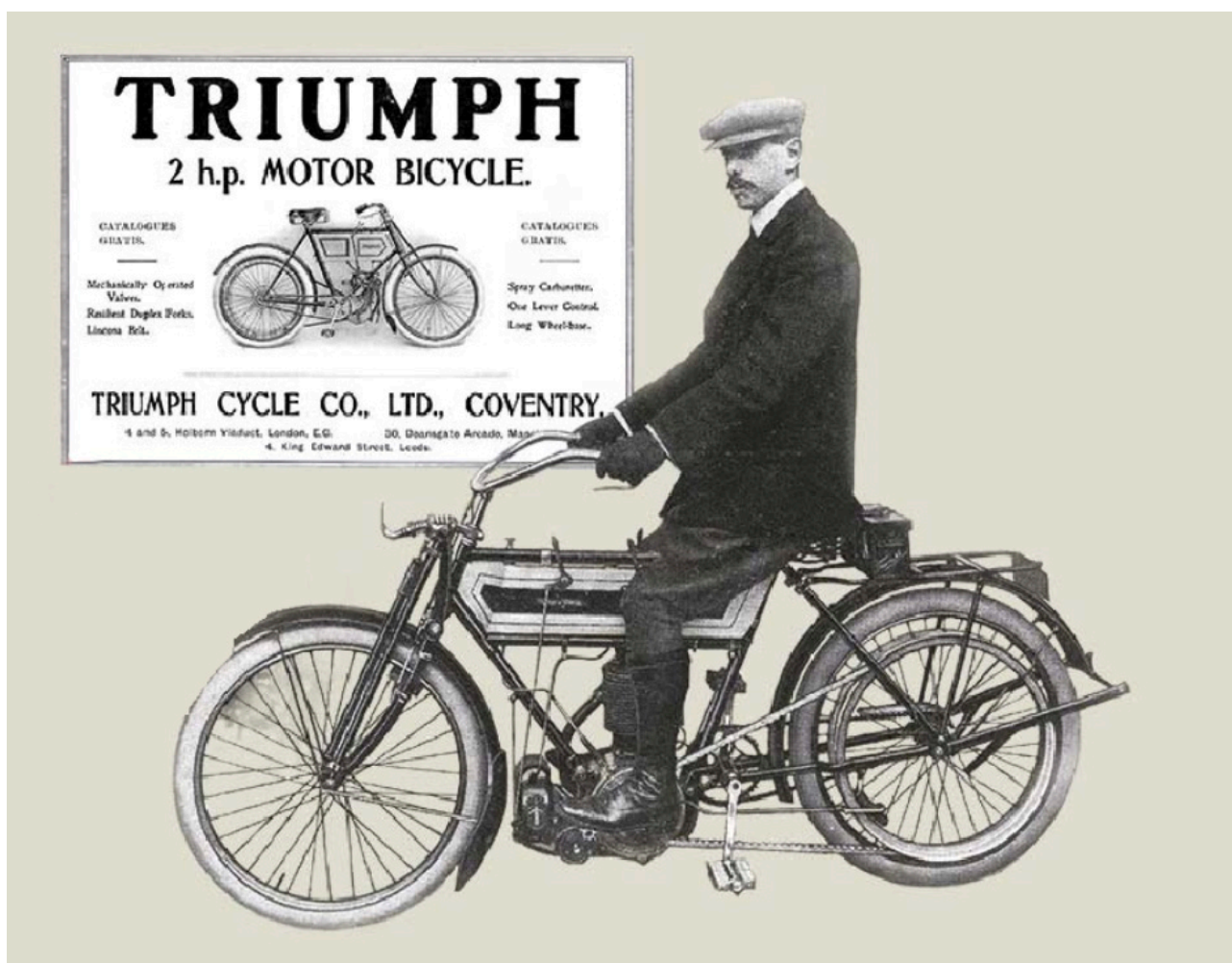
[RST 079](#) - Speed Triple T509 885 cc, MY 1998

Quanto prima, provvederemo all'aggiornamento dello stato, dei proprietari e delle fotografie delle Triumph iscritte: se qualcuno ne avesse la necessità, preghiamo di comunicarcelo scrivendo alla casella e-mail info@registrostoricotriumph.it.

2022: un anno di anniversari importanti

Quest'anno sarà fatidico, cruciale per avvenimenti che vanno ben oltre le nostre "belle motociclette inglesi". Certo è incredibile notare come, nel solo 2022, cadranno tre anniversari così importanti come il 10° anno del RST, il 120° dalla fondazione della Triumph Motorcycles e il 20° dalla scomparsa di Carlo Talamo. Qualcuno di voi avrà notato sul sito il logo del 110th Anniversary rimasto per anni accanto al nostro logo. Questo perché Sandro aveva scelto il 2012 per il suo valore simbolico.

Il 1902 è indicato come anno di nascita ufficiale della Triumph Engineering Co. Ltd, a Coventry. L'azienda fu fondata da un tedesco emigrato da Norimberga, Siegfried Bettmann, che aveva iniziato a produrre e vendere biciclette. Il nome Triumph fu adottato per la prima volta nel 1886, ma è solo 16 anni dopo che Bettmann estese la produzione a Coventry per la produzione di motociclette. La prima Triumph fu una bicicletta dotata di motore monocilindrico Minerva, di produzione belga. Nel 1903 Triumph ne vendette 500 esemplari e il successo fu tale, che l'anno successivo Triumph cominciò a costruire moto interamente originali.



(dal sito Triumph Motorcycles Italia)

Nel 2002, l'anno del Centenario già reso funesto dall'incendio della fabbrica di Hinckley, Carlo Talamo ha perso la vita in un incidente stradale su una delle sue Triumph speciali. È un personaggio unico che, sono sicuro, non ha bisogno di presentazioni. Già importatore di Harley-Davidson, ha avuto il merito fondamentale di aver creduto nelle Triumph del nuovo corso inaugurato da John Bloor nel 1983; e di averle portate in Italia nel 1990, dopo anni di assenza.

Ricordo che, per dimostrare la bontà tecnica del progetto, la qualità e la modernità dei nuovi motori con relativa assenza di perdite d'olio, Talamo le esibiva dietro le vetrine della Numero Tre di via Niccolini a Milano su un costoso tappeto persiano. Come a dire: sono oggetti così belli, che potete tenerli in soggiorno...



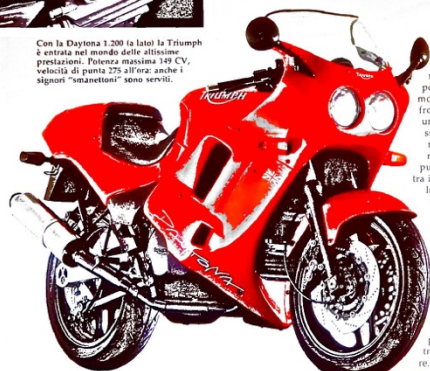
La storia di Carlo Talamo è ampiamente documentata sul sito [Fedrotriple.it](https://www.fedrotriple.it), che ha anticipato la creazione del Registro Storico Triumph e, grazie al lavoro di documentazione di Sandro Zornio, è considerato la fonte principale delle vicende legate a Talamo, alla Numero Uno e alla Numero Tre. Se invece volete approfondire, date un'occhiata alle [pagine di storia del nostro sito](#). Sono riportati quasi tutti i decenni, ma mi riprometto di integrarla nell'anno del 120th Anniversary.



Su due ruote
IL RITORNO DELLA REGINA

Per la gloriosa Triumph i tempi bui ormai sono soltanto un ricordo, grazie al totale rinnovamento dei motori e della ciclistica

Con la Daytona 1200 (a lato) la Triumph è entrata nel mondo delle altissime prestazioni. Potenza massima 149 CV, velocità di punta 275 all'ora: anche i signori "smanettoni" sono serviti.



Dieci anni fa, nel 1983, la Triumph sembrava destinata a scomparire dal mercato. Erano stati fatti diversi tentativi per salvare la gloriosa Casa inglese, compreso quello di formare una società cooperativa, tutti con esito fallimentare. Fu a questo punto che il miliardario (in sterline) John Bloor, una fortuna costruita con l'edilizia e una grande passione per la moto, acquistò il marchio.

Chi pensava che Bloor sarebbe rientrato sul mercato nel giro di pochi mesi rimase deluso. Il suo obiettivo era chiaro: tornare sulla scena motociclistica con prodotti al passo con i tempi. Fu realizzata una nuova sede ad Hincley e sviluppata una nuova gamma di motociclette in base a criteri estremamente moderni.

Quando la nuova Triumph si è presentata sulla ribalta internazionale, al Salone di Colonia del '90, ha messo in mostra una gamma molto interessante. In particolare hanno polarizzato l'attenzione i motori modulari a tre e quattro cilindri frontemarcia. Lavorando su un unico alesaggio, 76 millimetri, e su due valori di corsa, 55 e 65 millimetri, ad Hincley hanno realizzato una famiglia di propulsori con cilindrata comprese tra i 750 e i 1.200 centimetri cubici.

In pratica il 76 per 55 e 750 nella versione tre cilindri e 1.000 in quella a quattro, mentre i 76 per 65 sono rispettivamente 900 e 1.200. Inutile dire che pistoni, bielle, valvole e altri particolari sono in comune, per abbattere i costi di produzione.

Anche sul piano della ciclistica Bloor ed il suo staff hanno puntato su una grande razionalità. Il telaio, uguale per tutti i modelli, è un monotrave superiore semplice e lineare. Per quanto riguarda la componentistica ad Hincley non sono caduti in tentazioni autarchiche: numerose parti delle nuove Triumph sono di provenienza giapponese.

La gamma, composta originariamente da sei modelli (Trident 750 e 900, Trophy 900 e 1.200, Daytona 750 e 1.200), per il 1993 si è arricchita e ampliata. Le classiche Trident senza carenatura sono state affiancate dalla Trident 900 Sprint, equipaggiata con una semicarenata da gran turismo. È arrivata la prima enduro Triumph, la Tiger, che monta un 900 tre cilindri, e soprattutto la Daytona viene ora proposta nelle cilindrata 900 e 1.200. La Daytona 1200 rappresenta la nuova punta di diamante della gamma ed è una moto sportiva che dovrebbe porsi in concorrenza con i prodotti giapponesi sul loro terreno: quello delle prestazioni.

Claudio Franceschini



La Trophy 1200 (a lato) è la più grande delle motociclette Triumph. Camada e protettiva, è studiata per il turismo "cruiser". È disponibile anche in versione "High Torque", con potenza limitata a 100 cavalli (contro i 130 della versione standard) a tutto vantaggio della coppia. Al centro, la Sprint 900 "vestita" con una semicarenata dal disegno gradevole. La Trident 750 (in basso) conserva uno dei nomi più gloriosi della storia della Triumph. È disponibile nelle classiche colorazioni verde inglese e crema, nero e rosso, oppure rosso scuro con i lati del serbatoio neri.

SCHEDA TECNICA
Triumph Daytona 1.200

Mecanica. Motore quattro tempi, quattro cilindri; fontanella raffreddata a liquido. Distribuzione a due alberi a camme in testa con quattrini valvole per cilindro. Cilindrata 1.180 cm³; alesaggio 76 mm; corsa 65 mm. Rapporto di compressione 12:1. Lubrificazione a carter umido con pompa a scoppio a doppia rotazione e radiatore di raffreddamento. Accensione elettronica CDI. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a sei rapporti. Trasmissione finale a catena.

Ciclistica. Telaio monotrave superiore con doppia colla inferiore in acciaio. Sospensioni ant. forcelle telescopiche con steli da 43 mm completamente regolabili; sospensione post. monoammortizzatore regolabile sul precarico nulla e nel freno idraulico in estensione. Freno ant. a doppia disco da 310 mm con pinza a pistoni; freno post. a disco da 255 mm. Pneu-
matici: ant. 120/70-17, post. 180/60-17.
Peso e prestazioni. Peso a secco 218 kg. Potenza massima 149 CV. Coppia max 11,7 kgm. Velocità massima 275 km/h.




156
157

(scan dalla rivista di auto AM del febbraio 1993)

Donazioni per ripartire con la marcia giusta

Per il Registro Storico Triumph, il 2022 è un "anno zero" anche dal punto di vista economico. Come associazione non profit, non genera utili e in questo caso particolare non può contare nemmeno su un minimo fondo cassa. Il RST si sostiene economicamente attraverso le donazioni dei suoi sostenitori e grazie al merchandising che produce. È solo ed esclusivamente grazie al vostro sostegno volontario che possiamo proseguire ed espandere le attività. Il rinnovo della moto è sempre stato gratuito, così come la pagina web dedicata alla vostra Triumph resta online senza costi aggiuntivi, o abbonamenti da rinnovare.

Ad oggi abbiamo quasi trecento motociclette iscritte al Registro Storico Triumph: sarebbe sufficiente un contributo di almeno 10 euro da parte di ognuno degli iscritti, per raccogliere buona parte del budget necessario per la stagione 2022. Ecco perché ti chiedo **la cortesia di prenderti cinque minuti del tuo tempo per fare una piccola donazione al Registro Storico Triumph cliccando sul pulsante "Donazione"** che trovi in homepage. Funziona tramite Paypal. Altrimenti, se preferisci, con bonifico bancario, o anche alla vecchia maniera, infilando una banconota in busta da spedire all'indirizzo che trovate qui sotto:

Eccoti tutti i riferimenti necessari (causale: **Donazione RST 2022**):

- Paypal all'indirizzo info@registrostoricotriumph.it
- Bonifico al c/c Crédit Agricole intestato a Paolo Sormani, codice IBAN IT51A0623009400000047602358

- Per corrispondenza: Registro Storico Triumph c/o Paolo Sormani, via Pertini 12, 20873 Cavenago di Brianza (MB)



Sono ancora disponibili gli scaldacollo "Special Edition", blu con il logo storico. Il prezzo è invariato a 10 € - anche questa è una... calorosa dimostrazione di sostegno, alle stesse modalità illustrate qui sopra. Con Jacopo, il nostro grafico a sua volta "storico", stiamo approntando un logo celebrativo da stampare sulle T-shirt che contiamo di presentare agli iscritti a primavera. Probabilmente qualcuno di voi indossa ancora le magliette della "special edition" dell'anno di fondazione, o del 5° anniversario. Custoditele con cura, sono cimeli da tenersi stretti! Entro l'autunno arriveranno anche le felpe. Quando le T-shirt del 10° anniversario saranno pronte, ne daremo annuncio sulla pagina del [nostro gruppo Facebook](#), su quella del [Mercatino del RST](#) e sulla homepage del sito Registrostoricotriumph.it, che vi invitiamo a visitare con regolarità.

Il Registro Storico Triumph è ufficialmente riconosciuto dalla [Triumph Motorcycles Italia](#) e dalla [Federazione Motociclistica Italiana](#), quale Registro di Marca. Dal 2021, ha aderito al [CRSMM](#) - **Coordinamento Registri Storici di Marca/Modello**. Lo scopo è di rendere più chiari e istituzionali i rapporti di affiliazione alla Federmoto, alla quale il RST invia la documentazione delle Triumph storiche ritenute idonee al Registro Storico Italiano. In alternativa, il CRSMM individuerà un diverso ed efficace percorso omologativo attraverso gli altri enti certificatori italiani. Staremo a vedere.

Per il momento, **grazie** di nuovo a tutti coloro che in questi dieci anni di attività ci hanno supportato e, spero, continueranno a farlo. Alla prossima Newsletter!

15 gennaio 2022

Paolo Sormani

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paolo Sormani', written in a cursive style.

Le Triumph che hanno fatto la storia abitano qui. Welcome
