

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

ETÉ 1999

No 12



CONTES
DE TIGER

Nous sommes là pour vous aider

Si vous avez des questions concernant les activités et événements RAT dans votre pays, veuillez contacter votre responsable national. Si vous avez des questions ou des problèmes concernant votre qualité de membre RAT, veuillez contacter le Directeur International RAT, Neil Webster.

● **Directeur International:** Neil Webster
+44 (0)1455 891515
fax +44 (0)1455 891450
email neil.webster@triumph.co.uk

● **Bénélux:** Lida Hoogerstra
+31 (0)71 305 1562
fax: +31 (0)71 305 1569
email: general@greenb.nl

● **Brexit:** Arthur Alcantara
011 220 1239

● **Canada:** Chris Ellis
506 328 8853
fax 506 328 4608

● **France:** Email neil.webster@triumph.co.uk

● **Alleragne:** Martin Driehaus
06175 933641
fax 06175 933627
email martin.driehaus@triumph.co.uk

● **Grèce:** Patrice Harth
fax 0925 3918

● **Italie:** Alessandra Gasperini
fax 039 2495 81922

● **Nouvelle Zélande:** Rosayne Gardner
09 376 6452
fax 09 276 4065

● **Norvège:** Simon Dimmock
fax 0671 13470
email simon.dimmock@colbjornsen.no

● **Afrique du Sud:** Mike Davison
fax 011 792 8100

● **Espagne:** Alberto Vasquez
fax 61 552 2576

● **Suède:** Hans Blomqvist
fax 08 68 3850

● **RU:** Lee Parlow
01455 891515
fax 01455 891450
email lee.parlow@triumph.co.uk

● **E.-U.A.:** Travis Miller
fax 770 631 6401
email travismiller@aol.com

TORQUE est publié trimestriellement par la Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 81, Hockley Lane, Angouleme LE30 5ZP et envoyé directement à tous les membres RAT. Les membres individuels paient 3,75 £. Les produits et services présentés dans la publication contiennent des appareils par Triumph Motorcycles Ltd ou la Riders Association of Triumph Ltd.

Rédacteur en chef: Neil Webster.
Conception: Red Square Graphics.
Production: Bob Perry Marketing Services.
Publicité: Javier Green, Warner Group Sales.
+44 (0)1778 391052, fax +44 (0)1778 394740.

SOMMAIRE

- 3 *Actualités Triumph*
- 8 *Le Monde RAT*
- 9 *Que se passe-t-il ?*
- 15 *En voyage*
- 23 *Projets Triumph*
- 26 *Tour de l'usine*
- 30 *Lettres*
- 32 *Profil Daytons*
- 36 *Il y a quelque temps*
- 38 *Des affaires qui roulent*

Au départ

Ce numéro de Torque vous donne tous les détails de notre deuxième week-end de Festival d'Usine Triumph qui aura lieu le week-end des 17 et 18 juillet.

Nous avons prévu un programme d'activités fantastique, dont une ballade autour de Stratford-Upon-Avon le samedi, un spectaculaire banquet médiéval anglais le samedi soir et une journée portes ouvertes à l'Usine Triumph le dimanche. Nous attendons un nombre exceptionnel de membres RAT et d'amis pour faire de cet événement le grand moment de l'année, alors ne le manquez pas !

Si vous voulez nous rejoindre au banquet du samedi soir, n'oubliez pas qu'il est nécessaire de réserver un billet à l'avance. Aucun billet ne sera disponible le jour même. Voir à l'intérieur pour les détails.

La journée portes ouvertes elle-même a un programme chargé, avec un cascadeur sur Triumph, des courses de mité motos, des expositions, des jeux, des compétitions et des peis, plus évidemment la possibilité de faire le tour de l'Usine Triumph elle-même.

Même si vous ne pouvez pas vous rendre au Festival Usine, notre calendrier d'événements est plus qu'un simple formulaire de quoi soutenir les appareils motocyclistes les plus grands. Donc, pourquoi ne pas sortir votre machin et nous rejoindre tandis que le soleil brille encore ?

Des renseignements concernant les principaux événements que nous avons prévus pour cet été et cet automne sont contenus dans ce numéro de Torque, mais si vous avez accès à l'internet, consultez les dernières informations sur les pages RAT du site Web de Triumph. Vous trouverez le site Triumph à www.triumph.co.uk, saisissez le mot de passe TORQUE et la mention RAT891515 pour rentrer dans la section réservée aux membres RAT.

Si vous avez besoin d'autres informations, n'hésitez pas à contacter Neil Webster ou votre responsable RAT national. Leurs coordonnées sont indiquées ci-dessous.

Je participerai à autant d'événements que je pourrai cet été et je me réjouis de rencontrer autant de membres que possible.

A très bientôt !

Neil Webster, Directeur International, RAT.





La nouvelle usine Triumph

Le travail de construction a commencé pour une nouvelle usine Triumph qui donnera à la société la capacité de doubler sa production au cours des prochaines années.

Le chantier de 20 hectares est adjacent à l'usine de 5 hectares existante de la société à Hinckley dans le Leicestershire, et portera la production annuelle potentielle à près de 40.000

machines.

Le travail préparatoire sur le chantier a débuté en mars, le commencement des travaux de construction à proprement dit étant prévu pour l'été. Les premiers moyens de production seront en place d'ici la fin de l'année.

La nouvelle installation de roues travaillera avec l'usine existante, ce qui permettra à Triumph d'étendre sa

gamme et d'augmenter la production tout en intégrant les procédés et le matériel de production les plus modernes.

La première phase du développement impliquera le déplacement de la production des cadres et des bras oscillants dans la nouvelle usine, la deuxième sera de relocaliser les opérations de peinture et de montage.

Premier rôle pour les Speed Triple

La star du cinéma Tom Cruise se déplacera en Triumph dans son prochain film à grand spectacle. L'Américain amoureux de vitesse et son partenaire Steve Zahn apparaîtront sur des Triumph Speed Triple dans 'Mission Impossible 2' qui est actuellement en pré-production dans les studios de la Fox à Sydney, en Australie.

Triumph America a envoyé dix Speed Triple par avion à Sydney pour le tournage, qui prendra 12 semaines. Les motos seront les seuls moyens de transport que l'on verra être utilisés par les héros Cruise et Zahn pendant le film.

La sortie du film est prévue aux Etats-Unis pour novembre.



Les Triumph Speed Triple seront les moyens de transport de toutes les aventures pour les stars de 'Mission Impossible 2'.

Le cran australien

L'ÉQUIPE de Course de l'Armée Australienne a engagé les services d'une Triumph Daytona T595 lorsqu'elle a planifié son assaut de la course d'endurance des Six Heures de la Crique Est de l'an dernier.

Les pilotes Craig White et Murray Jones avaient bataillé de la 24ème place sur la grille de départ à la 16ème place lorsque White - caporal dans l'armée - a chuté, se cassant deux côtes. En dépit de ses blessures, il a réussi à amener la moto aux stands avant de s'effondrer dans les bras de ses mécaniciens !

Jones était alors seul pour les trois heures restantes, mais s'est battu contre la chaleur, les crampes et la déshydratation pour terminer la course et finir à 75 pour cent de la distance parcourue par les vainqueurs - un effort fantastique.

White a également pris part aux championnats de Formule 1 et BEARS 1998 et prévoit une autre course sur Triumph en 1999.



L'équipe de course de l'armée australienne avec les pilotes Murray Jones (à gauche) et Craig White.



Le caporal Craig Jones porte sûrement les couleurs de l'armée lorsqu'il court.

Les photos ont été amablement prêtées par Triumph Australia.

Accessoires Thunderbird

MALGRÉ plusieurs modifications de détails apportées au modèle Thunderbird 1999, de nombreux accessoires Triumph existants peuvent toujours être installés sur la moto.

Tous les articles en chrome

présentés sur les pages 22 et 23 du catalogue d'accessoires Triumph de cette année s'adaptent sur la Thunderbird 1999, à l'exception du dispositif protecteur de chaîne chromé (numéro de pièce A205802) pour les machines ayant un numéro de série jusqu'à 590721, la béquille latérale chromée (A9738007) et les panneaux latéraux chromés (A9730015).

Les sacs en Nylon (A9518003), les guidons bas (A9700030 et A9700031), le kit de prolongement du garde-boue avant (A9701040) et les tampons pour genoux (A9710005) présentés sur les pages 24-25 s'adaptent tous à la nouvelle Thunderbird.

En raison du sous-cadre arrière redessiné de la nouvelle Thunderbird, de nouveaux jeux de sacs en cuir ont été développés pour une utilisation avec la moto. Le jeu numéro A9518009 comprend une selle Legend TT standard,

tandis que le jeu numéro A9518010 comprend une selle de style Legend TT 'King and Queen'. Consultez votre concessionnaire si vous n'êtes pas certain de savoir quelles sacoches conviennent à votre moto.

Des articles présentés sur les pages 26 et 27 du catalogue, ceux qui suivent s'adapteront à la Thunderbird 1999. Selle "King and Queen" (A9708016), barre de maintien polie (A9700000), barre de maintien chromée (A9709000), porte-bagages et barre de maintien polis (A9700005), plateau et barres de support polis (A9950050) et plateau et barres de support chromés (A9950055).

Des articles qui figurent sur les pages 28 et 29, ceux qui suivent sont adaptés à la machine : silencieux (A9730001), béquille centrale (A9950063), alarme antivol (A9802003), bulle été (A9700060) et bulle "Roadster" (A9700070).

Des exemplaires du catalogue peuvent être obtenus auprès des concessionnaires agréés Triumph.



Pilotes mouillés

VOUS pensez qu'il vous est arrivé de faire de la moto dans des conditions d'humidité ? Ces photos ont été prises par l'instructeur de plongée et propriétaire de Thunderbird Dave Cartwright près de l'embouchure du canal de Suez dans la Mer Rouge.

Les motos brisèrent partie d'un chargement de véhicules et de munitions transportés par HMS Thesiger qui a été surpris alors qu'il attendait de pouvoir remonter le canal pendant la deuxième guerre

mondiale.

Il a été originalement découvert par le célèbre plongeur et naturaliste Jacques Cousteau pendant les années 1950, mais les coordonnées de sa position ont été ultérieurement perdues et il n'a été retrouvé qu'il y a six ans.

Les motos-lettres font partie d'un lot de 50 BSA qui se trouvaient sur le bateau. Elles sont accompagnées de semi-pistolets et de Jopps et d'une grande quantité de munitions actives toujours dangereuses.



Ces motos ont été découvertes au fond de la Mer Rouge, entourées de munitions actives.

Printemps dans le Nord

LE Nord de la France a accueilli un groupe de membres britanniques et français pour un agréable week-end de printemps dans le Pas-de-Calais en avril.

Deux jours ont été passés à explorer les trésors de la région, avec des arrêts nocturnes et deux excellents dîners dans une salle privée à l'Hostellerie du Château des Tourelles à Le Was, près de Boulogne.

Un groupe de membres britanniques était emmené par le directeur du club, Neil Webster, depuis l'Angleterre le vendredi après-midi. Rejoint par quelques motards français locaux, le groupe est parti pour le premier jour de la balade RAT à 10 heures le samedi matin.

Le trajet passait par les routes ventueuses et pittoresques entre Guines et Liéques avant une pause-café à Saint-Omer. Ne se laissant pas décourager par le climat brumeux, le groupe a alors con-



tinué le long des superbes virages de la route allant de Aire-sur-la-Lys à Théroutain puis vers Mostreuil-sur-Mer, où il s'est arrêté pour déjeuner.

L'étape de clôture comprenait Samer et Desvres, avant que l'ensemble du groupe ne laisse les Triumph à l'hôtel et ne marche jusqu'au bar du village à Le Was pour l'apéritif du soir.

Le dimanche matin a été accueilli par



un beau soleil de printemps tandis que le groupe est parti pour une sage balade du matin, avec une pause café au Touquet et un déjeuner à Wimereux. La dernière balade du week-end a longé le littoral de la côte picarde en haut des falaises entre Boulogne et Calais a fourni la conclusion parfaite d'une excellente escapade printanière.

La seule déception est qu'un plus grand nombre de motards français n'ait pas participé aux balades ou au dîner du samedi

soir. Vous auriez été les bienvenus !

Le prochain groupe en provenance du RU qui sera emmené en France par Neil Webster visitera Reims en septembre pour explorer la région champenoise. Pourquoi ne pas vous arranger pour venir vous amuser avec lui ?

La beauté n'est que superficielle C'EST CE QUI EST À L'INTÉRIEUR

ECHAPPEMENTS ET SILENCIEUX



Nos tuyaux d'échappement en acier inoxydable caractérisent le haut niveau de qualité que vous pouvez vous attendre de Triumph. Une gamme de silencieux qui offrent tous une garde au sol prouvée est également disponible. Nos silencieux sont finis en acier inoxydable et sont développés avec les motocyclettes afin de garantir la maximisation des performances.

PLAQUETTES ET
DISQUES DE FREIN



Il n'est pas très surprenant que MCN décrive notre système de freinage hydraulique sur la T955i comme remplissant "superbement sa tâche" à des "vitesses élevées". Des essais rigoureux garantissent que le freinage ait la "sensibilité" correcte, et fournisse des résultats sérieux pour des motards sérieux. Les matériaux des plaquettes et disques de frein sont sélectionnés et combinés pour garantir une température de fonctionnement optimale, éliminant ainsi les évanouissements et maximisant la puissance de freinage.

...ce qui est la raison pour laquelle vous

Demandez les pièces d'origine au concessionnaire

lle...

ÉRIEUR QUI COMPTE...



CHAÎNE ET PIGNONS



Au cours des neuf dernières années, une combinaison d'essais rigoureux et de réglages fins ont abouti à un produit performant d'excellente qualité. Une chaîne à joints toriques à très grande capacité fabriquée à partir des qualités de carbone et d'acier allié les plus élevées offrant une charge de freinage de 41.500 Newton. Des tampons d'introduction en caoutchouc sur nos pignons garantissent au motocycliste un mouvement plus en douceur.

Ici, chez Triumph, nos filtres à huile sont spécifiquement conçus pour nos motos selon les normes les plus exigeantes.

D'importants essais moteur garantissent leurs performances et leur fiabilité dans toutes les conditions d'utilisateurs. Notre huile de moteur, produite par un grand fabricant, est conçue pour garantir à la moto du routard comme à celle du pilote de course des performances et une protection absolues. Composée de 100% de lubrifiant quatre temps synthétique et adaptée à toutes les Triumph, notre huile élimine les risques de serrage et réduit la consommation en cas d'utilisation en compétition.

FILTRES À HUILE & HUILE



cotentinbritishb

pouvez avoir confiance

naire agréé Triumph proche de chez vous.

TRIUMPH®
GENUINE PARTS

Gagnez un superbe

blouson en cuir Triumph



Gagnez l'un de ces fantastiques blousons en cuir à fontes Triumph Horizon lors de ce grand concours gratuit réservé aux membres. Il vous suffit de répondre aux questions ci-dessous et de retourner votre bon d'inscription au siège du club à l'adresse suivante : club HQ, PO Box 83, Hinckley, Leicestershire, LE10 3ZP, Angleterre.

Les deuxième et troisième recevront chacun un polo RAT. La date de clôture est le 31 août 1999.

La date limite d'inscription pour la compétition permettant de gagner une tenue pour tout temps Triumph Frontiers est le 31 mai.

Les résultats seront annoncés dans la prochaine édition de Torque qui paraîtra le 1er septembre.

QUESTIONS

1. Quelle est la date de la Journée Portes Ouvertes de l'usine Triumph cette année ?
2. Sur quel circuit de course international est organisée la journée Triumph Track Day en août ?
3. En quelle année Triumph a-t-elle lancé la production à Hinckley ?

CONCOURS VETEMENTS TRIUMPH

1.
2.
3.

Nom:

Adresse:

Numéro de membre:

Taille de blouson:

Mare nostrum

Dimanche 9 Mai. Pock Run, Technic Motos, Nîmes -

DÉPART à dix heures précises ... enfin presque car nous sommes dans le midi de la France et il faisait un temps radieux ... pour un petit périple direction la mer.

Un café à Aigues-Mortes et nous avons continué vers Péang de Thau, paradis des ostréiculteurs (ceci dit en passant nous n'avons pas oublié Noël à déguster avec nous un plat d'huîtres et de moules !!) pour finir notre balade maritime à Méze où, comme à son habitude, Hervé avait trouvé un restaurant digne de nos papilles ... L'adresse est à recommander à tous ceux qui s'intéressent dans la région, l'Auberge de Creysse à Méze tel: 0467438082, attention il faut réserver et ce n'est pas facile à trouver).

Après cette étape gastronomique, qui nous a, quand même occupé de 11 heures à 4 heures et demi !!, nous avons rapidement - visité la ville d'Agde, longé les rives de l'Hérault et terminé la promenade digestive entre Agde et Site sur cette magnifique plage vide de monde à cette époque.

Malgré

une température extérieure plutôt fraîche et surtout une eau qui aurait donné envie à un pingouin de s'installer au bord de la Méditerranée notre "co-ordinator" s'est dévoué et a pris son premier bain de mer de la saison ...

Impressionnés mais tout de même assez dubitatifs quand aux réactions futures de cette trempette, personne n'a souhaité l'imiter ... passons sur l'épisode très français de l'essayage et du réhabillage du suicidaire, le tout c'est terminé dans une palette de bord de plage autour de quelques boissons chaudes.

Une excellente journée qui avait, pour une fois, délaissée les affaires de la conduite aux plaisirs de la table - bien que souvent nous arrivions à allier les deux ! - dans un total esprit de convivialité. A recommencer !!



Sur la trace des 'Saliers'

LES chariots pleins de sel en provenance de la Méditerranée partaient d'Aigues Mortes pour rejoindre Paris en passant par le Massif Central. Sans emprunter la route la plus directe nous vous convions, le week end du 16 et 17 Octobre à nous suivre sur la trace des 'Saliers'.

Deux époques sont particulièrement belles pour parcourir les Cévennes : le Printemps et l'Automne ... Si vous avez raté le jaune d'or des gènes de Juin ne manquez sous aucun prétexte ceux des mûriers d'Octobre.

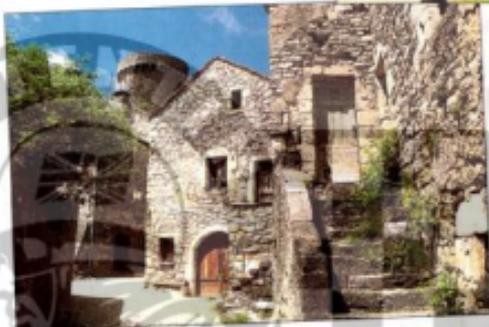
Nous partions Le Samedi 16 à 11 heures d'Aigues Mortes, une halte sera prévue pour le déjeuner à St Guilhem le Désert, arrivée le Samedi soir pour l'étape à La Couvertade (à droite) avec repas sur place... (ceux qui désireront nous rejoindre et ceux qui veulent coucher sur place devront téléphoner pour réserver à L'Auberge du Père Roussel au 056522825, demandez Philippe de la part du RAT).

Le Dimanche après un petit déjeuner aveyronnais nous prendrons la route et ferons la "totale cévenole" ... Un petit périple muscé

dont les bras de Neil, qui a participé à la reconnaissance, ont encore le souvenir ...

Arrivée et pot d'adieu au Musée de la Moto du Pont du Gard. Les membres du RAT auront apéritif de bienvenue et de fin offerts et participeront à une loterie bien dotée. Road book fourni.

Pour plus d'informations et pour les tarifs - non encore connus à l'heure d'aujourd'hui - veuillez contacter Hervé DESCAMPS au 0466 854 296 ou 0603 344 846.



Balade du Beaujolais

ESSAYEZ quelque chose de nouveau en vous joignant à nous lors de notre balade du Beaujolais à l'occasion du lancement du Beaujolais Nouveau 1999 en novembre.

Le lancement aura lieu dans le village de Beaujeu dans l'est de la France, à minuit le 17 novembre, et nous ferons partie de l'incroyable foule de 3000 personnes qui fera la fête toute la nuit dans une grande tente chauffée.

Un service de bus depuis notre hôtel nous amènera à la fête qui commencera avec un superbe dîner de quatre plats avec vin à volonté, animé par des cornéges bran-

dissant des dragons et des banderoles et continuera avec un grand spectacle de cabaret.

Nous rejoindrons ensuite un grand défilé avec torches qui marchera en direction de la place du village pour un feu de minuit et une dégustation gratuite du nouveau vin, avant de retourner à la grande tente pour danser jusqu'au petit matin, lorsque notre bus nous ramènera à l'hôtel.

Nous ne pouvons garantir le temps, mais nous pouvons garantir un événement unique auquel tout le monde devrait essayer au moins une fois de participer!

Billets -

Nous proposons un forfait comprenant une nuit à l'hôtel avec petit déjeuner à l'hôtel Campanile de Belleville, le 17 novembre, un service de bus et des billets d'entrée à la fête du Beaujolais Nouveau. Le coût est de **FFR.750** par personne.

Le nombre de places est limité. Donc, si vous voulez réserver une place, veuillez envoyer un chèque au siège du Club à PO Box 83, Hinckley, Leicestershire, Angleterre, LE10 3ZP.

Voyage -

Vous devez réserver vous-même les hébergements à l'hôtel dont vous pouvez avoir besoin sur la route (en dehors du 17 novembre au Campanile de Belleville). La halte de mardi soir aura lieu à l'hôtel Mercure de Reims (03.26.84.49.49).

Sur le chemin du retour le jeudi 18 novembre, nous nous arrêterons à l'hôtel de la Paix, à St Quentin (03.23.62.77.62). Pour obtenir des informations supplémentaires, appelez le +44 1455 891515 (fax +44 1455 891450).

Comment y arriver -

Un groupe accompagnateur prendra la route du sud de la France les 16 et 17 novembre. Il y a trois façons de nous rejoindre:

- 1. A l'hôtel Mercure de Reims le soir du 16 novembre.
- 2. A l'hôtel Mercure de Reims à 10h00 le mercredi 17 novembre.
- 3. A l'hôtel Campanile de Belleville (près de la sortie Belleville de l'A6), à 18h00 le 17 novembre.

Beaujolais Nouveau Wine Festival

Spécial Champagne

TERMINEZ l'été en beauté lors de notre week-end Spécial Champagne les 25 et 26 septembre.

Nous serons situés au New Hôtel Europe dans la capitale régionale, Reims, et partirons explorer la région et ses célèbres vignes à 10h00 samedi et dimanche matin.

Vous pouvez nous rejoindre, soit pour l'une ou l'autre journée, soit pour les deux, ou vous pouvez séjourner à l'hôtel avec les autres membres RAT en appelant le 03.26.47.39.39 pour réserver une chambre.

Aucune participation n'est demandée pour prendre part aux balades et tout le monde est bienvenu. Des tombolas gratuites seront organisées pour les membres RAT les deux jours.

Lille reporté

VEUILLEZ noter que le week-end à Lille programmé pour les 26-27 juin a été reporté. Nous prévoyons d'organiser un week-end de club dans cette région au printemps.

Week-end du monstre

Loch Ness Trail
Follow A82

EST-CE que le monstre du Loch Ness existe ? Peut-être trouverez-vous la réponse en participant à notre week-end du monstre autour du lac le plus célèbre d'Ecosse les 28 et 29 août.

Nous nous rencontrerons au motel Travelodge à Dumbarton pour démarquer à 10h30 le samedi 28 août (appelez +44 800 850950 si vous voulez réserver une chambre vendredi-soir). Nous nous dirigerons ensuite vers les Highlands au delà de Loch Lomond, Glencoe, Loch Linnhe et Fort William avant de nous arrêter pour déjeuner à la Excel Inn de Fort Augustus.

Gardant les yeux grands ouverts,

nous longerons ensuite le Loch Ness lui-même sur le chemin de Inverness pour passer la nuit au Haughdale Hotel (téléphonez +44 1463 233065 pour réserver).

Nous quitterons l'hôtel à 10h30 pour traverser les spectaculaires Grampian Mountains avant d'arriver au terme de notre voyage à Pitlochry. Vous pouvez nous rejoindre dans les hôtels que nous avons choisis, choisir votre propre hébergement ou simplement vous présenter à temps pour le départ des balades. Aucun frais n'est demandé pour participer aux balades et il y aura une tombola et des rafraîchissements gratuits pour les membres RAT les deux jours.



La Haute Ecosse sera la toile de fond de notre week-end du monstre du Loch Ness.

Norddeutschland Rally

Le charmant village de Holm, près de Hambourg, accueillera de nouveau cette année le Rallye d'Allemagne du Nord RAT du 10 au 12 septembre.

Le week-end commence le vendredi après-midi avec des balades de démonstration sur les derniers modèles Triumph et il y aura de la musique, de la nourriture, des boissons et des jeux autour d'un feu de camp pendant la soirée.

Une fantastique balade sur route le samedi emmènera les visiteurs autour de la région de Hambourg avant une autre fête dans la soirée au camp.

Des emplacements sont disponibles au camp et un choix d'hôtels se situe à proximité. Un service de navette fonctionnera entre les hôtels et le camp et un service de réparation d'urgence sera assuré par le concessionnaire Triumph local, Motorrad Busen.

L'événement est ouvert à tous les visiteurs, avec des compétitions et des prix spéciaux pour les membres RAT. Aucune participation n'est demandée pour l'inscription.

Pour obtenir des informations supplémentaires, contactez le directeur national RAT en Allemagne, Martin Driehaus, au +49 (0)6175 933 661 ou le chef de bande locale Dietmar Pinck au 040-819-672-80 (fax 040-819-60178).

Festival Usine Triumph

Venez au foyer de Triumph et rejoignez-nous pour le week-end Usine RAT les 17 et 18 juillet. Avec un programme chargé sur deux jours, comprenant une excursion au pays de Shakespeare, un banquet médiéval et la deuxième Journée Portes Ouvertes de l'Usine Triumph, c'est l'événement qu'aucun fan de Triumph ne devrait manquer.

SAMEDI JUILLET 17

Balade chez Shakespeare

L'événement débute le samedi matin lorsque notre Balade chez Shakespeare démarre de Coombe Abbey Hotel près de Coventry.

Vous pouvez obtenir votre carte de route à l'Appartement Abbaye de l'hôtel à tout moment entre 10h00 et 13h00, avant de vous engager sur les traces de 150 km qui nous mèneront à Stratford-upon-Avon et d'autres lieux clés comme l'endroit où Shakespeare est né, le cottage de Anne Hathaway et la maison de Mary Arden.

Le trajet continue ensuite par le château de Warwick puis ce sera le retour à Coventry, au Hilton National Hotel, où une tombola aura lieu.

L'inscription est gratuite et comprend pour membres du RAT des casques pour le vélo et les bicyclettes au moment de l'inscription et lors de la pause déjeuner et un billet de tombola. Aucune participation n'est demandée aux passagers. Il n'est pas nécessaire de réserver.

Coombe Abbey se trouve sur la B4027 à Binley, à l'est de Coventry.



Stratford-upon-Avon.

Banquet médiéval

Le banquet anglais médiéval de samedi soir dans la grande salle de l'Abbaye de Coombe est un événement à ne pas manquer.

Les moines de l'abbaye vous guideront d'abord dans la Chambre des Bénédictins avant de nous escorter jusqu'à la grande salle pour une autoguidée avec cuisine, boissons et divertissements traditionnels de la Vieille Angleterre.

Les billets comprennent un diner de quatre plats végétariens et hydromiel et coûtent 28,50 £ chacun.

Réservez directement auprès de l'Abbaye de Coombe en appelant le +44 1203450450. Le nombre des billets est limité. Il est nécessaire de réserver.



Hébergement :

Hôtel : Coventry Hilton National Hotel (+44 1203 603000). Tarifs spéciaux pour les membres RAT. Une chambre avec lit double ou lits jumeaux vous coûtera 27,50 £ par personne et par nuit, petit déjeuner compris. Une chambre simple vous coûtera 39,50 £. Indiquez 'Triumph' au moment de la réservation. L'hôtel est situé au carrefour de la M6, de la M69 et de l'A46, au nord-est de Coventry.

Il y aura un service de navette gratuit entre Coventry Hilton National Hotel et l'abbaye de Coombe où aura lieu le banquet médiéval samedi soir.

Camping : Le camping 'Rusted H' est situé à mi-chemin entre l'abbaye de Coombe et l'usine Triumph. Téléphonez au +44 1455 220630 ou envoyez un acompte de 5 £ à Rusted H, Wolsey Villa Farm, Coventry Road, Wolsey, Leics., Angleterre.

DIMANCHE JUILLET 18

Journée Portes Ouvertes à l'Usine Triumph

L'USINE Triumph ouvrira ses portes entre 11h00 et 16h00 le dimanche 18 juillet pour la deuxième Journée Portes Ouvertes de l'Usine.

Tous les visiteurs sont les bienvenus et l'entrée est gratuite pour tous. Il y aura un salon exclusivement réservé aux membres RAT, une tombola spéciale uniquement réservée aux membres, un "parc à casques" et plein d'autres surprises.



LE PROGRAMME CHARGÉ COMPREND :

- Visites de l'usine
- Un spectacle de cascadeur sur Triumph
- Des courses de mini motos
- Un concours de rodéo
- Un barbecue
- Des DJ avec des concours et des prix
- Un château gonflable
- Des expositions et des démonstrations
- La plus grande concentration de Triumph de Hinckley dans le monde

L'Usine se situe sur le site industriel de Dodwell's Bridge à Hinckley, à la sortie de l'A5, à trois kilomètres au nord de la M69.



Cascadeur Frederic Dubouchage

De bout en bout

TRAVERSEZ le RU de haut en bas en deux jours lors de notre balade "De la côte à John O'Groats" les 2 et 3 octobre.

Cela prendra deux jours de conduite rude pour parcourir les 1400 km depuis le bout des Cornouailles au bout de l'Ecosse, mais si vous aimez les défis, cela vous conviendra parfaitement.

Nous quitterons les Lands End Hotel à 09h00 le samedi 2 octobre et prendrons la route du nord, égrenant les kilomètres vers l'Ecosse avant de varier pour la nuit au motel Dumfries Travelodge. La balade de dimanche débutera à 09h00 et nous fera traverser l'Ecosse dans sa

longueur jusqu'au point le plus au nord du RU, ce qui marquera le terme de cet épique voyage.

N'hésitez pas à nous rejoindre pour une seule journée ou pour tout le voyage. Le directeur international Neil Webster et le directeur du club britannique Lee Parslow ouvriront la route et vous apporteront leur soutien.

Pour réserver une chambre au Lands End Hotel, appelez le "End to End Club" au 01736 871501, poste 346. Vous pouvez joindre le Dumfries Travelodge



D'un bout à l'autre en deux jours ? Pas de problème !

0800 850950 et le Norseman Hotel à Wick au 01955 605511.

Balades à Nîmes

LES membres de la bande Technic Motos RAT de Nîmes prévoient un été chargé. Après une balade autour des calanques d'Ensues et une visite à un musée du motocyclisme en mai, ils ont trois balades prévues pour juin et juillet, plus les réunions mensuelles ordinaires.

En point d'orgue de la saison, le coordinateur de la bande, Hervé Descamps, prévoit de mener un groupe de membres en Angleterre pour le week-end du Festival *Usine Triumph* les 17 et 18 juillet. Contactez-le pour obtenir des renseignements supplémentaires au 06 01344846 (e-mail : HERVEDCP@wanadoo.fr) ou tous les mercredis au magasin.

Côtes et lacs suédois

NE manquez pas la première balade RAT en Suède les 4 et 5 septembre.

Trois peu de temps après le rassemblement de la "Bökmeer" et la balade de Malaren, nous explorerons les lacs et la côte ouest du pays, ce qui est une occasion idéale pour les Norvégiens et les Danois de rejoindre leurs voisins suédois pour un fantastique week-end motocycliste. Les membres d'autres pays sont évidemment et bien sûr les bienvenus.

Nous nous rencontrerons au parking de la gare ferroviaire de Karlstad, au centre de la Suède, pour le départ à 10h00 le samedi 4 septembre. Si vous souhaitez arriver le vendredi, le Plaza Hotel (+6 541 00 200) est tout proche.

La balade de samedi longera la rive ouest du magnifique lac Vänern, et comprendra un arrêt à Hälsved pour visiter ses vieilles églises et son aqueduc. Nous prendrons ensuite la direction de la côte et ferons une halte pour la nuit au yacht club de Stenungsundbaden

(appelez le +46 303 8310) si vous souhaitez réserver une chambre. Le prix du "Week-end de côtes" comprend le diner).

La balade de dimanche démarre au yacht club à 10h00 et fait le tour du lac Vänern, comprenant une visite guidée de la centrale hydroélectrique de Trofham avant de se terminer de retour à Karlstad.

Avec de belles balades, des paysages admirables et la possibilité de raconter d'autres faits de Triumph, nous espérons que vous nous aiderez à faire de cette première balade RAT en Scandinavie une réussite. Aucun frais n'est demandé pour prendre part à la balade et il y aura des rafraîchissements et des tombolas gratuits pour les membres RAT les deux jours.

Pour obtenir des informations supplémentaires, contactez Neil Webster au +44 1455 891515 ou Joukim Lindblad au +46 705 133 170.

Le programme est :

Dimanche 6 juin : "Qui voit ses veines, voit ses peines." Pleins les bras dans la journée. 1000 et un virolas au road book. Apporter le pique-nique.

Dimanche 20 juin : "Grandes cornes et gros cou..." La Camargue de A à Z au road-book. Repas chez un éleveur de toros (arriens). Visite de la ganaderia.

Du 16 au 19 juillet : "Attention les Rosbifs, les Froggies arrivent." Voyage en Angleterre. Visite de l'usine de Hincley le 18 juillet. Tourisme et (surtout pas) gastronomie. Réservations obligatoires avant mi juin.

Pour toutes les balades, s'inscrire 8 jours à l'avance.

Tous les premiers vendredi soirs du mois, réunion au bar Le Majestic, rue Emile Jarrys à Nîmes à 21h. Boîte à idées au magasin.

Changement en Australie

Le Nouveau Rallye Triumph annuel d'Australie changera de lieu en 1999. L'événement est déplacé du lieu habituel de Mount Beauty à la station de montage de Jindabyne dans les Snowy Mountains et aura lieu les 13 et 14 novembre.

Agenda International

Date	Événement	Pays
11-13 juin	Rally Triumph 'Come Home', Pi	E.-U.A.
11-13 juin	Rassemblement motocycliste en Suède	Suède
18-20 juin	Rally de St Michael's	Allemagne
18-21 juin	Excursion en Nouvelle Angleterre	E.-U.A.
30 juin	Balade en Carnarog	France
30 juin	Balade de la Grandfather Mountain	E.-U.A.
25-27 juin	Week-end à Anglesey	Pays de Galles
25-27 juin	Week-end au Tyrol-Serbus	Autriche
25-27 juin	Balade du Mont St Helens	E.-U.A.
2-4 juillet	Rally canadien au Sport Bike '99, Ontario	Canada
3 juillet	Challenge T500, Hockenheim	Allemagne
7 juillet	Balades RAT Milan, Florence et Rome	Italie
10-11 juillet	Week-end Border Raid	Angleterre/Ecosse
15-18 juillet	Rally 'British in the Blue Ridge', George	E.-U.A.
17-18 juillet	Week-end Ulster Triumph	Angleterre
31 juillet/er août	Weekend Wolds	Angleterre
4 août	Balades RAT Milan, Florence et Rome	Italie
8-8 août	Aventure irlandaise	Irlande
12 août	Journée circuit à Zandvoort	Hollande
14-15 août	Week-end des lacs	Angleterre
15 août	Challenge T500, Oschersleben	Allemagne
19-21 août	Fête RAT du Nord-Ouest, Oregon	E.-U.A.
21 août	Balade de Hålsjöen, Stockholm	Suède
21-22 août	Week-end des Montagnes de Harz	Allemagne
28-29 août	Week-end du monstre du Loch Ness	Écosse
1er sept.	Balades RAT Milan, Florence et Rome	Italie
4-5 sept.	Balade sur la côte ouest	Suède
10-12 sept.	Rally d'Allemagne du Nord	Allemagne
19 sept.	Challenge T500, Dübener Heide	Allemagne
24-26 sept.	Weekend Champagne	France
24-26 sept.	Excursion de RAT de Colombie	E.-U.A.
1er-3 octobre	Rally de la vallée à John O'Grady's	Angleterre/Ecosse
10-13 octobre	Rally Albanie	Italie
8 octobre	Balades RAT Milan, Florence et Rome	Italie
10 octobre	Balade Heide	Allemagne
16-17 octobre	Sur la trace des 'Saliers'	France
3 novembre	Balades RAT Milan, Florence et Rome	Italie
13 novembre	Fête d'Autisme, Montaldi	Allemagne
13-14 novembre	Nocturne Rally Triumph, Jindabyne	Australie
16-19 novembre	Balade du Bas-Saint-Laurent	France
1er décembre	Balades RAT Milan, Florence et Rome	Italie

Pour obtenir les dernières informations sur les événements organisés par le club, consultez les pages RAT sur le site Web de Triumph: www.triumph.co.uk (en français: www.triumph.fr) ou page RAT#1519.

Pour obtenir des informations supplémentaires, veuillez appeler le siège de Club et +44 1455 891315 ou +44 1455 891450.

Bikemeet en Suède

Si vous vous dépêchez, vous pouvez encore nous rejoindre à l'important rassemblement motocycliste de Suède le week-end des 11, 12 et 13 juin.

La réunion motocycliste, qui a attiré plus de 8000 visiteurs l'an dernier, a lieu au parc à thème de High Chaparral près de Varanäs, dans le sud de la Suède. Le programme du week-end comprend des événements, des expositions, des compétitions et des concerts de rock.

L'inscription coûte 200 SEK et il y aura un parking Triumph réservé et un rassemblement de membres RAT avec des rafraîchissements et des badges de souvenir gratuits.

Vous pouvez nous rencontrer à la réunion motocycliste ou rejoindre le groupe qui sera emmené du RU par le directeur du club Neil Webster.

Pour connaître les points et les heures approximatives de rencontre, contactez Neil Webster au +44 1455 891315.

Aventure irlandaise

REJOIGNEZ-nous pour un week-end week-end d'été en Irlande au cours duquel nous nous dirigerons vers la côte ouest pour deux jours de merveilleuse balade en août.

Nous partirons du Glen Mahur Hotel, près de Avoca, dans les Wicklow Mountains au sud de Dublin, à 10h00 le samedi 6 août. Si vous voulez passer la nuit du vendredi sur place, appelez le +353 404 46188 pour réserver une chambre.

Notre trajet nous emmènera sur des routes de campagne fantastiques à travers le cœur du pays le samedi, y compris une pause déjeuner dans un pub de campagne. Le samedi soir sera passé au chalet des Afterglow Arms à Liffinch, au sud de Galway sur la côte ouest. Appelez le +353 65 708

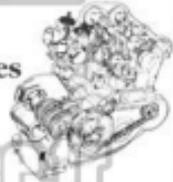
1180 pour réserver une chambre, mais ne tenez pas car nous serons plein dans la haute saison. Il existe également de nombreux autres points de vue et hôtels dans les environs.

L'itinéraire du dimanche nous emmènera de retour vers l'est ; nous partirons à 10h00, ce qui nous laissera beaucoup de temps pour rentrer ou prendre un ferry du soir.

Le concessionnaire Triumph irlandais, KDR, animera l'événement et un groupe sera emmené à partir du RU par le directeur international du club, Neil Webster.

Ce groupe prendra le ferry Stena Line de 18h25 de Haldhead à Dan Laughery le vendredi 6 août et rentrera par le ferry de 20h45 le dimanche. Appelez Stena Line au +44 999 204912. Les membres RAT ont droit à une réduction de 20 pour cent. Indiquez la référence BCD97, le code de réduction RAT, au moment de la réservation.

Aucun frais n'est demandé pour participer au week-end, mais veuillez préciser vos propres dispositions quant à la traversée et à l'hébergement à l'hôtel.

John Wilcox
Competition EnginesRace Engine
Preparation & Development

Over 20 years experience in the design, development and expertise are used by the Triumph factory to develop their engines

Extensive facilities include:
Dedicated motorcycle engine build workshop.
Computerised motorcycle engine test cell
Computerised Rolling Road Dynamometer
Cylinder head modifications & Flow bench facilities
Specialists in fuel injection systems

TRIUMPH PERFORMANCE KITS!

All 98 bhp models, Speed Triple, Sprint, Trophy, Trident, Daytona
Stage 1 - 110bhp, Stage 2 - 120 bhp

T-bird, T-bird Sport, Legend, Adventurer
Stage 1 - 84 bhp, Stage 2 - 90 bhp, Stage 3 - 104 bhp

Tiger - Stage 1 - 92 bhp, Stage 2 - 104 bhp

4 Cylinder Engines 1000cc/1200cc
upgrades to 115 bhp, 125 bhp, 155 bhp, 160 bhp
1000cc Conversions to 1200cc

7509 & 595 kits available soon...

For more information contact:

Tel: Hincley (01455) 230576 Fax: (01455) 238715

See our updated web page for more Triumph info...

Web: www.wilcoxengines.demon.co.uk

Email: mail@wilcoxengines.demon.co.uk

Journées britanniques sur circuits

LES membres ayant le goût de la conduite sportive disposent d'un large choix d'événements sur circuit à prix réduit au RU.

Le club a négocié des réductions tout au long de la saison avec les organisateurs de journées sur circuit

Track Tamers et Fowlers Motorcycles, avec plus de 16 dates sur six circuits différents entre début juin et fin septembre. Ces journées ne sont pas des journées exclusives Triumph, mais offrent le plus grand choix de dates à des prix vraiment économiques pour les membres RAT.

Choisissez entre certains des plus grands circuits tels que Mallory Park, Cadwell Park, Snetterton, Donington Park et Castle Combe et utilisez votre qualité de membre RAT pour économiser jusqu'à 14 pour cent.

Pour obtenir des informations supplémentaires ou réserver une place, veuillez contacter les organisateurs directement, en indiquant 'Riders Association of Triumph' et votre numéro de membre.

Pour Track Tamers, appelez Bruce Card au +44 950 859837. Pour les événements prévus à Mallory (Fowlers), appelez Barry Mauders au +44 117 977 0466, pour Castle Combe, appelez le circuit directement au +44 1249 782417. Les motards de tous les pays peuvent bénéficier de ces réductions.



Goûtez au plaisir de piloter votre moto sur un circuit lors de l'un de nos événements.

Programme des journées sur circuit à prix réduit

9 juin	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)
15 juin	Mallory Park, Leics	Fowlers, 75 £ (normalement 85 £)
23 juin	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)
28 juin	Cadwell Park, Lincs	Track Tamers, 55 £ (normalement 62 £)
7 juillet	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)
13 juillet	Mallory Park, Leics	Fowlers, 75 £ (normalement 85 £)
21 juillet	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)
9 août	Cadwell Park, Lincs	Track Tamers, 55 £ (normalement 62 £)
11 août	Oulton Park, Cheshire	Track Tamers, 95 £ (normalement 105 £)
11 août	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)
13 août	Snetterton, Norfolk	Track Tamers, 70 £ (normalement 82 £)
25 août	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)
8 septembre	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)
20 septembre	Cadwell Park, Lincs	Track Tamers, 55 £ (normalement 62 £)
28 septembre	Mallory Park, Leics	Fowlers, 75 £ (normalement 85 £)
29 septembre	Castle Combe, Wiltshire	Fowlers, 80 £ (normalement 85 £)

Track Tamers organise également diverses séances nocturnes à Donington Park dans le Derbyshire. Inscription 55 £ (normalement 65 £).

Evénement néerlandais

Le célèbre circuit de Zandvoort aux Pays-Bas nous accueillera pour une Journée de Circuit Triumph le 12 août.

L'ancienne terre d'accueil du grand prix de Formule 1 des Pays-Bas se situe sur la côte de la Mer du Nord,

près de Haarlem.

Le circuit sera ouvert de 09h00 à 17h00 et un barbecue marquera la conclusion de la journée.

Le prix pour les membres RAT sera d'environ 75 florins. Les non-membres paieront quant à eux environ 125

florins. Le barbecue coûtera 20 florins par personne.

Pour réserver une place, contactez Lida Hoogstraten aux Importateurs de Triumph du Bénélux, Greenbil, au +31 71 305 1562, fax: +31 71 305 1569, e-mail: general@greenbil.nl.

Le goût de l'aventure

Les collines escarpées du nord de Marseille sont âpres, ardues et représentent un terrain idéal pour la Tiger. Neil Webster a pris la direction du sud de la France pour avoir un goût exotique.

AVEC le bleu profond et frémissant de la mer Méditerranéenne d'un côté et les montagnes aux cimes enneigées et scintillantes de l'autre, je suis descendu de la nouvelle Triumph Tiger et je me suis rendu compte que j'étais en train de vivre un moment particulier.

Ce n'était pas que le tout-terrain robuste de Hinckley m'avait géopolité sur une route de montagne sinuose à une cadence effrénée - ce qu'il avait fait. Ce n'était pas non plus qu'il avait passé à toute allure les tournants en épingle à cheveux et mis à dos vigileusement des pentes raides sur un macadam usé et plein de trous avec une égale aisance - ce qu'il avait fait.

C'était juste que je me trouvais là à contempler le soleil couchant au terme d'une journée complète de randonnée hivernale à moto et que je voulais encore remonter sur l'engin pour aller vers...

tags que j'apercevais au loin.

La Tiger ne cesse de solliciter son pilote pour partir à la recherche de l'Aventure.

Le lieu de cette révélation était en haut d'une colline dans le sud de la France pendant la phase de planification du lancement de la Tiger dans la presse mondiale plus tôt dans l'année. Après de multiples recherches, c'était là un pays parfait pour la Tiger - un mélange de courbes douces et de chemins de montagne tortueux, sur un itinéraire restreint de 150 km aisément couvert en un jour de randonnée.

Si vous vous trouvez un jour dans la région qui entoure le circuit Paul Ricard au nord de Marseille, prenez le temps d'essayer.

Démarrez du village de Le Beausset, au cœur de la région

Le goût de

Provence

vinicole de Bandol entre les ports de Marseille et de Toulon et prenez la route du nord sur la rapide et sinuose N8 qui grimpe sur le massif calcaire en direction du plateau qui abrite le circuit Paul Ricard.

Le macadam lisse et adhérent est le foyer spatial des milliers d'amateurs de motos de course qui font le pèlerinage annuel du Bol d'Or de 24 heures et qui passent la plus grande partie du week-end à user leurs repose-pieds à force de monter et descendre la colline.

Soufflant en rafales le long de la ligne droite qui passe devant l'entrée du circuit, vous pouvez souvent avoir une première sensation de mistral, qui bat cette région pendant la majeure partie de l'année puisqu'elle se trouve sur son chemin dans la vallée du Rhône vers la mer.

Résistez à la tentation de freiner trop fort car en toute forme un virage à droite sans visibilité au bout de la ligne droite et descend par une série de tours et détours de plus en plus serrés au-delà du parc à thème bizarrement situé OK Corral, qui est niché de manière incongrue dans la pinède.

À l'endroit où la route s'aplanit en bas de la colline, le village de Cuges-les-Pins permet une pause café tentante, mais résistez quelque temps et continuez le long d'une nouvelle série de tours et détours qui vous amène au cœur même de la vallée entre Mont Cruvier et le Col de l'Ange.

À l'endroit où la route se divise à nouveau, prenez à droite vers Gémenos. C'est là une bonne occasion de faire une petite pause, peut-être

dans l'un des petits cafés qui entourent la fontaine accueillante de la place du village. Une pause vous permettra également de rassembler vos esprits parce que, après les derniers kilomètres d'enchaînement rapide et acharné de virages, quelque chose d'autre vous attend.

Les falaises calcaires grises-blanches qui surplombent Phétiès de ville de Gémenos sont la clé. Vous vous préparez à une série de montées.

En collant aux parois pensez la succession de virages serrés à droite sans visibilité, vous pouvez freiner fort et accélérer vigoureusement tandis que vous sortez du village. Passer le parc municipal et empruntez le petit pont qui vous amène de l'autre côté de l'étroite vallée et vous commencez à grimper.

Des virages en épiingle à cheveux au revêtement incertain, abruptes et délicates à gérer vous conduisent à une série de virages à gauche épirovaux tandis que la route époue dans le flanc de la colline. Puis, soudain, elle s'ouvre à nouveau et une série d'épingles à cheveux à gauche et à droite au revêtement de qualité vous porte de plus en plus haut.

Utilisez la largeur du guidon pour conduire avec précision et descendez en régime assez tôt pour vous propulser vers le prochain tournant, virage après virage jusqu'à ce que la route se détériore à nouveau vers le sommet, pour se transformer cette fois en à peine plus qu'un chemin à une voie au revêtement grossier qui se faufile vers le ciel. C'est stimulant, c'est grisant, c'est fatigant, mais maintenez le cap - la récompense de tous ses efforts se trouve au prochain tournant.

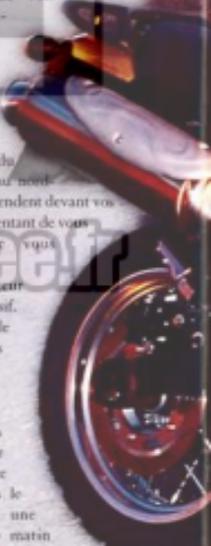
Regardez derrière par-dessus votre épaule et vous voyez la route serpenter

sur des kilomètres jusque dans la vallée. Continuez encore un peu et soudain, une perspective toute nouvelle s'offre à vos yeux. Vous vous trouvez au Col d'Espagnolier - l'endroit où la route se met à suivre le tracé de la pointe sud-ouest du Massif de la Sainte Baume en direction du versant nord. Arrêtez-vous à la véranda et savourez le panorama à couper le souffle qui se présente à vous.

Efforcez-vous de voir fugitivement apparaître l'Afrique en scrutant l'horizon méditerranéen au-delà de Marseille, puis déplacez votre point de vue pour le fixer sur les Alpes du Sud qui s'imposent au nord. Deux mondes s'étendent devant vos yeux - l'un et l'autre tentant de vous embarquer et de vous emmener au loin.

Négociez en douceur le flanc nord du massif. Le revêtement est de bonne qualité, mais les virages sont serrés et, avec la paroi d'une falaise à votre droite et un garde-fou bas destiné à empêcher une chute à pic à votre gauche, ce n'est pas le moment de faire une erreur - surtout le matin lorsque les plaques d'humidité qui proviennent de la paroi de la falaise peuvent aisément cacher des pièges verglacés pour le motocycliste trop confiant.

D'ici à ce que vous atteigniez le village de Plan d'Aups, vous serez prêt





cotentinbritishbikes.free.fr

Le goût de l'aventure

pour une nouvelle halte et peut-être une collation. Essayez le restaurant familial "Lou Pebre d'Air" qui dispose d'une cheminée accueillante pendant les mois d'hiver et qui propose d'excellents plats régionaux tels qu'un ragoût de lapin aux herbes.

Vous êtes maintenant à découvrir alors que vous contournez le pied nord du massif le long d'une route rapide et ondulée qui comprend encore quelques virages trompeusement serrés qui peuvent surprendre les imprudents. Ralentissez en passant devant le monastère de la Sainte Beaufort et prenez, à droite au bout de la ligne droite, pour suivre le tracé du massif à travers la forêt vers Mazaugues.

Les rues et passages médiévaux de Mazaugues sont à peine assez larges pour une voiture, donc prenez garde pendant votre traversée du village avant d'en sortir par deux virages en épirole à cheveux en première.

Rejoignez la D5 vers le sud à Roquebrussanne avant de tourner à droite pour rentrer dans le village de Méounes-Montrieux et reprendre la direction de Paul Ricard.

La route est plus ouverte maintenant - rapide et en grandes courbes avec une paire de virages plus serrés qui demandent des freinages vigoureux. Des avenues d'arbres longent la route vers Signes dans un style typiquement français et, avant de vous en rendre compte, vous contournez l'arrière du circuit Paul Ricard et vous vous préparez à la descente de la colline vers Le Beausset et à un dernier café.

Mais surtout, vous avez expérimenté de tels changements de terrain et une telle succession de paysages que je vous parie que vous ne résisterez pas à l'envie de revenir un jour pour une nouvelle randonnée. C'est le genre de ballade qui rappelle pourquoi on aime la moto.

Faites-la sur une Tiger et vous comprendrez également pourquoi c'est la moto que j'ai choisie comme propre moyen de locomotion pour cet été. Je me demande où cela nous mènera. ■



R A T R E G A L I A



cotentinbritishbikes.free.fr

Look good on the open road

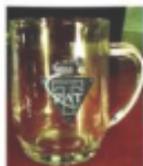
RAT

RAT



Cap

Green - £10.00
Two tone - £15.00



Tankard

Price: £15.00



Wall Clock

Price: £12.00



Keyfobs and Lighters

Bonded Keyfob: £4.00
Acrylic Key Ring: £2.00



Pen

Rollerball Pen: £5.00
Ball Pen: £1.50



Coaster

Price: £3.00



Fridge Magnet

Price: £3.00



Flask

Price: £15.00



Jacket

Black (M,L,XL,XXL) -
Price: £100.00



Polo Shirt

Available in White or Green, all sizes available - XXL £1 extra
Price: £18.00 (white), £20.00 (green)



Paperweight

Engraved Paperweight
Price: £10.00

REGALIA



Mouse Mat

Price: £7.00



Wallet

Price: £6.00 (Green)



Belt Buckle

Price: £15.00 (Green)



T-shirt

Price: £10.00 (White /XL)



Sweatshirt

Price: £25.00 (Green L, XL, XXL), XXLs £1 extra

Price: £23.00 (White L, XL, XXL), XXLs £1 extra



Wallet

Driving Licence

Wallet: £12.00



Pin Badge

Price: £3.00 (Green)

**Binder
Back issues**

Binders: £7.45 (Green)

Torque Back Issues: £3.00



Pennant

Triangular: £10.00

Shield: £15.00



Telescopic Umbrella

Price: £12.00



RAT REGALIA ORDER FORM

Please send me the following items.

	Price	P/packing	Size	Colour	Quantity	Total Price
Green Cap	£10.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Two Tone Cap	£15.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Sweatshirt (white)	£23.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Sweatshirt (green)	£25.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Polo Shirt (white)	£18.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Polo Shirt (green)	£20.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Jacket	£100.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
T-shirt (small logo white)	£10.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
T-shirt (small logo green)	£12.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
T-shirt (large logo white)	£10.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Mug	£8.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Wall Clock	£12.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Mouse Mat	£7.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Acrylic Key Ring	£1.50	£.....	.....	.....	.....	£.....
Lighter	£2.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Bonded Key Fob	£3.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Telescopic Umbrella	£12.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Leather Bonded Coaster	£3.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Pennant (triangular)	£10.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Pennant (shield)	£15.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Baron Pen	£1.50	£.....	.....	.....	.....	£.....
Rollerball Pen	£5.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Hip Flask	£15.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Fridge Magnet	£3.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Engraved Paperweight	£10.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Tankard	£15.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Driving Licence Wallet	£12.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Wallet	£6.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Belt Buckle	£15.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Pin Badge	£5.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Band	£7.45	£.....	.....	.....	.....	£.....
Back Issues	£3.00	£.....	.....	.....	.....	£.....

Postage and Packing (to include recorded delivery and insurance where possible)
 Orders up to total value **£15.00** (UK £1.00, Europe £2.50, States £3.00, Rest £4.50)
 Orders up to total value **£50.00** (UK £2.00, Europe £3.50, States £4.00, Rest £5.00)
 Orders **£50.00** and over (UK £4.00, Europe £5.00, States £6.00, Rest £8.00)

How to Pay _____

by Credit Card Visa M/Card Access Delta Eurocard
 Number Expiry Date

Signature

By Cheque: Payable to RAT Direct (Cheques drawn on UK banks only)

By Post to RAT Direct, PO Box 70, Ruislip, HA4 9YH, England

or by Tel: +44 (0) 181 582 0433 or Fax: +44 (0) 181 582 0434 **MY DETAILS:**

Name: Address:

..... Postcode

Daytime Telephone / fax / e-mail

Please allow 28 days for delivery

Radikal

L'occasion de conduire la version pour la route de son ancienne moto de circuit remémore à Alan Cathart ses souvenirs de course de l'époque du projet Saxon Triumph.

Chic

Le projet fini a été habillé d'une carrosserie en fibre de carbone qui lui donne un profil caractéristique.



Une moto de course pour la route. La 'Radikal' utilise de nombreuses idées testées pendant le programme de courses de la Saxon Triumph.

DE toutes les motos que j'ai conduites au cours de mes 20 années de carrière sur circuit, aucune n'a jamais suscité autant d'intérêt que la 'Saxon Triumph'.

Ce n'était pas seulement que cette moto était la première à motorisation Triumph de l'époque John Bloor à s'être imposée sur la scène internationale des courses - les victoires sur des circuits tels que Monza et Assen donnaient aux fans de Triumph à travers le monde de bonnes raisons de s'enthousiasmer - il s'agissait là également d'une 'moto du futur' qui marchait réellement.

Bien que moins visiblement de haute

technologie que les Britten ou Bimota Tesi, le châssis tubulaire en aluminium de la Saxon, la partie avant 'SaxTrak' et les roues en composite avec moyeux en magnésium moulé et rayons en fibre de carbone constituaient une autre solution efficace face à la conception dominante des deux roues.

La partie avant SaxTrak, conçue par Nigel Hill, mérite un examen plus approfondi. Conçue au départ sur la série des Saxon Laverda, elle a l'apparence extérieure d'un ensemble classique de fourches télescopiques. Mais en s'approchant, on constate que les 'fourches' sont simplement des glissières



tubulaires en acier moulé à mince paroi, débarrassées du matériel de suspension interne (pas de ressorts, pas d'amortisseurs) et ne servant qu'à positionner la roue avant et à actionner l'amortisseur unique Saxon. L'extrémité supérieure de l'amortisseur est montée juste derrière la tête de direction, sa partie inférieure étant fixée à un arcrau usiné bousonné au

Radikal Chic

sommet de la tige de la glissière et qui pivote sur deux excentriques incorporés dans les tubes descendants du châssis.

Ce système conçu par Saxon offre plusieurs avantages théoriques en matière de maniabilité, avantages que j'ai pu explorer au long des trois saisons de course durant lesquelles j'ai conduit la moto à moteur Triumph et son prédécesseur à moteur Laverda.

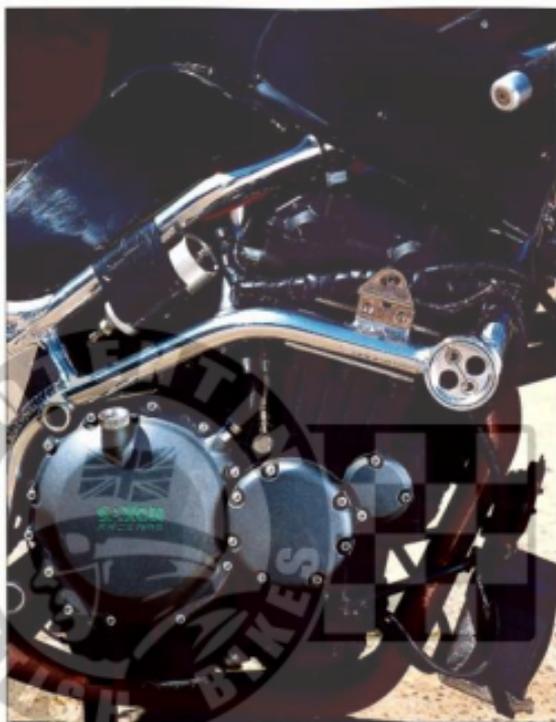
Cette partie avant SaxTrak présente des caractéristiques anti-plongée inhérentes pendant le freinage (qui peuvent être renforcées ou diminuées, selon les besoins), avec une géométrie de conduite pouvant être modifiée très rapidement. L'angle de tête peut être modifié de 22 à 26 degrés et la course de 95 à 116 mm. Les quatre points de montage de la suspension avant sont bien espacés, permettant de répartir les charges sur une large surface, et avec l'amortisseur pivotant assez bas derrière les glissiers, il n'y a ni écart, ni frottement statique associés aux fourches télescopiques.

Notre programme de courses a prouvé que cette structure rigide en torsion rend la moto très stable lors du freinage et des virages, et qu'elle permet de séparer la direction et la suspension d'une façon beaucoup plus simple et logique qu'avec un système centré sur le moyeu. Elle permet en outre de diminuer l'entraînement et le poids du système, la plus grande partie restant non suspendue.

Aujourd'hui, cinq ans après la conception initiale de la Saxon Triumph autour d'une bière dans le café d'un paddock autrichien, une version urbaine de la machine de Nigel Hill, réalisée à la main, a été mise en production - la Saxon Triumph Radika III.

C'est Simon Rimmington, 27 ans, étudiant australien effectuant des études de design à Londres, qui a été l'initiateur de ce projet, mais Hill avait décidé que s'il devait construire une version pour la route du modèle de course, il le ferait dans les règles de l'art.

"Je n'ai jamais pensé qu'on pouvait se contenter de monter des optiques et une plaque d'immatriculation sur une moto de course pour qu'elle soit opéra-



Le moteur de la Triumph Tiger est relié à une boîte de vitesses Speed Triple. La culasse à barières et circulation, abaissée, est équipée d'arbres à cames Speed Triple.

tionnelle en milieu urbain", explique-t-il. "C'est pourquoi, quand Simon m'a commandé une version urbaine, j'ai décidé d'apporter tous les changements nécessaires."

Rimmington a conçu lui-même la base mécanique du prototype Radika. Le moteur, provenant d'un moteur de Triumph Tiger 900 de première génération, a été poussé avec une culasse à lumières et circulation descendue de 15 millimètres pour porter le taux de compression à 11:1. Ce moteur a ensuite été doté de cames Speed Triple et de trois carburateurs plats CR Keithin de 39 mm, identiques à ceux utilisés sur la Saxon de course.

Une boîte de vitesses Speed Triple à six rapports a été montée, ainsi que le circuit électrique et les instruments du même modèle. Un échappement Saxon a

été adapté à un silencieux MPR à enveloppe carbone, avec des caches latéraux en polyéthylène de Saxon.

Pour adapter le châssis de course à une application urbaine, Hill a remplacé les roulements à rouleaux linéaires utilisés sur les 'fourches' de la SaxTrak de course par des douilles de qualité F1 pour garantir fiabilité et durabilité sans altérer la rigidité ou le contrôle.

Hill a également modifié la géométrie afin que la conduite soit plus légère en utilisation urbaine à faible vitesse, et plus aisée lors des changements de direction à haute vitesse. L'angle de la tête est de 23,5 degrés et la course est réduite pour passer des confortables 120 mm utilisés pour une meilleure stabilité sur des circuits tels que Daytona et Monza, à 106 mm pour un usage urbain.

Il ne restait plus qu'à habiller la moto

avec une carrosserie séduisante et à la compléter par une circulation d'air interne séparant le flux d'air en un flux dirigé vers les carburateurs et un flux dirigé vers le radiateur arrière.

Quel est son comportement en conduite ? La première surprise est de constater à quel point la Radika répond aux exigences urbaines au quotidien - et quel plaisir de conduite elle peut offrir. En général, les répliques de motos de course authentiques ne sont pas les plus faciles à conduire en milieu urbain. Mais ici, une promenade d'un après-midi qui se prolonge jusqu'au soir, le tout punctué par l'expérience des heures de pointe du sud londonien, a montré que la Scova était une exception.

La position de conduite est réellement excellente. Le centre de gravité très bas rend très facile le changement de direction d'un bord à l'autre et offre une grande stabilité pour les longs virages rapides sur routes bosselées. La conduite est plus légère qu'elle ne l'a jamais été sur la moto de course et la Radika pointe légèrement plus précise quand elle se trouve dans un virage.

Le moteur Triumph aussi travaille donne une réelle impression de douceur et d'équilibre. Vif et réagissant bien dans les reprises, il offre encore une accélération impressionnante à une allure de 130 km/h à 5200 t/min seulement, à moitié de l'arc de la zone rouge.

Avec le son de l'échappement résonnant agréablement aux oreilles, l'impression de solidité et de stabilité de la moto et l'absence totale de grinements ou de cliquetis d'un châssis en fibre de carbone soigneusement assemblé renforcent le sentiment que cette moto est conçue sur mesure, parfaitement réalisée et superbement finie.

Les idées radicales de Nigel Hill en matière de châssis et de suspension sont intégrées dans la "Radika" spécial, qui porte bien son nom.



Photographie : Kyoichi Nakamura

Simon Rimmington (à gauche) et Nigel Hill posant fièrement aux côtés du résultat de leur travail.



Un panneau de contrôle portable permet à l'opérateur de programmer les essais et de contrôler les résultats tout en restant assis sur la moto.

Tonnerre

Roulant

Lorsque les ingénieurs de l'usine Triumph ont besoin de données d'essai précises, rien n'est laissé au hasard. Grâce à une piste

roulante de pointe récemment mise en place au centre de conception et développement de Hinckley, des informations précises et détaillées sont disponibles presque immédiatement.

UN dynamomètre "SuperFlow CycleDyn" est le dernier appareil mis à la disposition de l'équipe de Conception et de Développement de Triumph. La piste roulante contrôlée par ordinateur permet à un ingénieur de mesurer de manière rapide, précise et sûre les performances d'une machine sans avoir à enlever le moteur de la moto pour l'adapter à un dynamomètre de moteur conventionnel ou à passer de longues heures sur une piste d'essai.

"Nous avons toujours utilisé la technologie des pistes roulantes dans une variété de centres d'essai extérieurs que nous utilisons, mais avoir notre propre unité à l'usine est un gros avantage," dit Andy Smith, le responsable de la salle de dynamomètre.

"Cela ne prend désormais plus que 20 minutes d'effectuer une série d'essais dans un environnement idéalement contrôlé et nous savons que les résultats peuvent être répétés et qu'ils sont exacts.

C'est également valable pour les essais d'endurance car nous pouvons faire fonctionner une moto à des vitesses élevées pendant de longues périodes dans des conditions constantes et surtout sûres, par rapport aux conditions changeantes et potentiellement dangereuses d'une piste d'essai."

Avant l'essai, la moto est placée en position sur le dynamomètre et la roue avant est prise par des crampons actionnés par air. Deux sangles immobilisent l'arrière de la moto pour plus de sécurité; la moto est alors prête à être démarrée.

Les informations sont générées par un rouleau actionné par la roue arrière. Celui-ci est relié au dynamomètre lui-même - une modeste petite boîte à l'arrière de l'unité - et les résultats sont affichés sur un écran digital aux côtés de l'opérateur qui peut rester assis sur la moto.

Pour rendre la vie encore plus facile,



Une sortie imprimée instantanée permet de contrôler les essais de manière courante.



Les données provenant de la piste roulante sont directement transmises à un ordinateur qui peut les présenter sous forme de graphiques et de tableaux.

l'opérateur dispose également d'un panneau de contrôle portatif qui non seulement affiche les résultats du dynamomètre, mais qui peut également être utilisé pour arrêter les paramètres d'une série d'autres essais. Les informations sont ensuite transmises à un ordinateur qui recueille et enregistre les données et qui peut produire une série de tableaux et de graphiques en fonction des résultats des essais et de comparaisons avec d'autres machines.

À partir des données produites, l'ordinateur calcule automatiquement la puissance qui est produite au vilebrequin de la machine, tout en contrôlant les détails tels que la température du moteur, la pression de l'échappement. En fait, l'opérateur dispose d'un choix de dix écrans d'information différents pour garantir que tout problème ou écart puisse être immédiatement identifié et rectifié.

Pour être certain que les résultats sont scrupuleusement exacts, un télésenseur stroboscopique contrôle constamment la rotation de la roue arrière de la moto testée afin de détecter tout glissement de la roue sur les rouleaux. Si un quelconque glissement est détecté, les résultats sont automatiquement ajustés pour compenser et éliminer toute marge d'erreur.

"Nous utilisons la machine dans trois domaines d'essai", explique Andy. "Nous pouvons simuler des conditions routières pour les essais d'endurance, nous pouvons faire des essais d'inertie pour produire des données de puissance et de couple et nous pouvons faire des essais d'accélération contrôlés pour tester la puissance de conduite.

"C'est un appareil très polyvalent.

C'est la manière la plus rapide, la plus facile et surtout la plus exacte de produire les informations dont nous avons besoin."

Le seul problème est d'apprendre à se décontracter alors que l'on se trouve sur un motoscooter néo-va-nulle part !

"Cela prend sans nul doute un peu de temps pour s'y habituer", admet Andy. "Le gars qui a installé le dynamomètre a senti sur une moto et a passé toutes les vitesses d'un coup, sans surveiller, mais cela demande une grande confiance de rester là, assis, à la vitesse la plus élevée avec directement en face de soi un mur en briques. L'avant tend à s'enfoncer lorsque l'on change de vitesse, ce qui procure de drôles de sensations, mais la chose la plus difficile est d'éviter de tiser le frein avant lorsque l'on veut s'arrêter. On oublie que la roue avant ne tourne même pas !"



Des conduits de refroidissement connectés au rouleau de la roue arrière soufflent de l'air froid à proximité du moteur lorsqu'une moto est en fonctionnement.



Un télésenseur détecte tout glissement de la roue arrière et ajuste les données en fonction.

Blouson de compétition en cuir

Ce blouson en cuir perforé développe un style totalement sport et présente des panneaux à carreaux noirs et blancs qui en font le blouson parfait pour le motard orienté sport. Les principales caractéristiques de ce blouson sont :

- Vachette du Brésil de 1,3 mm, souple et dense
- Fermetures à glissière de raccordement à un pantalon de cuir
- Panneaux de cuir avant et arrière entièrement perforés
- Panneaux plein cuir pour les manches
- Coques facilement amovibles - épaule & coude/avant-bras
- Col de compétition en cuir roulé
- Fermeture des poignets à glissière et bouton-pression pour une protection étendue
- Logo Triumph "T" et triangle dans la nuque
- Doublure en maille noire pour une meilleure respiration
- Doubles pigères

Taille		
RU	Europe	Part Number
38	48	M9553898
40	50	M9554098
42	52	M9554298
44	54	M9554498
46	56	M9554698
48	58	M9554898
50	60	M9555098
52	62	M9555298



ETE COOL

Trois nouveautés Été 99 dans la gamme de vêtements de cuir Triumph Motorcycles. Le blouson rétro en cuir perforé, le pantalon de sport en cuir perforé et le pantalon classique en cuir perforé s'ajoutent au blouson de compétition et viennent élargir la gamme des cuirs perforés.

Que vous soyez un randonneur au long cours ou un motard occasionnel qui ne sort que par beau temps, cette gamme de cuirs perforés est stylée et vous procurera une bonne aération.

Pantalon de sport en cuir perforé

Le pantalon de sport en cuir perforé a un style vraiment sport qui accompagne avantageusement la gamme des cuirs et textiles Triumph.

Les caractéristiques principales de ce pantalon sont :

- Vachette du Brésil de 1,3 mm, souple et dense
- Panneaux de cuir entièrement perforés
- Doubles panneaux en cuir pour le fessier & les genoux/tibias
- Panneaux extensibles en kevlar à l'arrière des genoux
- Coques facilement amovibles
- Doubles pigères
- Renforts au niveau des hanches
- Ceinture matelassée pour un plus grand confort, avec dispositif d'ajustement Velcro
- "Sliders" attachés par Velcro
- Doublure en maille noire pour une meilleure respiration
- Fermetures à glissière de raccordement à un blouson en textile ou cuir

Taille		
RU	Europe	Part Number
30	40	M9723099
32	42	M9723299
34	44	M9723499
36	46	M9723699
38	48	M9723899
40	50	M9724099

Blouson rétro en cuir perforé

Le blouson rétro en cuir perforé utilise le dessin unique de la version plein cuir. Les caractéristiques suivantes permettent à ce blouson de se distinguer.



- Vachette du Brévil de 1,3 mm, souple et dense
- Panneaux de cuir avant et arrière entièrement perforés
- Panneaux plein cuir pour les manches
- Coques facilement amovibles - épaulé & coudes/avant-bras
- Doubles piqûres
- Fermetures du col à double bouton-pression
- Fermetures des poignets à glissière et bouton-pression pour une protection étendue
- Logo "Triumph" plein cuir dans le dos
- Doublure en maille noire pour une meilleure respiration
- Fermetures à glissière de raccordement à un pantalon de cuir



Taille		
RU	Europe	Part Number
38	48	M9713898
40	50	M9714098
42	52	M9714298
44	54	M9714498
46	56	M9714698
48	58	M9714898
50	60	M9715098
52	62	M9715298

Pantalon classique en cuir perforé

Ce pantalon en cuir pleine coupe conviendra au motard le plus classique/traditionnel, avec les caractéristiques suivantes :

- Vachette du Brévil de 1,3 mm, souple et dense
- Panneaux de cuir entièrement perforés
- Doubles panneaux en cuir pour le fessier & les genoux/cuisses
- Panneaux extensibles au niveau de la taille et des cuisses
- Coques facilement amovibles
- Doubles piqûres
- Renforts en mousse au niveau des hanches et ceinture matelassée pour un plus grand confort
- Doublure en maille noire pour une meilleure respiration
- Fermetures à glissière de raccordement à un blouson en textile ou cuir



Taille		
RU	Europe	Part Number
30	40	M9733099
32	42	M9733299
34	44	M9733499
36	46	M9733699
38	48	M9733899
40	50	M9734099
42	52	M9734299

Letters

La samba de la Tiger

NOUS possédons une Tiger depuis maintenant un an et nous pouvons dire aujourd'hui qu'elle a largement dépassé nos attentes. C'est une moto réellement polyvalente, à l'aise aussi bien sur route que sur chemins de terre. Nous invitons tous les membres RAT à nous rendre visite au Brésil et profiter de nos magnifiques paysages.

Hello et Joana Gama,
Florianópolis, Brésil.



De magnifiques paysages attendent les visiteurs au Brésil.



Après 900 kilomètres vers la plaine, le soleil sort et accueille Martin Cayles en France.

En liaison avec la France

MON amie et moi-même passions tant de temps dans la région du Languedoc, en France, que nous avons finalement décidé de vendre notre maison en Angleterre et de nous installer là-bas.

Étant nous deux des adeptes de la moto, la question s'est naturellement posée de savoir qui allait prendre la Speed Triple et qui allait se mettre au volant de la Land Rover de 1972. Nous avons donc jeté une pièce en l'air et... c'est elle qui a perdu. Elle s'est donc chargée de conduire notre Lansy et nos chiens, pendant que je traversais la France en moto.

Le temps en Angleterre était épouvantable, avec de violentes bourrasques et des pluies incessantes pendant près de 900 kilomètres. Ce n'est que vers le sud de Cahors que le temps s'est assoupli et qu'un beau soleil a remplacé la pluie. Quand bien même, il m'a fallu deux jours pour sécher.

Cette installation en France m'a permis d'apporter les dernières touches à un guide de tourisme en France pour motocyclistes sur lequel je travaille depuis deux ans, et nous venons d'ouvrir notre gîte de chambres d'hôtes (avec un parking motos sécurisé, cela va de soi). Pour nous rendre visite, rien de plus simple, il suffit d'appeler au 00 33 468 33 36 73.

Martin Cayles, Coursan, France.

Questions de famille

TOUTE ma famille apprécie la lecture de Triqac, mais nous avons remarqué que la plupart des photographies dans la section Show to Youm (Montrez-nous votre moto) montrent des motos en compagnie de leurs propriétaires masculins. Peut-être pouvons-nous aider à rétablir l'équilibre. La photo ci-contre représente ma femme Marijke avec nos fils Bart et Tim (10 et 12 ans je pense), et avec nos deux Trophys identiques. Avec deux motos, nous pouvons emmener toute la famille en promenade.

Cette photo a été prise le long de la Rivière Schelde près d'Anvers en Belgique, lors de notre visite au "Le rassemblement des motards belges". Étonnant de voir un rassemblement de Trophys belges et probable que quelques membres RAT pourraient nous reconnaître cette année grâce à ce "Se rassembler des motards belges". Nous aimerions vous rencontrer d'autres familles qui sortent sur leurs Trophys, de façon à faire connaissance.

Matrin De Sterck, Mispelaartann 23,
3950 Kapellen, Belgique.



Leurs deux Trophys permettent à la famille De Sterck de profiter tous ensemble de balades à moto.

Dans les Badlands

ORIGINAIRE du Sud de Londres, je vis aux Etats-Unis et ai récemment pris une Sprint de 1996 pour un voyage dans les Badlands dans le Dakota du Sud. Nous avons parcouru 2000 kilomètres en deux jours et j'ai adoré chaque minute de ce voyage. C'est ça, le style Heckley!

Lee Jarvis, Minneapolis, Minnesota, Etats-Unis.



Loin de chez lui - le londonien Lee Jarvis, dans les Badlands, dans le Dakota du Sud.

Possession d'un prix

J'APPRECIÉ vraiment ma nouvelle Thunderbird Sport et après avoir possédé différentes motos au cours des années, ce sont les Triumph qui ont eu ma préférence.

J'ai eu ma moto par une annonce passée par un jeune homme sur Internet. Il en proposait deux, qu'il avait gagnées lors du jeu de la "Route de la Fortune" en Californie, mais il n'était pas lui-même motorisé. Mon voisin, propriétaire d'une Thunderbird, m'a signalé ces motos et j'ai choisi la jaune.

Ma Triumph m'a ouvert les portes d'un nouveau groupe d'amis et je dois dire que j'apprécie!

Don A. DellaMea, Charlotte, NC, USA.



Proposée à la vente sur Internet, la Thunderbird Sport de Don DellaMea avait été remportée comme prix lors d'un jeu télévisé.



En dépit d'une météo atroce, Anne-Marie Breau et ses amis Jérôme ont pris du bon temps lors du Pinguin Rally en Espagne. Cela vous dirait de vous joindre à eux l'an prochain?

Neige et Humour

DES pingouins en Espagne! Allons donc! Eh bien non, en dépit de la neige et du froid, mon amie Jérôme et moi nous sommes pris part au Rallye International des Pingouins d'Espagne au nord dans les Pyrénées et les Alpes.

Ce fut un événement mémorable, dans une atmosphère conviviale avec tapas, feux d'artifice et une procession aux flambeaux

traversant notre ville d'Arcueil, Tordesillas. Faisait très froid de gros Adventure et je l'ai traversé sans problème pendant ce long et difficile voyage.

Si quelqu'un veut en savoir plus sur ce Rallye des Pingouins, le site internet en France au 05.56.49.24.75.

Anne-Marie Breau, Bagles, France

Seul chez soi

QUAND des membres K&F vont-ils venir nous rendre visite dans notre Paradis de Madère? Ma moto est la seule Triumph de l'île et que sera leur seul. Endroit sûr et sûr et son esprit très aventureux de ce jeu de hasard d'argent mais pour me balader! L'île est magnifique et je vous attends tous!

Angelo De Freitas, Madère.



Angelo De Freitas vit sur l'île paradisiaque de Madère, mais il adorerait avoir quelques autres propriétaires de Triumph avec lesquels se balader.



Un dur voyage!

CETTE photo représente le summum de ma vie. C'est une moto qui est aussi brutale et puissante que son allure le suggère. Même mon chien l'adore!

Cameron Ford, 'Cowboy urbain', USA.

Rapide et forcenée

Une victoire dans la course des 200 miles de Daytona avait donné à Triumph le nom idéal pour ses machines les plus sportives depuis le milieu des années soixante. Il était donc naturel que le même titre soit repris lorsque la nouvelle usine Triumph a démarré la production à Hinckley en 1991.

La brochure de la première année annonçait que Triumph fabriquerait des motos sportives

750 cm³ tri-cylindres et des 1000 cm³ quatre cylindres "Daytona" sur la base du système de production modulaire qui permettait de produire des moteurs de cylindres différentes en utilisant les mêmes organes internes. "Conçus pour la route plutôt que des motos de course modifiées", la 750 produisant 97 chevaux à 11.000 tours/minute, tandis que la 1000 offrirait 121 chevaux à 5000 tours/minute de moins.

La première amélioration à être apportée en 1997, avec des cylindres montés à 900 cm³ pour la tri-cylindres et 1200 cm³ pour la quatre cylindres et les flancs plats étant remplacés par un

habillage plus arrondi.

Des coloris vifs, unis de rouge à une couleur bleu "Barraclough" remplaçant les rouge, noir et bleu à bandes contrastées d'origine, tandis que la puissance grimpeait à 100 chevaux à 9500 tours/minute pour la 900 et à 147 chevaux à 9500



HISTORIQUE DE PRODUCTION

1991-92
Daytona 750



1991-92
Daytona 1000



1993-97
Daytona 900



1993-97
Daytona 1200





cieux en fibre de carbone, desames spéciales et une culasse réglée pour releaser la puissance de 15 pour cent à 115 chevaux tout en réduisant le poids.

La puissance de freinage à l'avant a été renforcée avec des freins à disques à double étrier flottant à six pistons.

Dès 1995, les Daytona étaient établies comme des standards modernes et le seul changement opéré au cours des deux années suivantes a été l'introduction de la menaçante peinture "Diablo Black" pour les 900 et 1200 classiques. La Super III a conservé son hubillage jaune et noir hargneux.

Avant d'arriver au terme de sa vie de production, la Daytona 1200 a fait une dernière révérence sous la forme d'une "Special Edition" en 1998. Moins de 250 SE ont été construits, comportant un cadre entièrement noir, des roues dorées, des signes dorés et des freins à étrier six pistons. Chacune d'entre elles comporte une plaque en acier inoxydable chromée spéciale sur la colonne de direction qui confirme son authenticité.

Dans les coulisses de Triumph, les

choses étaient cependant loin d'être stationnaires. Le service de R&D avait secrètement développé la machine qui allait être le fer de lance de la deuxième génération de Triumph produites à Hinckley - la Daytona T595.

Comportant un tout nouveau moteur à injection inséré dans un cadre treillisé en aluminium, la nouvelle Triumph a fait sensation dès l'instant où elle a été lancée au salon de Cologne, fin 1996.

Atteinte en 1998 avec l'ajout d'un ovale rouge aux choix de jaune et noir originaux, la "595" a également bénéficié d'un ensemble de perfectionnements de son système d'injection d'essence contrôlé par ordinateur.

Des perfectionnements du moteur et du chassis ont continué le développement de la Daytona en 1999, tandis que le changement de nom pour "Daytona 955" répondait à des inquiétudes de voir le label "T595" induire des clients en erreur en leur donnant à penser que la machine dotée d'un moteur de 955 cm³ était en fait une 600.

Aujourd'hui, la Daytona reste le premier choix pour les fans de Triumph qui recherchent le frisson suprême dans une moto sportive - nous avons rencontré quelques propriétaires qui respirent ce frisson à chaque fois qu'ils enjambent leurs machines. ■

tours/minute pour sa grande sœur - c'était là une vraie "moto musclée".

La 900 et la 1200 sont restées virtuellement inchangées en 1994, mais ont été rejointes par la "Super III" 900 cm³ qui était un trésor de pièces d'exception, dont des garde-boue et des silen-

1994-96

Daytona Super III



1997-98

Daytona T595



1998

Daytona 1200SE



1999

Daytona 955i



Galerie des propriétaires



Bill Baker, de la concession Triumph de Londres Boyer Racing, n'a pas pu résister à la tentation de s'acheter cette 750. Portant le numéro de châssis 879, la moto est en des premiers modèles, immatriculé en septembre 1991.

"La moto est tellement rare et dans un si bon état que je n'ai osé faire que quelques kilomètres avec," nous a dit Bill. "C'est une machine superbe et, bien que je songerais à la vendre si on m'en proposait un prix correct, je pense la conserver comme placement."



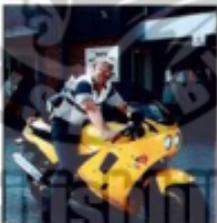
Certaines personnes ne sont jamais satisfaites ! Ayant acheté la Daytona 750 cm³ de 1991 utilisée par l'usine en démonstration et testée dans le numéro de décembre 1991 du magazine "Fast Bikes", Martyn Pedbury a immédiatement décidé de la modifier ! La première tâche était de la faire passer à 900 cm³, ce qui nécessitait un vilebrequin à longue course, des bielles, des pistons, des roulements, un arbre d'équilibrage et des joints. Un harnais électrique était également nécessaire pour modifier le réglage du moteur et le brûleur de régime. Une peinture verte de type "British Racing" a remplacé le noir original et de nouveaux silencieux et freins à disque ont été installés. La moto avait 8000 km au compteur lorsque Martyn l'a achetée. Elle en compte maintenant 47000 et a nécessité un peu de travail en plus de l'entretien de routine.



La Daytona de Mike Wild partage un espace de garage avec neuf autres motos, y compris trois Rediger antérieures à 1930 et une Triumph T100 de 1955. Sa deuxième Triumph construite à Hinckley, la Daytona, a remplacé une Trophy 1200 de 1991 et a accompagné Mike lors d'un voyage en Écosse ainsi que lors de quelques sorties éphémères le dimanche autour des collines de son Derbyshire natal.



La Daytona 1000 de Brian Robins lui a fourni le passeport du retour dans le motocyclisme après un long congé. Il peut maintenant rejoindre son fils Phil, qui possède une T599, dans les balades de pluie. "J'ai eu quelques problèmes avec les carburateurs lorsque j'ai acheté la moto, mais un nettoyage en profondeur et le remplacement du bouchon de réservoir d'essence ont résolu le problème," nous a dit Brian. "Je trouve la moto un peu lourde à manipuler lorsque l'on se gare, mais quand on roule, elle est très stable et confortable."



"La Daytona 1200 est une machine de rêve pour moi depuis le jour où Triumph l'a lancée," admet Jeff Stevens. "Pourtant, je n'avais aucune intention d'acheter ma moto quand je l'ai fait !" "J'avais pensé acheter une moto plus ancienne que j'aurais restaurée quand ma femme m'a suggéré d'aller chez notre concessionnaire local, Windy Corner, un samedi. Là, dans le coin, se trouvait une Daytona 1200 jeune et j'ai été accroché, notamment quand le vendeur m'a proposé de l'essayer pour l'après-midi. Le meilleur point pour moi, c'est le moteur : puissant, rapide et enthousiasmant. Étant grand, la Daytona me convient mieux que certains des motos plus petites du marché. Faire la position de conduite et la sensation d'être sur une grosse machine. Je peux honnêtement dire que la moto m'a apporté tout ce que j'attendais d'elle. À condition que tout continue à bien marcher, j'espère que la Daytona restera ma moto pendant très longtemps."



Un fort kilométrage s'est révélé être sans problème pour la Daytona 900 de John Davis. Depuis qu'il l'a achetée en décembre 1998, John a fait 32000 km, portant le total à près de 50000 km.

"J'utilise la moto toute l'année, y compris lorsque je me rends en Écosse, dans les Pyrénées espagnoles, ou dans l'ouest de la France l'an dernier," signale-t-il. "Elle s'est avérée résistante au climat britannique et offre le bon équilibre entre une sportive et une routière."



Gary Devine est le gars talentueux qui peint à la main les lignes des machines au style classique de Triumph, mais le Cornouaillais John Hooker avait autre chose en tête lorsqu'il a pris livraison d'une Daytona 1200 SE. "Voulant quelque chose de plus que le cadre noir standard, j'ai demandé à Gary qu'il ajuste des lignes grises à sa main pour imiter les roues et les décorations dorées standard. "Il est trop tôt pour avoir des histoires intéressantes à raconter à propos de la moto, mais j'espère que vous êtes de l'avis que Gary a fait un très beau travail et que ma moto a vraiment une apparence unique maintenant."



L'une des Daytona les plus célèbres est la 900 avec laquelle Mick Sanders a fait le tour du monde en juste 31 jours en 1997. "L'événement trapet de 39000 km comprenait la traversée de quatre continents et de 29 pays et a valu à l'aveugleur britannique le record du monde du tour du monde en motocyclette."

Le Meilleur des deux mondes

LA toute nouvelle Sprint ST peut désormais être encore améliorée afin de répondre à vos besoins, grâce à une gamme complète d'accessoires Triumph d'origine.

Que votre instinct vous conduise vers les performances sportives et la stylisation ou vers les

capacités touristiques les plus complètes, les accessoires Triumph répondront à vos exigences spécifiques. Votre concessionnaire Triumph peut vous conseiller au sujet de ce qui est adapté à votre moto et se fera un plaisir d'installer tout accessoire Triumph que vous pourrez choisir;



Si cette motocyclette fait ressortir le sportif qui est en vous, saisissez cette occasion pour personnaliser votre motocyclette avec la gamme d'accessoires sport :

- Silencieux "Off Road" en acier inoxydable ou fibre de carbone.
- Housse de selle - coloris coordonnés
- Tampon de réservoir -
Fibre de carbone
- Kit repose-pied

Si vous voulez tirer avantage des capacités touristiques de la Sprint ST, ne cherchez pas plus loin que la large gamme d'accessoires de tourisme Triumph :

- Ensemble de sacoches aux coloris coordonnés - options 1 2 & 3 caisses
- Support supérieur en aluminium coulé
- Sacoches de réservoir
- Poches intérieures de sacoches
- Bagage de siège arrière
- Poignées chauffantes
- Tampon de réservoir -
Fibre de carbone
- Système de contrôle + alarme
- Dossier arrière
- Caisse supérieure au coloris co-ordonné
- Bulle haute - polycarbonate 3mm

Egalement disponible pour la Sprint ST

- Prolongement de garde-boue avant
- Antivol
- Béquille de champ



Une affaire difficile

TRIUMPH et BSA avaient co-sponsorisé l'équipe britannique des Six Jours Internationaux en 1966, le premier apposant son nom sur des machines de 348cc de Ray Sayer et Johnny Giles, des 490 de Sammy Miller et Roy Peplow et la 502 de Heanes.

Arthur Lampkin, sixième homme du groupe, courait sous la bannière BSA sur une machine de 504cc superbement emmenée par un moteur réalisé de Triumph Tiger 100, comme celle pilotée par Heanes.

Les châssis utilisés pour les Triumphs étaient à la base des châssis Tiger 100cc avec un angle de tête de 63 degrés. Les fourches avant provenaient d'une BSA Victor et les freins avant étaient des huit points 'Goldie' complétés avec plaquettes flottantes, comme ceux utilisés sur la première Gold Star Scrambler. La roue arrière était une roue type Triumph QD et toutes les machines étaient équipées de réservoirs d'essence 'Lytal' en alliage.

"On pourrait ainsi dire que les motos étaient BSA à l'avant et Triumph à l'arrière", raconte Ken.

La course avait lieu en Suède et l'équipe britannique a terminé la compétition sans perdre un seul point, à égalité avec l'Allemagne de l'Est. Ce sont les Allemands de l'Est qui se sont finalement emparés du trophée, après avoir remporté l'épreuve subsidiaire. "C'était comme une course sur route, et nous n'avions guère de chances avec les types de machines dont nous disposions", explique Ken. Quand les fabricants britanniques ont annoncé qu'ils ne soutiendraient pas l'équipe ISDT en 1967, Ken a décidé de construire sa propre Triumph 504cc avec un châssis 'Metine' Rickman.

"L'usine nous a expliqué que les moteurs 504 avaient une course plus longue, le maneton étant déplacé, mais nous n'avons jamais su si c'était vrai",

Quand les usines

Triumph et BSA ont

cessé de soutenir

l'équipe britannique de

trial des Six Jours

Internationaux en 1967,

le champion Ken

Heanes a décidé de

prendre les choses en

main. John Brown a

recueilli son

témoignage.

explique Ken. "Personnellement, je ne le pense pas, car les moteurs étaient homologués au départ et il suffisait de les régler de 20 millimètres pour augmenter leur capacité."

Cette année-là, il a conduit cette moto en Pologne et l'année suivante en Italie, sans succès, et il a décidé en 1969 de revenir à la Triumph 504 d'usine qu'il avait conduite trois ans auparavant et achetée à Triumph quand l'équipe d'usine avait été démantelée.

En formant sa propre 'Equipe Triumph Home Counties' pour disputer l'événement en Allemagne du Sud, Heanes et son coéquipier Peter Stirland ont collectionné les médailles d'or. La moto d'usine a alors été retirée et placée dans une vitrine dans la maison de Ken, dans le Hampshire, pendant 30 ans.

Le magazine "Classic Bike" a écrit un jour un article sur cette moto et quand je l'ai sortie de sa vitrine, les pneus



Le Tiger 100 de Ken Heanes en 1967. À gauche, Arthur Lampkin et à droite, Ken Heanes. Derrière, à gauche, John Peplow, Sammy Miller et à droite, John Giles, Malcolm Kitchen, Roy Peplow et Ken Heanes.

étaient encore gonflés et le moteur a démarré à la deuxième tentative. C'était une superbe machine. "Une des meilleures que j'ai jamais conduites - c'était un vrai regal à piloter", se rappelle-t-il.

Je l'ai finalement vendue fin de 1997, quand nous avons démantagé", poursuit Ken. Le type qui voulait l'acheter ne pouvait pas la piloter mais il m'a fait une offre que je n'ai pas pu refuser."

Après sa victoire de 1969, Heanes de l'équipe ISDT a décidé de participer de nouveau en 1970 et a monté une équipe complète de six pilotes Trophy.

"J'ai investi alors mon propre argent dans le projet et j'ai persuadé d'autres revendeurs de sponsoriser une moto chacun", poursuit-il. "Triumph vendait des moteurs neufs que j'achetais de façon détournée et Eric Cheney a réalisé les châssis spéciaux. J'ai préparé des moteurs de 500 cc et de 504cc et les éléments



étaient rassemblés dans mon atelier pour être montés."

Les coûts de financement ont représenté pour Bill Slocombe, Allan Jeffries, Jack Williams, Comerjards et Lyle Morris entre 875£ et 400£ - et ils ont récupéré leur machine après la course !

Les meilleurs pilotes disponibles ont été recrutés pour la compétition, Ken menant ses coéquipiers Johnny Giles, John Pease, Malcolm Rathmell, Jim Sandiford et Mick Wilkinson.

C'était un effort courageux, mais qui a été ruiné par quelques petits problèmes tels qu'une fuite de réservoir et des crevaisons. Heanes, capitaine de l'équipe, est cependant encore une fois sorti tête haute. Heanes, qui avait abordé pour la première fois l'ISDT, seul, quand il avait 16 ans en 1950, s'est finalement retiré en 1971 de la compétition qu'il aimait tant après avoir remporté sa dixième médaille d'or - cette fois-ci sur une BSA Cheney Thompson. ■



Ken Heanes et Bud Ekins avec l'une des Triumphs ISDT Cheney-Heanes.

Des affaires qui roulent

Dormez tranquille

LORSQUE vous vous baladez sur votre Triumph, vous pouvez faire de véritables économies en utilisant les accords de réservation que nous avons négociés avec un grand nombre de groupes hôteliers et d'hôtels indépendants.

Le groupe d'hôtels Campanile-Clarine-Bleu Marine est particulièrement présent en France mais les 450 hôtels et plus qu'il comprend sont disséminés dans toute l'Europe. Les membres RET peuvent bénéficier d'une réduction de cinq pour cent dans les confortables hôtels Campanile, et d'une réduction de dix pour cent dans les hôtels Clarine et Bleu Marine (sauf ceux de Nevers et de Courbevoie en France).

Vous pouvez réserver par le biais du service central de réservation ou directement auprès de l'hôtel qui vous intéresse.

Au Royaume-Uni et en Irlande, nous avons récemment conclu un accord avec le groupe **Four**. Hôtels pour une réduction de dix pour cent sur leurs sites "Worldwide Break". Les hôtels du groupe se trouvent dans toutes les parties du pays et de nombreuses grandes villes, ce qui vous donne un large choix, quel que puisse être votre programme. Vous pouvez obtenir une liste exhaustive en appelant le +44 (0)145 700150. De l'autre côté du monde, le chaîne d'hôtels **Best Western** en Nouvelle Zélande accorde aux

membres une réduction de dix pour cent sur présentation de votre carte de membre au moment de l'enregistrement.

Il existe également un grand nombre d'hôtels indépendants qui accueillent les motocyclistes et qui offrent des tarifs privilégiés aux membres RET. Consultez la liste ci-dessous et contactez directement votre qualité de membre RET. Et souvenez-vous : plus nous utilisons ces hôtels, plus facile il nous sera d'obtenir des réductions plus nombreuses et plus importantes à l'avenir. Si nous ne les utilisons pas, nous les perdrons.

Offre de livre

LES MEMBRES ayant un intérêt pour le Triumph peuvent bénéficier d'une réduction de dix pour cent sur le livre "Triumph Classic 1950 à 1975" de la Bookers Book Company. "Classic 1950 à 1975" est composé plus de 180 photos, photos originales et textes. Les membres RET peuvent acheter le livre au prix réduit de 27 pour cent de 15,25 £, plus frais de port. Les Triumph sont en 49,95 £ pour le RET, 750 £ pour les Editions Club et de 9 £ possible contre du monde.

Pour passer commande, appelez ou envoyez un télégramme au +44 (0)1585 410191, courrier électronique: Bookers-UK@compuserve.com ou envoyez un chèque libellé en livres sterling à PO Box 106, Gosport, Hants, GU9 5WA, Angleterre.

Erzstättelkloster, route des Venas, 64310 Sarr, France.

Société: Auberge de la Bertrange, Proxeray, France.

Produit: Hébergement en hôtel.

Offre: Réduction jusqu'à 10% selon la saison.

Contact: Auberge de la Bertrange, 13120 Les Bains de Proxeray, France. +33 (0)4 90 54 32 94, fax +33 (0)4 90 54 42 58.

Société: Maison St George.

Langogne, France.

Produit: Chambres d'hôte et gîtes près de Narbonne.

Offre: Réduction de 15% et parking moto sûr.

Contact: Martin ou Jo

+33 (0)908 83 90 73.

Société: Force Hotels plc.

Produit: Offres de week-end à 100,00 au RET.

Offre: 10% de réduction sur toutes les week-ends "Loisirs Break" au RET et en Irlande.

Contact: +44 (0)195 40400 pour réserver, en indiquant "Privilège 10". Pour obtenir une brochure, appelez +44 (0)195 700150.

Société: Stak Hotel, Leicester, Angleterre.

Produit: Hébergement en hôtel.

Offre: Tarifs spéciaux. Chambres et petit déjeuner 29 £ par personne, deux personnes 39 £ par personne.

Supplément personnel adulte 15 £. Comprend l'utilisation du club de tennis en forme.

Contact: 0116 261 0996.

Société: Elford Palm Springs, Eastbourne et Northfleet, Angleterre.

Produit: Hébergement en hôtel avec garage privé.

Offre: Réduction de 10%.

Contact: M. et Mme Endlich, +49 (0)7866 301, Fax +49 (0)7866 1282.

Société: Hotel Engel, Ulm/Lehr, Allemagne.

Produit: Hébergement en hôtel avec garage privé.

Offre: Tarifs spéciaux RET.

Contact: M. Loop, +49 (0)751 60884, Fax +49 (0)751 60395.

Société: Wackerhotel "Zam Suedsee", Mitterteich, près de Worms, Allemagne.

Produit: Hébergement en hôtel.

Offre: Réduction de 10%.

Contact: Hain et Erika Kessel, +49 (0)6247 877, Fax +49 (0)6247 1067.

Société: Hotel Regius, Seefeld, Autriche.

Produit: Hébergement en hôtel.

INSURANCE

FERNET Insurance Brokers



- Discount for RAT membership
- Security discounts
- No claims discounts
- FREE accessory cover
- Optional low mileage discount
- FREE European cover
- FREE legal protection
- FREE uninsured loss recovery
- Age of bike discounts



07000 FERNET
3 3 7 6 3 8

01708 768613

En Bref...

Hébergement en hôtel -

Société: Groupe

Campanile-Clarine-Bleu Marine.

Produit: Hébergement dans plus de 450 hôtels dans toute l'Europe.

Offre: Réduction de 5% dans tous les hôtels Campanile en Europe et de 10% dans les hôtels Clarine (sauf Nevers et Courbevoie) et Bleu Marine en France.

Contact: Réservations gratuites au +33 (0)1 66 62 45 86, les jours ouvrés auprès de l'hôtel, en indiquant le code client F42 500. Vous pouvez également réserver sur l'internet à www.campanile.fr en utilisant le code client et le mot de passe RED-ERSASS.

Société: Vista Palace Hotel, Monte Carlo.

Produit: Hébergement en hôtel.

Offre: Une chambre de luxe pour le prix d'une chambre ordinaire, équivalent à une réduction de 15%.

Contact: Vista Palace Hôtel au +33 004 9210 8000.

Société: Erzstättelkloster, Chambray d'Hôte, Pays Basque, France.

Produit: Hébergement dans une ferme.

Offre: Réduction de 10%.

Contact: Philippe et Marie-Elle Daub. +33 (0)5 50 54 29 77 ou +33 (0)6 11 50 03 63, ou écrire à

Offre : Réduction de 10%, piscine et autres programmes.

Contact : Réservations et informations au +43 (0)5476 6253, fax +43 (0)5476 6733.

Société : Best Western New Zealand.

Produit : Hébergement en hôtels et motels en Nouvelle Zélande.

Offre : Réduction de 10% sur présentation de la carte de membre R.I.F.

Contact : +46 (0)9 520 5418, Fax +46 (0)9 520 5413.

Traversées -

Société : Hoverspeed.

Produit : Traversées en Hovercraft et SeaCat, traversées en SeaCat Douvres-Calais, Folkestone-Boulogne et Douvres-Ostende.

Offre : Réduction de 30% sur les tarifs relatifs aux motocycles sur les traversées Douvres-Calais et Folkestone-Boulogne. Réduction de 15% sur les tarifs relatifs aux motocycles sur la traversée Douvres-Ostende. Réduction de 15% sur les tarifs pour une voiture et jusqu'à cinq personnes sur toutes les traversées.

Contact : 0900 24024 (RU), +31 (0)800 191 727 pour les traversées à partir de la France, +32 (0)99 999955 pour les traversées à partir d'Ostende. Indiquez le code ST/TRAJ pour les tarifs aller-retour et EX/TRAJ pour les tarifs aller-retour sur 5 jours.

Société : P&O Stena Line.

Produit : Traversées en ferry, Douvres-Calais.

Offre : Réduction de 30%.

Contact : +44 (0)87 0600 0600 en indiquant la référence : TMS 5053 Retail Promotions.

Société : Stena Line.

Produit : Traversées en ferry, Harwich-Hook de Hollande, Holyhead-Dun Laoghaire, Irish Ferries (Hull, Rotterdam).

Offre : Réduction de 30%.

Contact : +44 (0)87 0600 0600 en indiquant la référence : TMS 5053 Retail Promotions.

Société : Stena Line.

Produit : Traversées en ferry, Harwich-Hook de Hollande, Holyhead-Dun Laoghaire, Irish Ferries (Hull, Rotterdam).

Offre : Réduction de 30%.

Contact : +44 (0)87 0600 0600 en indiquant la référence : TMS 5053 Retail Promotions.

Offre : Tarifs spéciaux sur les trajets Harwich-Hook selon la date et l'heure de voyage (appeler pour obtenir des détails, 20% de réduction sur les prix des brochures publiées sur les trajets irlandais et 10% sur les prix publiés sur les trajets scandinaves).

Contact : +44 (0)90 294402 en indiquant le numéro de compte BIC047. Pour les observations maritimes irlandaises, indiquez également le code de réduction R.I.F.

Pour les observations scandinaves, indiquez également le code de réduction RST.

Société : P&O North Sea Ferries.

Produit : Traversées en ferry entre Hull et Rotterdam ou Zeebrugge.

Offre : Réduction de 10%.

Contact : 01482 377 177 au RU, 0181

255 555 en Hollande, 050 543 430 en Belgique, en indiquant "Riders Association of Triumph" et votre numéro de membre.

Société : Isle of Man Steam Packet Company.

Produit : Traversées en ferry vers l'île de Man.

Offre : Réduction de 10% sur une sélection de traversées.

Contact : Téléphone +44 (0)1624 645645.

Location de Triumph -

Société : Fowler's Bristol.

Produit : Location de Triumph au RU.

Offre : 5% de réduction sur les tarifs publiés.

Contact : +44 (0)179 720466.

Société : Triumph Hellas.

Produit : Location de Triumph en Grèce.

Offre : 5% de réduction sur les tarifs publiés.

Contact : Triumph Hellas par +30 (0) 5916 (téléphone) ou +30 976 5998 (fax).

Location de voitures -

Société : Avis Rent-A-Car.

Produit : Location de voitures dans les points de vente.

Offre : Réduction jusqu'à 10% plus offre motocycles.

Contact : Avis Rent-A-Car au +30 (0) 5916 (téléphone) ou +30 976 5998 (fax). Indiquez le numéro A&D 753708.

Voyages organisés -

Société : Rocky Mountain.

Produit : Location de Triumph au RU.

Offre : Réduction de 10%.

Contact : 011 (604) 58 0 26 ou 011 (604) 518 0125 (fax).

Société : Bikeroute Thailand.

Produit : Tours de la Thaïlande avec des motos Triumph.

Offre : 15% de réduction.

Contact : +662 731 1995, +662 731 1971 (fax).

Société : Adventure New Zealand Ltd.

Produit : Tours de Nouvelle Zélande avec des motos Triumph.

Offre : 10 % de réduction.

Contact : +64 (0)1 548 7888 (téléphone), +64 1 548 9982 (fax).

Société : Triumph Hellas.

Produit : Tours guidés en Grèce et Turquie, y compris location de Triumph si demandé.

Offre : 5% de réduction sur les tarifs publiés.

Contact : Triumph Hellas au +30 976 5917 (téléphone) ou +30 976 5918 (fax).

Société : Dig Rock Ltd.

Produit : Tours guidés en motos sportives en Europe.

Offre : 05% de réduction.

Contact : +44 (0)1285 656588

Société : Vrij Uite Motorvakancies.

Produit : Tours en motos en Europe.

Offre : 5-10% de réduction.

Contact : +31 (0)23 5606 630 ou fax +31 (0)23 5606 515.

Société : Rite/Fun Tours.

Produit : Tours guidés par une organisation allemande de la Provence, de la Corse, de Bali et de la Pologne.

Offre : Réductions entre 5-11,5%.

Contact : +49 (0)49 25 1609, en indiquant la référence "Triumph R&T Club".

Société : Himalayan Bikes International.

Produit : Tours guidés au Bhoutan, au Népal, en Inde et en Thaïlande.

Offre : 5-6% de réduction, selon la destination.

Contact : E-U-A: Newington, 1-888-864-6166, RU: 0121-627 2030.

Publications et vidéos -

Société : RAC Publishing.

Produit : Cartes, atlas et guides.

Offre : 25% de réduction pour les membres RAC, 15% de réduction pour ceux qui ne sont pas membres RAC.

Contact : 0800 550055.

Société : Project Moto Ltd.

Produit : Vidéos sur le motocyclisme.

Offre : 10% de réduction.

Contact : Project Moto Ltd, 5, Kildom Street, London SE16 1DN, Angleterre.

Téléphone +44 (0)171 251 6331 ou 0956 419257.

Société : EMAP National Publications.

Produit : Magazines "Bike", "Performance Bikes" et "RIDE".

Offre : 20% de réduction sur les tarifs d'abonnement.

Contact : +44 (0)378 439337 en indiquant la référence NADS/A23 pour "Bike", N066/01 pour "RIDE" ou N453/026 pour "Performance Bikes".

Stages de formation -

Société : Shiro Training.

Produit : Stages de pilotage au RU.

Offre : 10% de réduction.

Contact : Shiro Training au +44 (0) 140 468 693.



INSURANCE

Fernet Insurance Programs offer the following benefits:

- RAT membership Discount
- Motorcycle Safety Foundation Course Discount
- Home Owners Discounts
- Breakdown Coverage
- Trip Interruption Costs
- Safety Apparel
- Tourcycle Ratings for Triumph
- Auto Insurance at very competitive rates and Multiple Vehicle Discounts may apply.

(Limits apply)

Licensed in 44 States

1 800 RIDE TRI or 1 800 743 3874



cotentinbritishbikes.free.fr

Power release

Let it fly. Release the full power potential of your Triumph. All you need is a pack of Mobil 1 Racing 4T. Developed to withstand the extreme speeds of today's high-revving machines, it maximises power output from the moment you fire up your engine. Helping you take your Triumph to the limit.

For details of your nearest stockist, call 0800 040 111. www.mobil.co.uk/automotive

Mobil 1 Feel the difference

