

TORQUE

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

No 13

Automne 1999



La Sprint RS

fait la couverture

LORSQUE VOUS PILOTEZ DUR...

CONCEPTION

Les systèmes de freinage hydrauliques utilisent le principe du transfert de liquide pour transmettre et augmenter la force appliquée par le pilote. En modifiant les caractéristiques de chacun des éléments du système Triumph, nous pouvons obtenir l'équilibre parfait. La stabilité est conservée en déterminant le bon diamètre d'alésage et la bonne course du vérin, garantissant le contrôle de l'extension dans les tuyaux d'acier sous tresse jusqu'à ce que la force soit appliquée par les patins et les disques de frein.

TESTS

Chez Triumph, les tests sont consignés à l'aide d'un système d'enregistrement des données et de techniques subjectives. De grands efforts sont déployés pour s'assurer que la sensation de la manette est positive et précise, tout en étant sensible pour donner un rapport intéressant entre le mouvement de la manette de frein et la décélération obtenue. Les matériaux des patins et des disques sont spécialement sélectionnés et développés pour obtenir une température de service optimale, éliminer le "fading" et maximiser la puissance d'arrêt tout au long de vos déplacements.



ENTRETIEN

Pour garantir la durée de vie et l'efficacité de votre système de freinage, vous devez vous assurer qu'il est équipé des pièces Triumph et de bonne qualité. Il est recommandé d'arrêter pour contrôler les pneus, vous pouvez toujours être certain que votre Triumph vaut son prix.

PATINS ET DISQUES DE FREIN



Ride Magazine : "La maniabilité est jugée excellente et les freins "formidables" par l'immense majorité des utilisateurs".

Motor Cycle News : "Cet équipement est un des meilleurs du marché et réussit le magnifique travail de ralentir la 9551 à grande vitesse".

Motor Cycle News : Cinq sur cinq ! ***** pour le "système de freinage".

**... VOUS POUVEZ FAIRE
CONFIANCE A TRIUMPH.**

TRIUMPH®
GENUINE PARTS

DEMANDEZ DES PIECES D'ORIGINE TRIUMPH A VOTRE FOURNISSEUR AGREE LOCAL.

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

● **Bénéfice:** Lids Hoogerstra
+31 (0)71 305 1542
fax +31 (0)71 305 1549
email: general@rweb.nl



● **Brésil:** Arthur Akomara
011 210 1329

● **Canada:** Chris Ellis
506 328 0653
fax 506 328 4600

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



● **Allemagne:** Martin Orshaus
06173-9336-41
fax 06173-9336-27
email: martin.orshaus@triumph.co.uk

● **Grecs:** Robert Martin
fax 0752 5918

● **Italie:** Alessandro Gasparis
fax 029 2835 81922

● **Nouvelle Zélande:** Ranyvyn Gardner
09 276 6453
fax 09 276 4045



● **Norvège:** Simon Drenovick
fax 0671 13470
email: simon.drenovick@colbjorn.no

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

● **Espagne:** Alberto Vasquez
fax 01 532 1574

● **Suède:** Hans Blomqvist
fax 08 80 3860



● **RU:** Les Pablow
01455891515
fax 01455 891450
email: les.pablow@triumph.co.uk



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

TORQUE est publié trimestriellement par la Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinchley, Leics, Angleterre LE10 5ZP et envoyé directement à tous les membres RAT. Les membres individuels coûtent £75 £.

Les produits et services présentés dans les publicités contenues dans TORQUE ne sont pas nécessairement testés ou approuvés par Triumph Motorcycles Ltd ou la Riders Association of Triumph Ltd.

Rédacteur en chef: Neil Webster.
Conception: Red Square Graphics.
Production: Bob Berry Marketing Services.
Publicité: Jackie Green, Warner Group Sales. +44 (0)1778 391187, fax +4 (0)1778 394748.

S O M M A I R E

- | | | | |
|----|---------------------|----|---------------------------|
| 4 | Actualités Triumph | 26 | Trompettes pour un projet |
| 8 | Le Monde du RAT | 32 | Visite d'usine |
| 11 | Que se passe-t-il ? | 34 | Il y a quelque temps... |
| 16 | En voyage | 36 | Des affaires qui roulent |
| 21 | Lettres | | |

Au départ

Quelle journée la Journée Portes Ouvertes Usine a été ! Un soleil brillant, un parking débordant de motos et environ 3000 visiteurs qui ont saisi l'occasion de visiter le bureau de Triumph.

Comme cela était une "Journée Portes Ouvertes" et non une manifestation réservée aux membres RAT, nous avons accueilli des propriétaires d'autres machines que des Triumph afin qu'il partage la journée avec nous. J'espère que vous êtes d'accord pour dire que cela était sympa de pouvoir montrer à un public plus large ce que sont Triumph et le RAT. Je pense que nombre d'entre eux sont repartis en planifiant déjà l'achat de leur prochaine moto !

L'attente du RAT à la manifestation était remplie pendant la majeure partie de la journée et c'était fantastique de rencontrer un si grand nombre d'entre vous - même si j'ai dû m'éclipser à quelques reprises pour régler des questions d'organisation !

Nous en sommes maintenant au troisième numéro du Torque depuis que nous sommes passés à quatre éditions nationales et j'espère que vous apprécierez les améliorations apportées. Non seulement nous sommes maintenant en mesure d'envoyer aux membres francophones et germanophones un magazine dans leur propre langue, mais nous pouvons également consacrer davantage d'espace aux actualités de votre propre région.

Désormais, il y a des éditions allemande, française et nord-américaine distinctes, plus une édition internationale qui est destinée aux membres situés au RU et dans toutes les autres régions. Nous espérons pouvoir ajouter d'autres langues et éditions à l'avenir en fonction de la croissance du nombre d'adhérents.

En parlant de chiffres, nous avons récemment atteint un nouveau score de 22.000 membres dans le monde et, avec l'enthousiasme de manifestations que nous planifions déjà pour la saison prochaine, nous sommes convaincus que le club continuera à se développer.

Où que vous habitez, j'espère que vous trouverez beaucoup d'idées dans cette édition de votre magazine et nombre d'idées de ballade pour vous aider à tirer le meilleur parti de votre Triumph.

Neil Webster, Directeur International, RAT.





Débuts milanais pour la RS Sporster

La nouvelle et enthousiasmante machine sportive demi-carénée de Triumph, la Sprint RS, fait ses débuts mondiaux au Salon de Milan en Italie entre le 14 et le 19 septembre.

La machine sportive trois cylindres à injection a un style agressif, le demi-carénage aérodynamique

exposant le moteur argent et gris graphité et le cadre en aluminium noir mat.

Le moteur est basé sur celui de la Daytona 955, réglé pour produire 110 chevaux à 9.200

tour/minute et une grande étendue de couple à tous les régimes, tandis qu'un quit-moteur double litas oscil-

lant arrière rend la moto exceptionnellement maniable et stable à grande vitesse.

La nature sportive de la moto se retrouve dans le nouveau silencieux trois en un surlevé à section circulaire qui permet de disposer d'une excellente garde au sol, les lignes de frein avant

galonnées en acier inoxydable et le tableau de bord entièrement électrique qui comprend un compteur de vitesse et une pendule à affichage numérique, deux compteurs kilométriques partiels à affichage numérique et un compteur analogique.

Mais la commodité n'a pas été ignorée, les caractéristiques techniques comprenant un dossier démontable, des rétroviseurs redessinés et un réservoir généreux de 21 litres.

La suspension est assurée par une fourche télescopique inversée Showa de 43 mm avec des ressorts à double dureté et un réglage en précharge à l'avant et un mono-amortisseur à dureté progressive avec réglage en précharge hydraulique à distance et un amortissement à course réglable à l'arrière. Des pneus radiaux taille basse sont montés sur des jantes légères en aluminium moulé à trois biseaux Brembo.

La RS sera proposée en trois coloris - Jaune Course, Orange Lucifer et Bleu Eclipse, chacun comprenant des graphismes caractéristiques.

Vive et belle

Un style agressif a toujours été la signature de la vive Speed Triple de Triumph et le thème a été porté à un stade supérieur pour la saison prochaine avec des roues argentées, un silencieux circulaire vernis et des graphismes revus qui mettent l'accent sur les performances aiguës de la machine.

La Speed Triple garde la version 110 chevaux du moteur



à injection 955 cm³ de Triumph.

Elle reste disponible en Noir de Jais et Vert Roulette.

Développements de la Daytona

Un nouveau cadre aérodynamique argent complète une multitude de changements de détails destinés à accompagner la Daytona 955i dans le nouveau siècle.

En plus du cadre en aluminium argent qui est disponible aux côtés des coloris Roagae Tornade et Jaune Eclair existants, la dernière génération de 955i

a un empattement plus court de 15mm, des roues argentées, un silencieux à section circulaire verni, un mécanisme de changement de vitesse revu et de tout nouveaux graphismes.

La réduction de l'empattement a été réalisée grâce à une modification du bras oscillant et donne à la machine une direction plus facile à exploiter par "à-coups" et une plus grande vitesse de rotation sans compromettre la stabilité en ligne droite.



Style classique pour la Thunderbird Sport

Un remarquable coloris blanc et mandarine et un double silencieux sont introduits avec la Thunderbird Sport de la nouvelle saison.

La luxueuse peinture Blanc Opale et Mandarine comprend des lignes dorées pour souligner les racines classiques de la machine, mais ses performances restent décidément modernes, avec un moteur trois cylindres 83 chevaux, des roues 17 pouces sur lesquelles sont montés des pneus radiaux sport, des suspensions avant et arrière réglables et un puissant dispositif de freinage à triple



disque.

Le confort du passager

est amélioré avec le double silencieux dont les gaz

s'échappent des deux côtés de la roue arrière.

Le riche "Bleu Saphir" est une nouvelle option de coloris de la Sprint ST. Elle est également disponible en Rouge Tornade et en Noir de Jais.



Le "Bleu Éclipse" est ajouté aux options de coloris disponibles pour la Tiger, aux côtés du Jaune Éclair et du Noir de Jais.



Qu'est-ce qui suit ?

Des rumeurs ont couru selon lesquelles des informations concernant d'autres nouvelles Triumph étaient sur le point d'être dévoilées. Le service de conception de l'usine n'a pas eu beaucoup de repos ces temps-ci, alors, faites attention à cet espace pour avoir les premières informations officielles sur les derniers développements. Le prochain numéro de *Torque* sera directement envoyé à tous les membres RAT le 1er décembre.

Le Noir de Jais classique avec remplissage en Orange Lucifer fait partie de l'Apprentissage au 1000 du 10C.

Après les revisions complètes et le passage de 1992 à 1993, le pack de bas de gamme reste par ailleurs inchangé pour la nouvelle saison.



Client Cool

La gamme de vêtements "Triple Connection" de Triumph comprend maintenant une version cuir du populaire Blouson Rétro.

Le blouson présente de la vachette du Brésil de 1,5 mm, souple et dense avec des coques facilement amovibles - épaule à coude/avant-bras. Toutes les piqûres sont doubles et les manches sont faites de panneaux plein cuir.

Les panneaux de cuir avant et arrière sont entièrement perforés, la doublure en maille noire permettant une meilleure respiration.

Veuillez tenir compte du fait que dans certaines éditions du numéro d'été de Tonque, une photographie incorrecte a été imprimée à la page 33 pour illustrer les informations concernant le Blouson Rétro en cuir perforé de Triumph.



La nouvelle usine prend forme

Les travaux de construction sont en cours à la nouvelle usine Triumph.

Après des retards provoqués par le temps humide du printemps, la superstructure pour le premier stade de la nouvelle usine de la société a poussé de manière constante pendant l'été.

Le site de 40 hectares est adjacent à l'usine existante de la société à Hinckley, Leicestershire, et aura la capacité de porter la production annuelle à près de 40.000 machines, le double du plafond de production de

l'usine actuelle.

Des procédés de production seront introduits dans la nouvelle usine par phases, la première phase - production de cadres et de bras oscillants - étant programmée pour la fin de l'année.

La nouvelle usine fonctionnera aux côtés de l'unité existante afin de permettre à la société d'étendre la gamme des modèles en production tout en augmentant la capacité et en intégrant les dernières méthodes et biens de production.



Durs à cuire

Alex Eggett, membre RAT domicilié à Londres, a conduit un groupe de 19 motocyclistes à faire partie de "l'Association des Culs d'Acier d'Amérique" avec un voyage Londres-Ecosse-Londres en juillet.



Les motards doivent parcourir plus de 1600 kilomètres pour pouvoir devenir membre. Le groupe d'Alex a couvert 1835 kilomètres dans le délai requis et a également collecté plus de 4000 GBP pour diverses œuvres de charité, dont la RSPCA et l'association Cleft Lip and Palate.

Alex a fait le voyage sur sa Sprint 1995 et a personnellement collecté plus de 600 GBP pour Amnesty International.

Vous pouvez obtenir des informations supplémentaires sur l'Association des Culs d'Acier en vous rendant sur leurs sites Web à www.ironbutt.com et www.saddiesore.com.



La nouvelle usine Triumph commence à prendre forme.



Près de 3000 visiteurs se sont pressés lors de la journée, Portes Ouvertes.

Journée portes ouvertes

UNE exceptionnelle foule de près de 3000 personnes a afflué aux Journées Portes Ouvertes de l'Usine Triumph, le 18 juillet, par une chaude journée ensoleillée et avec une myriade d'activités accentuant encore l'atmosphère festive de l'événement.

Avec une participation en hausse de quatre cent pour cent par rapport au premier jour de l'année dernière, les 125 membres de l'équipe Triumph qui s'étaient

portés volontaires pour l'organisation se sont dépensés sans compter pour que tout le monde soit satisfait de la visite.

Outre la possibilité de visiter l'usine et de voir toute une série de présentations spéciales et démonstrations, les visiteurs ont pu participer à des mini-courSES ou conduire une machine réplique sauvages.

Mais le star du show était le cascadeur français Frédéric Desbouchages, qui a

réalisé une série de démonstrations époustouflantes sur ses Speed Triple et Sprint, avec des séances de roue arrière/arrière avec quatre passagers, et une performance inattendue avec Neil Webster, Directeur du RAT, comme les!

Il y a déjà des projets pour une 'journée Membres' excitante pour la saison prochaine.

Restez à l'écoute!

Des nouvelles d'ailleurs et du monde entier...



Les membres de Dubai se rassemblent pour honorer leur ami Steve Williams.



Chris Speight, de chez Triumph South Africa, aux prises avec quelques petits problèmes avant le départ.

DANS le monde entier, les propriétaires de Triumph se rassemblent pour profiter de leurs motos sous la bannière RAT.

Citons parmi les récents événements des rassemblements en Afrique du Sud, à Dubai et en Colombie britannique, ainsi que de nombreux événements européens et américains signalés ailleurs dans Torque.

Les membres d'Afrique du sud se sont rassemblés pour une excursion d'un week-end dans la région de Free State vers la fin mai, et plus de 40 personnes ont profité à cette occasion du soleil du début de l'hiver dans l'hémisphère sud à Fouriesburg et Drakensburg.



Le banquet médiéval de samedi soir fut le point d'orgue atmosphérique des événements du week-end.



Le cascadeur français Frédéric Deubouchages dans ses oeuvres.



Cet exceptionnel châssis Tiger a beaucoup attiré l'attention et a été récompensé par le gilet **Chef Chissall**. Un concours d'atelier de peinture avec pour premier prix une peinture de moto complète dans des couleurs au choix a été remporté par Derek Posen de Tyne et Wear. Ces compétitions ont permis de collecter 304€ pour les fonds de bienfaisance Riders for Health.



C'est sous un soleil matinal et déjà hivernal que 40 membres de l'Afrique du Sud se sont élançés pour un week-end dans la région du Free State.

C'est un temps plus chaud qui a accueilli le groupe RAT de Dubaï qui s'est retrouvé par des températures de 45 degrés pour saluer la mémoire de Steve Williams, décédé de causes naturelles alors qu'il participait à un rallye tout-terrain sur 200 kilomètres.

L'un des tout derniers groupes RAT, le groupe International Motorcycles, en Colombie britannique, au Canada - connaît un début de saison particulièrement fourni avec des excursions organisées chaque mois dans les magnifiques paysages de cette région.

Gagnants de la compétition

L'ALLEMAND Carmen Tautenhahn a tiré les billets gagnants pour la compétition Spring Torque de la réunion de motos de juin, en Suède.

Avec plus de 200 questionnaires corrects reçus, l'heureux gagnant a été Gilbert DeFam, d'Amiens, en France. Gilbert gagne une superbe combinaison tout temps 'Frontiers' Triumph. Ses suivants, Stuart Hopewell, de Douvres, en Angleterre, et Ian Halliday, de Devon, en Angleterre, remportent chacun un polo RAT.

Les réponses étaient : Quel moteur est monté dans la nouvelle Triumph Tiger ? 885 cc. Quand le Beaujolais nouveau 1999 sera-t-il mis en vente ? 17 novembre. Où se trouve le Château des Tourelles ? Le Was, France.

Les résultats du concours d'été seront annoncés dans la prochaine édition de Torque. Dans l'intervalle, sortez vos stylos et remplissez la carte-réponse de ce mois. Pourquoi ne seriez-vous pas le prochain vainqueur ?

Carmen Tautenhahn remporte le billet gagnant lors de la réunion Bikemoot en Suède.



Compétition

Remportez cette combinaison écarlate single-Corona en participant à notre dernière compétition à entrée libre. Pour cela, il vous suffit de répondre aux questions ci-dessus et d'envoyer votre carton-réponse à Club HQ, PO Box 83, Hinckley, Leicestershire, LE10 3ZP.

Les second et troisième recevront chacun un polo RAT. La date limite est fixée au 30 novembre 1999.

QUESTIONS

1. Nommez l'une des "Mornages des Flandres".
2. Quel Etat américain accueille la "RAT Riot" ?
3. Quelle nouvelle Triumph sera lancée au Salon de Milan.



CONCOURS VETEMENTS TRIUMPH

1. _____

2. _____

3. _____

Nom: _____

Adresse: _____

Numéro de membre: _____ Taille: _____



Les membres du groupe Technic Moto dans le Sud-Ouest de la France ont passé un été très actif pour préparer l'accueil de la Route du Sel en octobre.

UNE quinzaine d'équipages ont rejoint pour effectuer ce rallye promenade, sorte de répétition au Salt Road Run d'Octobre.

Hervé nous avait concocté un parcours de près de 120 km, tout au long d'un road book où les questions intellectuelles voisinaient avec les énigmes et les recherches.

Pour quelques uns d'entre nous le rallye s'est borné à suivre les petits

copains en essayant de tenir en temps de donner un avis qui n'était que tout juste coté... Mais par contre pour Denis, Caroline et Pierre la chose était sérieuse et ma foi ils ne se sont pas si mal débrouillés puisque au coup de trois heures de l'après midi ils sont arrivés au lieu de rendez vous, en Poitou... le domicile de notre responsable du RAT qui nous attendait moi de rien!!!

Nous passerons sur le passage obligé du cher Hervé tout habillé dans la piscine et nous ne retiendrons que le petit repas fort sympathique qu'Annie, en fine cuisinière, avait improvisé, sachant que toute la bande allait arriver morts de faim et de soif.

Les gagnants du Rallye furent Denis et Caroline sur T595, Pierre sur T.Bird Sport et

Laurent sur Tiger. Chaque participant a eu droit à une bricole.

Une fin d'après midi à parler bécanes et à se dorer au soleil, des critiques constructives qui vont faire du rallye du SRR un grand moment de casse tête et de rigolade, des volontaires pour donner un coup de main pour organiser le SRR et toujours la bonne humeur et le plaisir de se retrouver entre amis voilà un bilan qui sans avoir le mérite d'être bien original est toutefois le signe que dans le Sud le R.A.T. tourne et tourne bien.

Prochain rendez vous le 13 Septembre pour un mini rallye avec repartir du sac.

Pour tout renseignements vous pouvez contacter Hervé au 0466554296 ou 0603344346.

Evénements RAT dans le Nord

UN nouveau groupe RAT existe désormais pour les amateurs du nord de la France. C'est Bertrand Goyez qui assure la coordination du groupe, avec le soutien du nouveau concessionnaire lillois Jean-Rémy Chaval, d'Avénir Moto.

Bertrand, technicien en machines de



Le Mont des Cats, l'une des quatre 'montagnes' visitées pendant l'excursion du Mont des Flandres.

boulangerie à Lille et propriétaire d'une Speed Triple, espère que les propriétaires de Triumph de la région prendront

l'habitude de se retrouver régulièrement pour des balades et des rencontres, ainsi que pour participer aux événements du RAT d'autres régions.

Pour lancer le groupe, Bertrand

organise le 19 septembre l'excursion 'Monts des Flandres' (voir 'Manifestations à venir') et espère obtenir le soutien des propriétaires de Triumph et membres du RAT de Lille et de toute la région.

Cette excursion prendra son départ Place de l'Hôtel de Ville à Armentières à 10h30 le dimanche 19 septembre.

Tout le monde est bienvenu, il n'y a pas de droit d'entrée et des rafraîchissements gratuits seront offerts lors du tirage d'un prix pour les membres du RAT.

Bertrand peut être contacté au 03 20 14 31 53 (soirées).



Bertrand Goyez, membre basé à Lille (à droite), avec Jean-Rémy Chaval d'Avénir Moto s'active beaucoup pour mettre en place un groupe RAT dans la région.



Excursion en Beaujolais

VOICI l'occasion de clore la saison sur une note exceptionnelle, en nous rejoignant lors de notre excursion annuelle qui accompagne chaque année la sortie du Beaujolais nouveau, le 17 novembre.

Nous participerons à un rassemblement de près de 3000 personnes et ferons la fête toute la nuit sous un grand chapiteau dans le village de

Beauregard, avant de participer vers minuit à une retraite aux flambeaux jusqu'à la place du village, où sera tiré un feu d'artifice et où auront lieu les dégustations du nouveau vin.

Nous ne garantissons pas le beau temps, mais nous garantissons une expérience mémorable ! L'inscription est de 750 FR par personne. Ce montant inclut l'hébergement pour la nuit avec

petit-déjeuner à l'Hôtel Campanile à Belleville le 17 novembre, le transfert par bus vers et depuis le site de la soirée et la participation à la soirée elle-même, qui comprend un dîner de cinq plats avec vins à volonté, cabaret et danse jusqu'à l'aube.

Pour réserver, envoyez un chèque à l'ordre de "RAT" au Club HQ, PO, Box. 83, Hincley, Leics, LE10 5ZP, Grande-Bretagne.

Les places sont limitées, et la réservation à l'avance est vivement recommandée.

Contact:

Hôtel Mercure, Reims -
03 26 84 49 49

Hôtel de la Paix, St. Quentin -
04 23 62 77 62

Déplacements -

Il y a trois moyens de rejoindre le groupe du club pour faire le voyage jusqu'à l'événement.

1. A l'Hôtel Mercure, à Reims, le soir du 16 novembre.
2. A l'Hôtel Mercure, à Reims, à 10h00 le 17 novembre.
3. A l'Hôtel Campanile, à Belleville (A6, sortie Belleville) avant 18h00 le 17 novembre.

Vous devez effectuer vos propres réservations pour les hôtels dont vous aurez besoin sur le chemin vers et de Belleville (y compris pour l'Hôtel Mercure à Reims, le cas échéant).

Au retour, un groupe britannique s'assemblera à l'Hôtel de la Paix, à St. Quentin, la nuit du 18 novembre. Si vous désirez vous joindre à ce groupe, contactez directement l'hôtel pour réserver une chambre.

Sur la trace des 'Saliers'

LES chariots plein de sel en provenance de la Méditerranée partaient d'Aigues Mortes pour rejoindre Paris en passant par la 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'.

Nous partirons le Samedi 16 à 11 heures d'Aigues Mortes, une halte sera prévue pour le déjeuner à St Guilhem de Desert, arrivée le Samedi soir pour l'étape à La Couvertourade 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 0565 622825, demandez Philippe de la part du RAT).

Le Dimanche, après un petit déjeuner aveyronnais, nous prendrons la route et ferons la "total cévenole".

Arrivée et pot d'adieu au Musée de la Moto du Port du Gard. Les membres du RAT auront apéritif de bienvenue et de fin offerts et participeront à une loterie bien cotée.

Pour plus d'informations, veuillez contacter Hervé Descamps au 0466 854 296 ou 0603 344 846.



Du Land's End aux John O'Groats...

Si vous vous sentez l'esprit d'un vrai aventurier, pourquoi ne pas participer à l'excursion du Land's End aux John O'Groats, les 2 et 3 octobre ?

En deux jours, nous nous rendrons depuis le point le plus au sud de l'Angleterre (Land's End, dans la Cornouailles) jusqu'au point le plus au nord de l'Écosse (John O' Groats). Vous n'avez pas besoin de réserver pour participer à l'excursion, mais vous devez réserver directement et à l'avance des chambres à l'hôtel ou des places au camping de votre choix.

Le vendredi soir, nous serons au Land's End Hôtel (appelé le Land's End Club, au +44 1736 871 501), que nous quitterons à 9h00 le samedi matin. Une fois en Écosse, nous passerons le samedi soir au Dumfries Travelodge (+44 800 850950).

Nous repartirons le lendemain dimanche à 9h00 et après avoir atteint les John O'Groats, nous resterons pour la nuit au Norseman Hotel dans la ville toute gothique de Wick (+44 1955 603344) avant d'effectuer le voyage de retour le lundi.



Champagne pour tout le monde...

POURQUOI ne pas venir mener grand train avec nous pour une exploration du pays du Champagne vers la fin du mois de septembre prochain ?

Nous avons prévu deux jours d'excursion, les 25 et 26 septembre, dans les vignobles autour de Reims et Epernay, avec bien sûr quelques séances de dégustation dès que les machines auront été rangées pour la nuit.

Nous serons basés au nouvel Hotel Europe à Reims. Vous pouvez nous y rejoindre pour le week-end entier ou simplement venir participer aux promenades qui débuteront vers 10h00 les samedi et dimanche matin. Il n'y a pas de frais d'inscription et il y aura des prix à gagner par tirage pour les membres du RAT lors des deux jours.

Si vous avez besoin de réserver une chambre d'hôtel, appelez au 03.26 47 3939.



De Elfstedentocht

Chaque hiver, les patineurs de Hollande se rassemblent pour la fameuse 'Elfstedentocht' (le Tour des Onze Cités). Vous pouvez désormais suivre leurs traces en participant à la propre Elfstedentocht du RAT - à ceci près que nous n'avons pas besoin d'attendre la glace de l'hiver.

En fait, notre excursion démarrera le 3 octobre de Lemmer, à la frontière Sud de la province de Friesland, et couvrira une route de 240 kilomètres, traversant certaines des régions les plus pittoresques de la Hollande, avec la visite des onze villes.

Ce rallye est ouvert à tous les propriétaires de Triumph Hinckley l'entrée pour les membres du RAT étant de 35,- Dfl (25,- Dfl pour les passagers). L'entrée pour les non-membres est de 50,- Dfl et de 40,- Dfl (ces prix s'entendent hors hébergement pour la nuit).

Le départ sera donné du Iselmar Sporthotel, Plattdijk 16 à Lemmer, où des chambres peuvent être réservées pour les membres qui désirent rester une nuit de plus avant ou après l'excursion.

Pour réserver, ou pour plus d'informations, contactez Lida Hoogstraten chez Greenib, importateur Triumph pour le Bénélux, au +31 (0) 71 305 1562, télécopie +31 71 305 1569. E-mail general@greenib.nl.

Voir les montagnes de la Flandre

Les « Montagnes de la Flandre » ? Mais les Flandres sont plates, allez-vous dire. Eh bien non, pas tout à fait. A cheval sur la frontière entre la France et la Belgique se trouvent le Mont Noir et le Roderberg (aussi appelées mon-

tagnes noire et rouge).

« Montagne » est peut-être un terme un peu fort, mais ces deux jolies collines dominent la Plaine de la Flandre en offrant de superbes panoramas dans toutes les directions ainsi que plusieurs cafés très pittoresques, et même un téléphérique.

Le Mont des Carrières se situe près de la ville de Cassel, juste au sommet, se trouvent ce massif des « Montagnes de la Flandre » et nous le visiterons, l'espace d'une journée, lors de notre « Excursion du

Mont des Carrières », le 19 septembre.

La journée débutera à 10h30 sur la Place de l'Hôtel de Ville d'Armentières et prévoit une pause-café et une pause-déjeuner.

Ce sera la première excursion organisée par le nouveau RAT Pack de Lille, pourquoi ne pas les rejoindre et les aider à bien démarrer ?

Il n'y a pas de frais d'inscription, il n'est pas nécessaire de réserver et il y aura un prix à gagner par tirage pour les membres du RAT.



International diary dates

Sept 10-12	Norddeutschland Rally, Harburg	Allemagne
Sept 19	Monts des Flandres Run	France/Belgique
Sept 19	Cheddar Gorge Run	Angleterre
Sept 29-31	Week-end en Champagne, Surma	France
Sept 24-26	California RAT Bic-Centis	USA
Sept 26	Brecon Beacons Run	Pays des Galles
Oct 1-3	Rallye des Abruzzes	Italie
Oct 2-3	Lands End aux John O'Groats Run	Angleterre/Ecosse
Oct 3	De Elfstedentocht	Hollande
Oct 9-10	Devon Cream Weekend	Angleterre
Oct 10	Heide Run	Allemagne
Oct 14-17	Salt Road Run, Languedoc	France
Oct 14-17	Blue Ridge Leaf Peeper Run	USA
Oct 17	Mount Snowdon Run	Pays des Galles
Nov 13-14	New Triumph Rally, Jindabyne	Australie
Nov 14-19	Beaujolais Run	France
Dec 27-31	Florida Lap Run	USA

Pour les dernières informations sur tous les événements RAT, consultez les pages RAT sur le site Web de Triumph - www.triumph.co.uk (nom d'utilisateur TORQUE, mot de passe RAT891515). Ou contactez Club HQ sur +44 1455 891515, télécopie +44 1455 891450.

John Wilcox Competition Engines

Race Engine Preparation & Development



Since 1970, our engines for 20 years, our facilities 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

Performance Upgrade Kits available
for all Carburettor models

142BHP T595 Kits Now Available

Call for free data sheet on your bike

Tel: Hinckley (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

UNE COMB GAGNANTE

Le Sympatex® est une intelligente membrane hydrophile, extrêmement respirante, 100 % imperméable et coupe-vent. En doublure intérieure, elle résiste à une colonne d'eau de 180 mètres de haut; pour exemple, un motocycliste se déplaçant à 110 km/h sous la pluie affronte l'équivalent d'une colonne de 36 mètres.

Le Sympatex® est une membrane de polyester ultra-fine (1/100 mm) qui, grâce à sa solide structure, empêche le vent et la pluie de pénétrer, mais laisse en revanche la transpiration s'échapper librement, sous la forme de vapeur, au travers d'une chaîne moléculaire de blocs de polyéther (polyester modifié). Étant donné l'absence de pores susceptibles d'être encrassés ou bouchés par de la poussière ou du détergent, la membrane reste performante en toutes circonstances, pour vous tenir au chaud et au sec dans le plus grand confort, et ce par tous les temps.

Blouson Sympatex® Frontiers Paddock

- Étoffe extérieure Cordura® hydrofuge
- Doublure matelassée amovible
- Protections amovibles agrées CE95 - épaules et coudes
- Insert dos amovible double densité
- Pattes de réglage de la largeur des manches
- Passepoil réfléchissant 3M® dos et bras
- Zips permettant de fixer des pantalons en textile ou en cuir

Coloris : noir/gris, noir/gris/rouge, noir/gris/jaune

Tailles : XS-XXL

Chaque vêtement est soumis à des essais rigoureux de la part des laboratoires Sympatex® et des pilotes d'essai Triumph; ils combinent un examen détaillé de tous les éléments du design, de la production et des conditions réelles. Triumph et Sympatex® se sont alliés pour produire une collection de vêtements qui, pour être fonctionnels, n'en sacrifient pas pour autant le style, et qui se portent toute l'année.

Demandez à votre concessionnaire Triumph agréé des informations sur ces produits et sur tous les autres de la gamme.

Gants Sympatex®

Ces gants, idéaux pour le touring, sont aussi pratiques que stylés.

Gants Sympatex® All Leather

Des gants pour l'adepte convaincu du touring, avec une excellente rétention de la chaleur, parfaitement imperméables et respirants.



- Construction intégrale en cuir
- Panneaux anti-abrasion en Kevlar® aux paumes
- Doubles sections de protection contre les impacts, en cuir
- Isolation Thinsulate®

Coloris : noir

Tailles : XS-XXL



- Étoffe extérieure Cordura® hydrofuge
- Double section cuir aux paumes
- Protection contre les impacts sur le haut de la main
- Isolation Thinsulate®

Coloris : noir, vert, rouge, jaune

Tailles : XS-XXL

INAISON



Blouson Sympatex® Frontiers

Un blouson de moto à porter toute l'année, avec une construction technique qui satisfera tous les motocyclistes.

- Étoffe extérieure Cordura® hydrofuge
- Doublure matelassée amovible
- Protections amovibles agréées CE95 - épaules et coudes
- Insert dos amovible double densité
- Pattes de réglage de la largeur des manches
- Passepoil réfléchissant 3M® dos et bras
- Zips permettant de fixer des pantalons en textile ou en cuir

Coloris : noir/gris, noir/gris/rouge, noir/gris/jaune. Tailles : XS-XXXL

Pantalon Sympatex® Frontiers

Ce pantalon, à assortir à un blouson de textile, offre confort et protection en toutes circonstances.

- Étoffe extérieure Cordura® hydrofuge
- Doublure matelassée amovible
- Protections amovibles agréées CE95 - genoux
- Panneaux de protection contre les chocs en Cordura® résistant - assise et genoux
- Bande réfléchissante 3M® - cuisses
- Zips permettant de fixer à un blouson en textile

Coloris : noir. Tailles : XS-XXXL

SYMPATEX®

Réunir le passé

et le présent

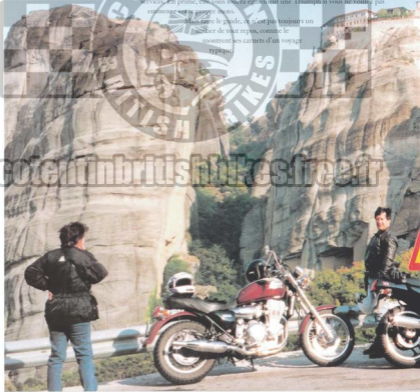
La Grèce est un endroit fabuleux, si vous savez où aller. Les îles ont beau être pleines de touristes, le continent, une fois que vous sortez des sentiers battus, est un délice, et les Grecs adorent les motocyclistes. En fait, c'est un paradis pour tous les deux roues.

La façon la plus relax pour apprécier le pays et en voir le meilleur tout en sachant qu'un hôtel confortable vous attend à la fin de la journée, c'est d'utiliser les services d'un guide local.

La Britannique Deborah Stagonaki, qui vit en Grèce, fournit ce genre de services. En prime, elle vous fera également une *Triumph* si vous ne voulez pas vraiment sortir votre moto.

Mais faire le guide, ce n'est pas toujours un métier de tout repos, comme le montrent ses carnets d'un voyage typique.

cotentinbritishbikes.free.fr



Le spectaculaire paysage de Meteora, où le tour du printemps prochain s'arrêtera pour une nuit.

Groupe : Clark, Martha et Dean, des Américains de 68, 68 et 67 ans respectivement, et les Brésiliens Jacques, Eduardo et Marcello, âgés de 40, 38 et 25 ans.

Jour 1

Jacques demande une Tiger, bien qu'il ait réservé une Trophy. Je n'en ai aucune de prête, ce qui donne lieu à moult pieds frappant le sol et mains agitées dans l'air. Clark accepte de changer de moto avec lui. 250 kilomètres plus loin, ils dépassent tous l'endroit où nous sommes censés nous arrêter déjeuner. Départ sur les chapeaux de rose pour les rattraper. Le soir enfin, excellente baignade, hôtel sur la plage, tout le monde ravi à l'exception de Jacques, qui me sermonne pour n'avoir pas personnellement vérifié toutes les batteries.

Jour 2

Jacques fait tomber sa moto sous un petit pont (« quel endroit stupide pour mettre un pont »). Clark fait tomber la sienne alors qu'il grimpe avec difficulté le chemin vers un « hôteau » (« vraiment désolé »). Martha lui sourit avec amour pendant qu'il tente à grimper. Direction le mont Olympe.

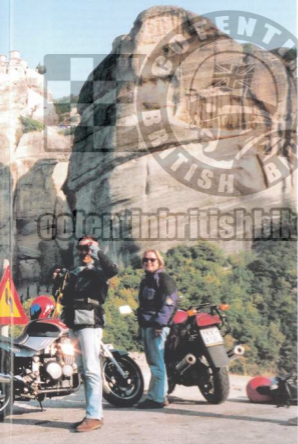
Jour 3

Le groupe décide de faire un voyage imprévu sur l'île de Thassos. Tout le monde se moque comme d'une guigne de la journée perdue, sauf moi.

Jour 4

Les motos sont OK, et nous partons finalement pour la frontière turque à 4 km. Les douaniers décident que nous sommes des contrabandiers fugitifs, et fouillent toutes nos affaires. Nous pensons finalement en Turquie, pour découvrir que nous avons perdu notre chef de file. Il s'est rendu au mauvais poste frontière.

On ne peut pas l'attendre, car il est maintenant 19 h. Nous nous mettons donc en route pour Istanbul. Je guide la troupe dans la ville, mais Istanbul, avec ses dix millions d'habitants, est très différente de nuit. Bien entendu, nous nous perdons. Nous finissons par trouver un taxi, et nous lui demandons par gestes (l'anglais n'est pas très parlé en Turquie, excepté sur la côte touristique) de nous conduire à l'hôtel, dans le vieux Istanbul, près du musée Topkapı.



C'est mon anniversaire, et le groupe a demandé à l'hôtel de nous apporter un gâteau. Tout le monde boit à ma santé et à celle de tous les autres, à l'exception de Jacques, que nous laissons en train de se disputer avec le serveur au sujet du prix du gâteau.

Jour 5

Le chef de file (Bulent) réapparaît, penaud. Nous passons une journée agréable et tranquille à faire du shopping et du tourisme. Même Jacques est content, bien que moi, je ne le sois pas quand j'entends Marcello m'annoncer fièrement que c'est la première fois que lui, Marcello, pilote une grosse moto : il avait inscrit cinq ans d'expérience sur le formulaire de réservation. Je m'étais étonnée, aussi, de le voir conduire si lentement au début puis foncer. Trop tard pour faire quoi que ce soit, de toute façon.

Jour 6

Bulent nous fait sortir, d'Istanbul, fonçant, insouciant du trafic. Le groupe lui emboîte le pas comme un seul homme, mais je ne peux pas suivre dans la fourgonnette, et je me perds. Cent kilomètres plus loin, je tombe sur un groupe de motos et de voitures de police sur le bas côté. Mon cœur manque de s'arrêter, mais ils ont simplement été arrêtés pour excès de vitesse. Jacques harangue un policier.

Déjeuner à Bandirma et direction Ayvalik, où je découvre que j'ai laissé mon passeport à Istanbul.

Jour 7

Réveillée à 4 h du matin par Jacques, qui me déclare que son ami Eduardo « n'est pas bien ». Etant donné qu'Eduardo est un excellent motocycliste, qui s'amuse énormément depuis le début, et que je le ai quittés en train de boire des verres à côté de la piscine, je suppose qu'il est juste saoul.

Mais Eduardo n'est pas bien parce qu'il a passé les deux dernières heures à essayer de faire passer un calcul rénal et qu'il souffre le martyr. Nous nous précipitons à l'hôpital, en emmenant Bulent pour traduire et un portier de l'hôtel pour nous montrer le chemin.

Les remèdes simples ne marchent pas, et on l'emmène en ambulance à un hôpital plus important, à Izmir, avec Bulent et Jacques. Je retourne à l'hôtel conscient que nous avons encore perdu une journée, et planifiant un nouveau trajet.

Jour 8

Les trois Américains et Marcello sont inquiets mais pas trop désorientés par la disparition de trois des membres du groupe. L'hôtel est ravi de nous garder un jour de plus, et Marcello répète ses nouvelles compétences de montard. Les autres résistent en malin d'après-

midi, le calcul évacué et Eduardo radieux. Le groupe commence à se rassembler à une famille.

Jour 9

Une bonne balade jusqu'à Pamukkale, où chacun se baigne dans la chaude piscine d'eau thermale. Ensuite, excellent repas, devant un étrange spectacle de cabaret (probablement les serveurs déguisés). Tous les systèmes bancaires sont en panne, et j'ai du mal à trouver du liquide.

Jour 10

Arrivée à Fethige pour le déjeuner, mais le pneu avant de Marcello est fichu, et je n'en ai pas d'autre. C'est dimanche. Que faire ? Bulent repère un motocycliste avec la bonne taille de pneu, lui achète et trouve un endroit où le changer. Cet homme est un trésor !

Je suis sûre que plus rien ne pourrait aller plus mal, quand deux chiens traversent la route, j'évite d'un cheveu le premier, mais je heurte le deuxième, arrachant le garde-boue avant. Je suis bloquée jusqu'à ce que Bulent revienne et repare. L'homme du garage à côté hausse les épaules quand je lui montre ardemment le chien. Tout le monde est en pleine forme, dans un hôtel fabuleux. Je me demande comment ils vont prendre la séparation.

Jour 11

Super balade jusqu'à Kusadasi, mais pas de passeport (j'avais dit à l'hôtel à Istanbul de l'envoyer ici). Il est maintenant à bord d'un car, mais pas le bon, et il me faut me lever à cinq heures du matin pour l'intercepter.

Jour 12

Après une course en trombe jusqu'à un village éloigné, accompagnée par Hussein (le réceptionniste), je retrouve mon passeport. Étape de deux jours, et les autres en profitent pour faire du shopping. Jacques achète un tapis pour 300 USD mais refuse de le faire expédier, bien que je lui ai dit qu'il risque d'avoir à payer des droits de douane affreux au passage en Grèce.

Une nuit extra de cabaret, avec des danseuses et une musique magnifique, dans la cour de l'hôtel.

Jour 13

Excellente journée jusqu'au port de Cesme. Aucune anicroche ! Adieux larimoyants à Bulent, qui part en roue arrière. Nous montons sur le minus-

Le tour passe par de nombreux endroits qui ne font pas partie de l'itinéraire habituel des touristes. Voici le château de Methoni.





De nouvelles arrivées se font rapidement après quelques jours sur la route. À droite, l'organisatrice Deborah Stagenakis.

cule ferry qui va jusqu'à l'île grecque de Flios. Jacques est furieux de faire la queue au contrôle des passeports, mais garde le silence quand on lui demande ce qu'il a à déclarer. En route pour l'hôtel, où la fille du directeur fait ses gammes au piano. Du moins, c'est ce que je crois. Après deux heures de torture, nous réalisons que c'est elle, le « divertissement musical ». Jacques se plaint à la direction.

Jour 14

Délicieuse promenade autour de Flios. Dîner au port. Tout le monde est un peu triste à la perspective du départ imminent. Embarquement sur le ferry à 9 h. Cabines grand luxe, comme nous l'avions demandé,

derniers verres au bar. Jacques s'étonne, assez calmement pour une fois, qu'ils n'aient pas de bonne bière brésilienne.

Jour 15

Arrivée à Athènes à 8 heures avec



Les vues incroyables et les sites antiques font de la Grèce une expérience inoubliable.

Spyros (le chef de file grec), qui nous attend. Traversée de la jungle de la ville, retour à l'hôtel d'Athènes, et adieux émus.

Jacques me prend dans ses bras en me disant à quel point il s'est amusé, Eduardo rayonne, Marcello m'embrasse les os de la main droite, Clark et Martha m'interdisent d'entrer aux États-Unis sans aller les voir et Dean revient avec quelques amis en avril.

Bouledans la gorge. « Ne partez pas, venez pour le prochain tour... gratuitement, » ai-je envie de leur dire, mais je me tais. Je retourne au bureau, et me rends compte que Dean est parti à l'aéroport avec les papiers de la moto dans sa poche...

Le RAT Millenium Tour du nord de la Grèce

Si cela vous a mis l'eau à la bouche, pourquoi ne pas réserver votre place sur le tour organisé par Deborah à l'attention exclusive des membres RAT ?

Vous parcourrez d'excellentes routes désertes, des jolies collines et des lacs, vous visiterez dans des sites antiques, vous mangerez à des tavernes le long de la Méditerranée, vous nagerez dans les eaux claires de la Méditerranée et vous dormirez dans des hôtels confortables. En prime, vous serez à même d'essayer les nouveaux modèles lors des sessions d'essai Triumph, de rencontrer des propriétaires de Triumph grecs, et bien d'autres choses encore.

Vous aurez un chef de file, une fourgonnette de back-up pour les bagages, une journée pour visiter

l'Aéropole et des vols qui ne décollent pas à 4 heures du matin.

Le tour dure huit jours, du 6 au 14 mai 2000. Voici l'itinéraire :

Samedi 6 mai : Arrivée. L'hôtel est à proximité de l'Aéropole. Dans l'après-midi, vous pourrez marcher jusqu'au Parthénon, et retrouver tout le monde dans la soirée pour un pot d'accueil et un briefing sur le tour.

Dimanche 7 mai : Récupération des motos et formulaires avec Triumph Grèce, puis en route pour Delphes, avec arrêt déjeuner près de la mer. Séjour dans un bon hôtel, avec vue fabuleuse sur les gorges. Vous pouvez visiter le spectaculaire site

antique soit dans la soirée soit en début de matinée, avant l'arrivée des cars de touristes.

Lundi 8 mai : Promenade le long de la route côtière jusqu'à Navpactos, pour un café et une visite du château,



Un arrêt déjeuner typique. Voici Karrena Voulas.

Le RAT Millennium Tour du nord de la Grèce

puis à Missolonghi (où Lord Byron s'est battu et est mort), pour déjeuner sur la jetée. Enfin, traversée d'une campagne magnifique jusqu'au petit port de pêche d'Amphilohia, où vous attend un hôtel simple jouissant d'une vue magnifique.

Mardi 9 mai : Promenade dans le pays à travers des villages pittoresques et peu fréquentés, jusqu'à la fabuleuse Meteora, ses énormes rochers et ses petits monastères taillés à même la roche. L'hôtel est excellent et juste en dessous des rochers. Nous arriverons assez tôt pour nous y rendre en moto ou à pied.

Mercredi 10 mai : Promenade dans les montagnes, avec arrêt à Meteora pour un café et à l'après-midi pour un déjeuner sur la petite île du lac. Après déjeuner, direction Igoumenitas, et de là, embarquement sur le ferry en partance pour l'île de Corfou, où nous séjournons dans un très bon hôtel près de la plage.

Judi 11 mai : Retour en ferry vers Igoumenitas, et départ pour Kastoria sur de magnifiques petites routes, pour un déjeuner sur le lac, puis direction le lac Prespas, qui abrite une faune rare, dans l'un des coins les plus beaux mais les moins visités de la Grèce.

Vendredi 12 mai : En route vers Ierax, nous traversons Florina, considérons le lac de Vegoritida avant de nous arrêter pour le déjeuner à Edessa,



Les motocyclistes sont toujours les bienvenus en Grèce.

près de la capitale. L'hôtel de Langada est simple, mais possède une superbe cure thermale, les grottes d'origine de la source, des courts de tennis et une table extraordinaire.

Samedi 13 mai : Vous avez le choix entre les coasts qui se terminent à Serrai, pour tester les nouveaux modèles Triumph et rencontrer certains motocyclistes grecs, ou partir tôt pour la fameuse péninsule du mont Athos et faire une petite croisière pour visiter les monastères. Seuls les hommes peuvent poser le pied sur la péninsule elle-même, et même eux ont besoin d'un permis spécial, mais les autres peuvent admirer la vue depuis le confort d'un navire. Retenez-vous dans un charmant

hôtel sur la plage de Platamonas, surplombé par un château, pour le dîner.

Dimanche 14 mai : Il faut bien partir un jour ou l'autre. Le retour à Athènes se fait le long d'une grande autoroute, avec quelques segments charmants et peu de circulation, jusqu'à la ville. Après un petit déjeuner et un déjeuner en route, nous arriverons au QG aux environs de 16 h. Après l'inspection des motos, le remblaiement de la caution et des adieux émus (j'espère !), vous serez emmené à l'aéroport pour le vol de retour de nuit.

● Si vous voulez arriver plus tôt au port plus tard, il est possible d'organiser les hôtels et les avions.

Prix*

Deux personnes partageant une moto et une chambre (avec leur propre moto, ferry non compris)	£ 450 par personne
Motocyclette solo dans sa propre chambre (avec sa propre moto, ferry non compris)	£ 700
Deux personnes partageant une moto et une chambre (avec location de la moto, billets d'avion non compris)	£ 650 par personne
Motocyclette solo dans sa propre chambre (avec location de la moto, billet d'avion non compris)	£ 1150
Deux personnes partageant une moto et une chambre (avec billet d'avion depuis le Royaume-Uni et location de la moto)	£ 825 par personne
Motocyclette solo dans sa propre chambre (avec billet d'avion depuis le Royaume-Uni et location de la moto)	£ 1325

Si vous le préférez, vous pouvez organiser vous-même votre voyage par avion jusqu'en Grèce à partir de votre pays d'origine ou nous pouvons réserver pour vous des billets d'avion à partir de n'importe quel aéroport de départ, par le biais de Triumph Bike Tours. Si vous voulez apporter votre propre moto, nous pouvons prendre pour vous des billets de traversée en ferry entre Ancône, Italie, et Patras.

Les prix incluent l'essence, l'assurance, l'hôtel, le ferry, les essais, le chef de file et la fourgonnette de back-up. Plus les billets d'avion et la location d'une moto Triumph le cas échéant. Caution de 40 £ pour les motos de location, remboursée à la restitution de

la moto non endommagée. Un justificatif de carte de crédit est acceptable.

● Ces prix comprennent une réduction de 20 % pour les membres RAT par rapport aux tarifs standard de Triumph Bike Tours. Vous devez donner votre numéro d'adhésion RAT au moment de la réservation. Les non-membres doivent joindre le club et obtenir un numéro d'adhésion avant de faire leur réservation.

Pour plus d'informations ou pour réserver une place, contactez Deborah Stagonakis, Triumph Bike Tours, au + 301 97 65 917, fax + 301 97 65 918, e-mail tricotours@aral.gr.

Letters

Raid dans le désert

Cela fait déjà dix ans que je partage mon temps entre l'Angleterre et Sharm El Sheikh, où j'enseigne la plongée sous-marine. **malgré tout, c'est de l'érotisme. Photo qu'en arison, c'est en Thierherd que je me rends à Sharm, mes élèves derrière moi, me demandant si je n'ai pas en cette fois les yeux plus gros que le ventre.**

Une première journée de moto à travers la France, agréable mais fatigante. Des routes désertes, et un charmant petit hôtel de campagne pour finir. Le jour suivant, nous traversons la Saône et l'Italie, et il est déjà minuit quand nous arrivons enfin à notre hôtel de Milan. Mes élèves sont loin d'être ravis.

Nous arrivons finalement sur la côte Adriatique à Ancona à 12 heures. Le lendemain, après avoir perdu en route un membre de l'équipe et essuyé une mémorable riposte, **avec l'appui d'un pilote, qui voulait nous prendre notre chienne pour nous laisser monter sur le ferry.**

Nous sommes dans le bus pendant les 36 heures suivantes, avant d'arriver en Grèce - l'endroit que je préfère au monde. Le soleil brille, les canions s'écartent pour nous laisser passer, et nous ne sommes pas obligés de mettre un casque. Les fleurs embaument l'air, et les gens, quand ils nous voient, nous font signe de la main.

À Athènes, la circulation est plus que dense. Il fait chaud, et nous nous perdons en essayant de trouver les quais, finalement découverts après quasiment deux kilomètres sur des trottoirs. Notre récompense : 60 heures dans un rafic plein de préférences de toutes les confessions en route pour la Terre Sainte.

Arrivée en Israël. La Mer est désormais



Dave Cartwright devait aller faire de la plongée dans le Mer Rouge (il a fini enroulé à la Thierherd, et en route vers le désert).

se monter droite, lorsque nous nous dirigeons vers le sud, dans un désert de Negev presque vierge au bœuf à cheveux. Il fait si chaud qu'on pourrait se croire en enfer. Remercions le ciel pour les **meilleurs réflexes** par eau !

Malgré la chaleur, l'une des membres de notre groupe, **il n'est pas possible de combiner de cette après une heure de route, il nous faut l'aider à descendre de sa moto, et je suis sûr que les pieds gonflés ont peine de ressembler à ceux d'un yeti !**

Nous voici enfin en Égypte, en route pour le Sinaï. Une chaussette magnifique à travers

le désert et les montagnes, à 140 km/h. J'ai du mal à croire que nous arrivons enfin Sharm.

Après 12 jours de plongée, nous reprenons le chemin du retour : au total, 8000 km, dont 4000 en selle.

L'année prochaine, je recommence, mais cette fois, je ferai l'autre côté de la Mer - à Hong Kong, Malaisie, et je compte dans une tournée par la plage. Je l'ai fait, mais j'en ai eu assez. **Il n'est pas possible de**

**Dave Cartwright,
Rochester, Angleterre**

Une magnifique journée

Aujourd'hui, le temps ici, à Seattle, est à donner un saint ! Ensoleillé et chaud (25°), pas un nuage à l'horizon. J'ai eu le privilège de participer à ma première course RAC. Départ à 9 heures, puis 160 kilomètres à travers des virages corse que je n'ai jamais vus, bien que j'aibie ici.

Notre hôte, Steve Peterson, est un Anglais, sétrien des courses, puisqu'il y participe depuis dix ans. Si quelqu'un sait où et comment piloter des Triumph, c'est bien lui.

Nous avons passé l'après-midi à Seattle International Raceway où les motocyclistes régionaux sont autorisés à faire de leur mieux. C'est à la dernière course (le The Sound of Thunder *) que j'ai gagné ma journée : une T90 bar pour la faire feu un troupeau de Buells, deux ou trois 748, et deux sans quoi d'autre. Vraiment génial.

Une super journée !

Charlie, Seattle, États-Unis.

Letters

Mieux que jamais

J'assistais à une convention de plomberie à Steamboat Springs, dans le Colorado, en septembre dernier. Je prévoyais les entreprises coquées habituelles : réunions, cocktails, réceptions, etc. En fait, cela devait être l'un des meilleurs voyages que j'ai jamais faits, et il a changé ma vie pour toujours.

Dans les années soixante-dix, je faisais des courses de moto et du moto-cross sur des BSA et des Triumph : vous pouvez donc imaginer ce que j'ai ressenti quand j'ai vu que les courses de motos anciennes se tenaient à Steamboat au même moment. Les souvenirs ont volubérifié ma mémoire quand j'ai entendu le roulement de ces vieilles quatre-temps quand j'ai senti l'odeur de l'huile brûlée et des gaz d'échappement.

En me promenant, j'ai eu la surprise de constater que Triumph trait de retour. Ils étaient partout. Et puis j'ai vu une Thunderbird, le coup de foudre ! De retour chez moi, je me suis procuré chez Apex Cycles et je leur ai acheté une Thunderbird rouge. Tout ce que je peux en dire, c'est qu'elle est incroyable, et que je ne pourrais jamais assez remercier Triumph pour avoir redonné vie au plus grand nom de la moto.

À tous ceux qui ont passé leur jeunesse sur ces vieilles Triumph, je n'ai qu'un mot à dire : vous savez-les du bon vieux temps ! Et bien il est encore mieux maintenant !

Michael Trapp,
Colorado Springs, États-Unis

Les Triumph, quel bonheur !

J'aimerais vous dire à quel point nous aimons les Triumph. Nous avons acheté une Thunderbird toute neuve en mars. Cela faisait presque 30 ans pour nous depuis que mon mari a acheté sa première Triumph : une Bonneville 1969.

Mon mari n'a jamais cessé d'arborer les couleurs de Triumph ; il aura donc une nouvelle course pour porter encore plus de vêtements Triumph.

Notre première longue course sera la course de charité « Ride for Sight » en juin. Il s'agit d'un événement spécial, avec 2 à 3000 motocyclistes allant de Toronto à Collingwood (trois fois le tour). Je suis impatiente de sortir la Triumph et de partir !

Merci pour des années de super motos et pour les nombreuses autres à venir.

Liz McLeod, Toronto, Canada

Deux pur-sang...

Voici mon épouse Caroline avec Tally, 17 ans et 1,60 m un garnot. Caroline voulait que je me mette à monter ; j'ai donc décidé d'acheter un pur-sang d'un an et de 80 cm.

Je ne suis pas sûr qu'elle pensait à ma Thunderbird Sport quand elle m'a dit ça, mais je trouve que nos deux pur-sang vont bien ensemble.

Merci à Tally d'avoir été un tel professionnel de toujours avec énormément de plaisir pendant que je prenais ces photos. La même semaine que Caroline pour la nouvelle cuir et la casquette. Quel dit que la puissance était même ?

Kirk Stackmore, Cambridge,
Angleterre

Une vraie tigresse

Ma Tiger était très bien, et je ne voulais qu'une chose de différente : j'aurais aimé d'être une « super motoneuse ».

Pour être simple, il fallait tout d'abord deux nouvelles jantes 17 pouces dans des tubes acier standard. Les nouvelles jantes ont été fabriquées avec du silicium, comme recouvert d'une couche de fibres de verre et de résine, permettant aussi

1996, j'ai pu acheter
sport sans chambre (20 à
l'achat, 180 à l'arrivée).

J'ai aussi des nouvelles

plus tendus sur les
fourches, de la mousse
plus dure dans le siège,
et j'ai fait recalibrer le
compteur pour la rose
avant plus petite.

J'ai également
essayé un échappement
différent, avec un kit
DynaJet et des filtres
KaN, mais il était trop
bruyant, et je suis donc
revenu à la
configuration
d'origine.

La moto qui en
résulte est incroyablement
stable, et très agréable à
conduire. Je peux en



Deux pur-sang se partagent les faveurs de la marque Blackmore.

renseigner aux motos sport sur les toutes
situations, et la position confortable permet
de continuer quand tout le monde se plaint
d'avoir mal aux dos et aux poignets.

J'ai maintenant une 99 Tiger avec
standard, mais pas pour longtemps. Je suis déjà
en train de faire faire de nouvelles roues ! Je
vous enverrai les photos quand ce sera fait.

Kevin Knight, Melbourn, Allemagne

cotentinbikes.free.fr



Grâce à ses roues faites sur mesure, Kevin Knight a pu équiper de pneus sport sa Tiger transformée en « Supermoto ». Une nouvelle métamorphose de Tiger est déjà en route.

Show us yours

L'ancien et le neuf

En 1979, j'ai acheté une Triumph 650 Bonneville de 1970 pour 250 dollars. Je l'ai customisée, et j'ai parcouru 80 000 kilomètres avec elle. Le moteur et la transmission sont en majeure partie d'origine.

En 1998, j'ai décidé qu'il me fallait une machine plus neuve et plus grosse, avec refroidissement par eau et protection contre les intempéries. Je suis donc allé chez le concessionnaire Triumph le plus proche, à Tyler, au Texas, et je me suis offert une Trophy 1200.

Cette moto possède trop de rapidité et de puissance pour qu'un Américain sain d'esprit la pousse à plein régime. J'ai déjà fait 31 200 kilomètres avec elle ; je la prends pour rouler sur l'autoroute et pour aller au travail. La vieille fait toujours partie de moi et n'est pas à vendre, mais j'aime vraiment beaucoup ma nouvelle Trophy, et je suis persuadé que je l'ai, elle aussi, pour l'éternité.

Ken Aylett, Arlington, États-Unis



Dans la collection de Ken Aylett, des Triumph à la personnalité très délicate, mais toutes deux ont conquis son cœur.

Odyssée européenne

Voici ma Triumph 900 (1996) prise en plus à Gibraltar - l'un des angles du voyage européen en forme de triangle qui nous a fait traverser 17 pays en 17 000 kilomètres.

Point de départ : Hambourg. De là, nous sommes passés en Pologne, en Slovaquie, en Hongrie, en Croatie, en Serbie, en Italie, en Grèce et au Portugal, puis nous avons atteint notre premier angle - Istanbul.

Ensuite, direction l'ouest, à travers les superbes montagnes d'Andorre, puis nous avons rejoint Gibraltar en passant par l'Espagne.

L'après-midi, nous avons dormi dans des campings, et nous sommes rentrés en Hollande après 95 journées fantastiques et sans soucis.

Johan Schenk, Den Helder, Hollande



Les fans de Triumph Paco Mixasa et son fils Daniel prennent un repos bien mérité après un dur périple dans les orangeries espagnoles.

Premier choix

Je savais que ma première moto devait être spéciale, facile à conduire et dotée d'un nom, de prestige et d'histoire. Quand j'ai vu la photographie d'une Triumph Thunderbird dans le magazine espagnol *Motociclismo*, j'ai immédiatement su que c'était celle qu'il me fallait.

Me voici, avec mon fils Daniel et ma T-Bird. Je suis l'heureux du plus heureux du monde ! Je vis dans une très jolie région, près de la côte méditerranéenne. Il nous suffit de

quelques minutes de moto pour nous retrouver à la mer, à la montagne ou au milieu d'orangers, d'amandiers et de vignes, si paisibles et si beaux. Nous avons énormément de chance de posséder une telle moto et de vivre dans un si beau pays.

J'ai rejoint les rangs du club RAT (les gens saps), et nous les membres du RAT en Espagne et moi-même vous envoyons un « Gran Saludo » !

Paco Mixasa, Gerda, Espagne



Gibraltar : l'angle occidental d'un tour triangulaire de l'Europe, où a emoré Johan Schenk dans 17 pays en trois mois.

Show us yours

Des recherches fructueuses

« La persévérance finit toujours par payer », dit-on. Quand le concessionnaire Triumph de Barcelone m'a déclaré qu'il ne restait plus aucune Sprint Executive en Espagne, j'ai refusé d'accepter une telle réponse. J'avais déjà un poster d'une Sprint Executive sexy et, comme certains fans obsédés, j'étais déterminé à assouvir mon désir.

J'ai donc pris la liste des concessionnaires espagnols, et j'ai commencé à leur téléphoner à tous, dans un rayon de plus en plus large à partir de Barcelone. Quand j'en suis

arrivé au concessionnaire de Madrid, il avait déjà entendu parler de moi ! Alors que j'allais raccrocher, il m'a dit « Attendez, je me souviens en avoir vu une plaine à Madrid (à 550 kilomètres, sur la côte méditerranéenne). Essayez donc de les appeler. »

Ce que j'ai fait. Et elle était toujours là. J'ai acheté la dernière Sprint Executive d'Espagne. Voilà une photo de l'heureux propriétaire, avec sa moto de rêve, sur le chemin ensablé du retour vers Barcelone, en décembre. Givral !

Simon Brangon, Barcelone, Espagne



Simon Brangon a refusé de baisser les bras quand on lui a dit qu'il ne restait plus aucune Sprint Executive en Espagne.

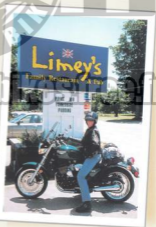


« Ma Speed Triple », « Black Beauty », « Magie Noire », « Diamant Noir ». La meilleure !! » nous écrit un heureux Philippe Gauthier de Seissens, en France.



Avoir une Triumph, c'est visiblement une affaire de famille pour Pierre-Philippe Cliaux, de Gonnehem, en France.

Gallery



Jane Acampora, du Connecticut, fait admirer sa Legend devant un bien nommé restaurant du Massachusetts.



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  **Feel the difference**



RENCONTRE EST- OUEST

Le pilote Alan Cathcart a été surpris lorsqu'il a couru à Assen, au Pays Bas, contre une Triumph inconnue préparée au Japon. Déterminé à découvrir ce qui la rendait si particulière, il est parti vers l'Orient à la recherche de réponses.

Ma première rencontre avec le pilote de la Triumph Trident de Tadao Jingushi eut lieu lors des qualifications d'une course à Assen, aux Pays Bas.

Pilotée par Ryoichi Arai, la machine possédait un châssis en acier Triumph de série et des fourches avant télescopiques conventionnelles, mais arrivée dans la longue droite du retour, la Triumph à châssis Saxon plus légère et plus protégée que je pilotais n'a pas pu prendre le large; au contraire, ce fut la moto d'Arai qui eut le dessus. J'étais impressionné car j'avais gagné deux fois avec la Saxon Triumph lors de la précédente rencontre en Autriche.

Lors de la course elle-même, la moto est arrivée, en troisième place, ratant la deuxième d'une fraction de seconde. C'était un début européen impressionnant pour cette Triumph réglée au Japon; alors j'ai décidé d'aller voir de plus près et j'ai sauté sur l'occasion de la piloter lors d'une session d'essais de fin de saison sur le circuit Tsukuba au Japon.

La première clé du secret de son succès est apparue lors du programme d'Assen. La moto avait été construite par Tadao Jingushi, l'un des régisseurs de quatre temps les plus doués du Japon. Démarrant sa carrière comme une Trident 900 cc standard, elle avait connu la route avant que Jingushi ne l'acquière et ne commence à travailler.

La première étape a consisté à supprimer le différentiel, une économie de 3,7 kg au prix d'une augmentation des vibrations du moteur à trois cylindres à 120 degrés. La suppression du générateur et l'utilisation d'un système d'allumage à perte totale ont permis d'économiser encore 65 kg. Le vilebrequin a dû être rééquilibré suite à cette perte de poids, mais on a conservé des tiges de cône standards. Des pistons de Trident 750 et un écumage de 0,4 mm de la tête des cylindres ont augmenté la compression, alors que l'on a conservé des soupapes et des

Au-delà de 7000 tours, le moteur modifié se tourne plus rond et on peut atteindre la vitesse maximum.



Le réglage du moteur fut, appel principalement à des pilotes Triumph. L'association était assurée par des carburateurs plats Keihin FCR.



Les trois cylindres Jingushi à 120 degrés et sa chambre à air route Trident 900 cc conservé son bonne partie du châssis et du moteur standard.



L'auteur Alan Cathcart (gauche) a rejoint le rigoureux Tadayuki Jinguishi pour une session d'essai sur le circuit de Tsukuba, au Japon.



Le choix définitif en faveur de la Triumph a été effectué, le présentateur britannique n'aura qu'à se rendre d'urgence au Japon afin d'effectuer quelques suppléments.

cote britishbikes.free.fr





Après cours contre la Jinguhi Triumph, Alan Cathcart était curieux de découvrir ce qui la rendait si efficace.

ressorts standards avec un débit léger au niveau des ports d'admission. Un arbre à cames TTF spécial a permis de porter la course de l'admission et de l'échappement à 9,7 mm. La synchronisation standard des soupapes a été conservée tandis que les guides des soupapes ont été raccourcis et trois carburateurs plats Keihin FCR de 39 mm montés.

La boîte de vitesses est une boîte six vitesses standard de Trident 900, montée avec un embrayage Triumph standard. Le démarreur vient d'une Trident 750, sa limite de régime est de

11.000 tours, au lieu des 9700 tours du démarreur de la Trident 900.

Jin continue à expérimenter les échappements, mais avec ces modifications, le moteur de 885 cc fournit 117 bhp au niveau de la roue arrière à 9500 tours, ce qui correspond aux 133 bhp mesurés au niveau du vilebrequin sur le dynamomètre de Jin.

Le châssis tubulaire en acier standard de Triumph n'a jamais été conçu pour une telle puissance, aussi Jin l'a-t-il renforcé avec une paire d'entretoises supplémentaires soudées entre le châssis et les tubes avant, une entre-

toise reliant les deux tubes et une autre paire d'entretoises reliant l'autre extrémité du châssis, à l'endroit où il touche le pivot du bras oscillant en fonte. À l'avant, des fourches montantes WP de 40 mm ont été montées et l'angle de la tête de direction réduit de 27 à 25,5 degrés en coupant et en soudant le châssis. Le bras oscillant arrière en alliage standard a été renforcé et modifié pour accepter les systèmes de réglage de chaîne push-pull. Sur une piste étroite et tortueuse comme celle de Tsukuba, cela demande beaucoup de doigté, le sous-



cotentinbritishbikes.free.fr

freinage et le "turn-in" de la Triumph se sont révélés très difficiles, de nombreuses autres motos utilisant la piste en même temps.

De grands disques flottants en fonte Brembo et des calibres Brillet-6 sont montés à l'avant, lors du premier tour, ils ont été parfaitement capables de maintenir la roue arrière en l'air lors d'un freinage rude, ce qui est étonnant étant donné le poids de la moto et la longueur de l'empattement.

La moto que j'ai conduite n'avait pas le moteur avec le réglage maison de Jin - celui-ci avait été grillé par un

mécanicien qui avait oublié de vérifier que le plein d'huile avait été refait avant de l'utiliser ! - mais une moto de rechange qui avait environ 7 hp de puissance en moins. Malgré cela, la course valait la peine.

Les vibrations étaient importantes à bas et moyen régime, mais cela s'arrangeait au-delà de 7000 tours, et comme il faut forcer sur la boîte de vitesses pour tirer le meilleur parti du moteur, on passe la plupart du temps au-delà de cette limite.

Après environ 20 tours de mise en train du nouveau moteur, j'ai

augmenté le régime pendant les quelques 12 derniers tours, confirmant que cette moto est plutôt "speed" que "cool", poussant la boîte dans les nombreux virages lents de Tsukuba.

Avec une vitesse maximum de 264 km/h enregistrée sur la piste de vitesse de Fuji, la trois cylindres de Jingushi a effectué un tour de vitesse impressionnant pour une routière convertie, récompensant la qualité du travail de l'homme.

Photos: Takao Isobe

Un suppléme



La gamme d'accessoires

Sprint RS

ent bienvenu

La toute nouvelle moto de sport Triumph Sprint RS arrive sur le marché avec sa propre gamme d'accessoires d'origine exclusive. Cette gamme complète d'accessoires esthétiques et techniques vous permet de personnaliser votre moto selon vos exigences personnelles.

La gamme d'accessoires Sprint RS comprend des accessoires esthétiques, de tourisme, de sécurité et de protection, vous permettant de répondre à vos différents besoins.

Tous les accessoires d'origine Triumph sont intégralement testés sur la moto en respectant des règles strictes; les techniques de production et les matériaux sont de la plus grande qualité et tous les accessoires sont disponibles chez votre fournisseur Triumph agréé qui se fera un plaisir de monter n'importe quel accessoire d'origine Triumph sur votre moto.

Soyez sans crainte, grâce à cette gamme d'accessoires d'origine Triumph, votre Sprint RS répondra à vos besoins; de plus, elle est couverte par la garantie standard des motos Triumph.

Cette gamme comprend les accessoires suivants :

Rack supérieur	A9758031
Coffre supérieur - couleur coordonnée	A9508004-##
Sacoches jetables	A9518006
Sac pour réservoir	A9518005
Poignée passage en kit	A9768019
Poignées chauffantes	A9638005
Béquille centrale	A9758003
Jupe arrière	A9748020
Alarme	A9808021
Support ventral - couleur coordonnée	A9708028-##
Silencieux - enveloppe en fibres de carbone	A9600007
Patin de réservoir en fibre de carbone	A9728002
Culasse	A9728003
Prise d'alimentation électrique auxiliaire	A9938014
Extension de garde-boue avant	A9701050
Extension de garde boue arrière	A9701030
Chaîne et pignon en kit	A9618004

Haute précision de construction

La majorité des pièces qui composent un moteur Triumph sont réalisées à l'usine de Hinckley. Pour traiter cette massive charge de travail, Triumph a lourdement investi dans un atelier d'usinage capable de réaliser des centaines de processus différents.



... vilebrequins subissant un traitement par la chaleur dans le propre fourneau de stockage au plasma de Triumph.

L'atelier d'usinage lui-même comprend cinq sections. Ce sont le tournage, l'usinage auxiliaire, et les ateliers d'usinage de vilebrequins, de culasses et de carters.

Au total, ce sont 105 personnes qui sont employées dans l'atelier, avec 14 chefs d'équipe et huit ingénieurs de production qui assurent le soutien des modèles existants et travaillent sur les futurs modèles.

Plus de 400 composants différents sont fabriqués, tous usinés à des niveaux de qualité très élevés et selon des tolérances très serrées. Pour maintenir ces niveaux de précision, les plus récentes technologies d'usinage sont mises en œuvre pour fabriquer tous les types de pièces imaginables, depuis la petite bague entretoise tournée jusqu'au carter usiné et terminé. Les chaînes d'usinage ne cessent de s'agrandir au fur et à mesure que de nouvelles machines sont intégrées pour augmenter les capacités ou permettre l'introduction d'un nouveau modèle.

Triumph travaille actuellement selon un système de deux équipes, bien que les projets de fabrication futurs puissent nécessiter la mise en place d'une troisième équipe.

Toutes les machines sont soumises à

un plan d'entretien très strict, réalisé par le service maintenance, avec en outre des outils de maintenance préventive dont les opérateurs sont responsables.

Le premier composant produit par chaque machine en début de poste est envoyé au contrôle dans le service inspection. Ensuite, des contrôles réguliers de différents points clés sont effectués par les opérateurs eux-mêmes.

La section Usinage auxiliaire est subdivisée en cinq zones différentes : bielles, cames, bras pivotant, cellule 1 (capots moteurs et éléments de suspension) et Cellule 2 (pièces de châssis et composants des T500 et Sprint ST).

Dans cette zone se trouvent 22 centres d'usinage à commande numérique, des tours, des machines à roder et de nombreuses autres machines et baigns de lavage.

Toute une série de matériaux, depuis la fonte d'aluminium et de magnésium, les pièces forgées et d'extrusion jusqu'aux pièces en acier allié forgé ou en fonte sont utilisés pour produire plus de 50 types et variantes de composants dans cette section.

Cette section fonctionne avec 16 personnes travaillant en deux postes. Les opérateurs sont formés à l'utilisation de tous les équipements et produisent actuellement suffisamment de composants pour pouvoir construire environ 450 motos par semaine.

La chaîne des carters est une chaîne spécialisée regroupant un total de 16 machines, dont une machine de lavage, une unité de test sous pression et une machine d'ébavurage robotisée. Les pièces brutes de moulage sont finies par usinage, y compris la réalisation des alésages fins. Cette chaîne est exploitée par quatre opérateurs au maximum et permet de produire un carter fini toutes les huit minutes. Il existe sept types différents de carters, tous traversant les postes d'usinage de la même chaîne.

La chaîne des culasses est une chaîne spécialisée composée de 18 machines, dont deux de lavage, une unité de test sous pression et cinq machines spécialisées qui ont été conçues et construites en interne.

Les pièces brutes de moulage sont finies par usinage, avec entre autres, l'usinage des alésages des arbres à came et l'usinage des sièges et guides de



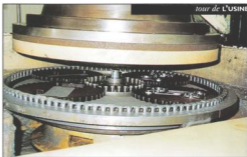
Vibrequins prêts pour le fourneau de nituration au plasma.

souape. Cette chaîne est capable de produire sept types différents de culasses, toutes subissant les mêmes opérations d'usinage. Elle est contrôlée par trois opérateurs au maximum et peut produire une culasse usinée toutes les sept minutes.

Des centaines de composants plus petits sont produits dans la zone de tournage. Cette section comprend 15 tours contrôlés par des tableaux Famic CNC. Il existe aussi une usine de durcissage par induction, une rectifieuse cylindrique à commande numérique, une rectifieuse sans contact et une machine de brassage automatisée.

Cette gamme de machines très étendue permet à Triumph, à partir de blocs de matériaux bruts, de produire des pièces finies dans le même jour de production.

Ainsi, un manchon de suspension sera d'abord tourné à partir d'une barre pour obtenir les spécifications désirées. Il est ensuite durci par induction pour améliorer ses caractéristiques d'usure. Après avoir été trempé afin d'être dégraissé, il est enfin rectifié sans contact pour obtenir une cote avec une tolérance de neuf microns, pour un état de surface à 0,4



Plus de 300 composants différents sont produits dans les ateliers Triumph.

microns.

Pour produire 40 manchons finis à partir de blocs bruts, il faut environ cinq heures. Ces machines travaillent de 5h45 le matin à midi, chaque jour ouvré, et sont pilotées par 16 personnes.

La chaîne de production des vibrequins produit quatre types différents de vibrequins à partir de pièces brutes de forgeage. Cette chaîne comprend différentes machines, entre autres des centres de tournage/usinage, des rectifieuses, une machine de taille d'engrenages, des machines d'équilibrage et des fours de nituration à plasma. En sus des processus d'usinage, tous les vibrequins subissent une opération de décharge de contraintes avant rectification.

Cette chaîne comprend aussi un four de nituration à plasma qui durcit le vibrequin à 500 °C pendant 24 heures, pour lui conférer d'excellentes propriétés d'usure.

Tous les composants produits par l'atelier machines sont soumis à des procédures de test rigoureuses.

La première étape est une inspection préliminaire effectuée sur le premier composant produit par chaque machine au début d'un

nouveau poste ou après changement d'outillage. L'outil principal utilisé pour cette inspection est la machine de mesures dimensionnelles Mitutoyo. Cette machine exécute un programme prédéfini qui contrôle de façon très précise la position des alésages et des fûts par rapport aux dimensions et tolérances des plans.

Un programme type de contrôle d'un carter va nécessiter environ dix minutes. La précision et la répétabilité de cette machine est de l'ordre de 0,005 mm.

Le service inspection utilise également une machine FTP - la plus grande des trois machines de mesure dont dispose actuellement le département d'inspection - qui mesure les composants plus grands, tels que la fabrication des châssis ou, dans certains cas, une moto complète. Le volume de travail de cette machine est de 2,5 x 1,5 x 1,0 mètre.

Tous ces processus sont conçus pour permettre aux ingénieurs Triumph de constamment garantir le maintien des normes les plus élevées de production et le transfert de ces niveaux de précision dans la moto finale. ■



Les composants finis sont prêts pour la chaîne de montage.

Le Triple succès de Smart

Paul Smart a fait grande impression lorsqu'il a pour la première fois pris les commandes d'une moto de course expérimentale Triumph Triple. Sa récompense a été une place dans l'équipe d'usine.

Reportage de John Brown



Le héros de course Paul Smart peut se vanter d'avoir remporté plus de victoires qu'importe pendant la course ére pendant laquelle la Triumph Triple dont le cadre était dessiné par Bob North a imposé sa suprématie sur les circuits courts britanniques.

"Ray Pickrell a failli me rattraper, mais je pense que j'y suis parvenu parce que j'ai couru sur une Triple pendant plus longtemps", affirme Smart qui a amené la machine à sa première victoire lors de la première étape du circuit de Crystal Palace, dans le sud-est londonien, pendant la saison 1970.

"Il était évident lors de cette première sortie que la moto allait être meilleure que quoi que ce soit à disposition à l'époque alors que ce n'était qu'un prototype", continue Paul. Je me souviens qu'elle était plutôt basique ce jour-là, avec un réservoir à l'état brut et sans ce qui allait devenir célèbre sous le nom de carénage en "boîte à lettres".



Paul avait déjà sorti la Triumph trois cylindres de Doug Hele, lors de l'Hutchinson 100 qui avait été couru à Brands Hatch dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

"C'était virtuellement une moto de ville modifiée avec un cadre différent et un frein avant Fontana. Je pense que je me suis mis à courir sur la nouvelle Triple parce que des gens comme Percy Tait, qui était le pilote usine Triumph officiel, semblait être contre. En toute humilité, c'est un bon gros morceau et le sentiment était qu'un bicylindre léger de cylindrée similaire serait aussi rapide.

Smart a fini parmi les six premiers sur la machine expérimentale, devant Percy sur son bicylindre 500, et le travail a alors sérieusement commencé pour développer la Triple et faire produire par North un cadre à temps pour la manifestation de Crystal Palace.

Paul s'est pris d'une amitié et d'une admiration durables pour Doug Hele à partir du jour où il lui a été proposé un essai du bicylindre Triumph 500 à Castle Combe en 1967.

"Percy était hors course à l'époque et bien que je n'aie pas gagné, j'ai dû en faire assez pour impressionner Doug qui m'a dit qu'il ferait de son mieux pour m'avoir un nouvel essai si l'occasion s'en présentait à l'avenir", explique Paul.

Cette occasion s'est présentée au GP Manx lorsque Triumph a provoqué une controverse en insérant deux bicylindres d'usine dans la grande course.

"J'ai été invité à faire équipe avec Ray Pickrell. Cela en a fait soulever quelques-uns parce les motos ne répondaient pas aux règlements Manx mais personne n'aurait dû s'en soucier car il est rapidement apparu évident qu'elles n'allaient pas arriver au terme de la course. En durée de vie du moteur était d'environ 70 kilomètres, ce qui correspondait à un circuit court mais pas à la Mountain Course. Donc, Ray et moi-même savions que nous nous rencontrerions aux environs de Quarry Bends lors du second tour d'essai et de la course pour prendre une tasse de thé. Le problème majeur était que leurs cylindres transparaient les carters !"

Tenant sa parole, Doug est revenu vers Paul lorsque le temps de la Triple est arrivé. "C'est un véritable mec qui regarde toujours vers l'avenir et qui n'a jamais le désir de se retourner sur le passé", affirme Paul.

Smart pense qu'il n'a jamais été permis à Hele de développer la Triple de la manière dont il savait que cela devait être fait. "Initialement, Doug a produit le moteur pour prouver sa théorie. Le troisième cylindre était virtuellement



vissé sur un bicylindre. C'était vraiment un peu comme un coup de fouet. Il voulait de nouvelles pièces pour le carter, semblables à celles de la Laverda et des releases à quatre soupapes."

Héle, semble-t-il, a fait tout ce qui était en son pouvoir pour développer la Triple mais a été empêché d'atteindre ses objectifs par la politique de la société.

"Je me souviens que nous avions des disques de frein en alliage léger, recouvert d'aicet et au début du développement alors que tout le monde chargeait d'énormes disques en fonte.

Bob Qualife a fourni des boîtes de vitesses spéciales pour nos motos et nous utilisions un embrayage à plateau unique qui était superbe bien que l'usine n'en ait fait que 20 alors qu'en fait, même les motos qu'elle produisait auraient dû avoir une unité similaire au lieu des embrayages à plateaux multiples avec lesquels elles étaient produites.

Doug prêtait attention aux détails qui faisaient toute la différence, comme concevoir un tasseur léger pour soutenir les trois bobines qui avaient tendance à tomber. C'était la simplicité même mais cela fonctionnait parfaitement.

Il a modifié un carburateur concentrique pour en produire un qui était à mi-chemin entre un carburateur concentrique et un carburateur GP! Il était si rapide à régler les problèmes que la liste d'innovations qu'il a fait dans le cadre des limites qui lui était imposées semblait interminable."

Paul affirme que la Triple est devenue extrêmement faible, dans la mesure où on ne la faisait pas trop



monter en régime. "Elle avait des bielles qui avaient tendance à casser si vous alliez trop loin. Je m'étais fixé la limite de 8.500 tours/minute, même si dans certaines occasions, je l'ai sans nul doute dépassée."

Bien que les Triples n'aient pas été finies, la firme américaine a insisté pour qu'on les fasse participer à des courses. Donc, une demi-douzaine de machines a été d'abord envoyée aux États-Unis et, en 1971, les "Courses Transatlantiques" aux Açores ont vu les deux équipes s'aligner sur des machines trois cylindres Triumph ou BSA.

Les Britanniques ont gagné l'épreuve avec Smart sur une Triumph et Pickrell sur une BSA, se partageant les meilleurs résultats de pilotes individuels.

C'est la même année que Smart a privé Daytona à revers. Il a rejoint Mike Hallwood dans la formation des machines Meriden et a promplement inscrit le meilleur temps des qualifications pour ensuite mener la course jusqu'au 42ème tour, lorsque la Triple a percé un piston et qu'il a dû s'arrêter dans un nuage de fumée.

"La moto en était encore à ses balbutiements à ce stade et n'était pas encore prête", affirme-t-il. "Le moteur avait tendance à surchauffer bien qu'il fût utilisé sur un gros jet."

Paul a le sentiment qu'il doit beaucoup à Gene Romero pour son succès à Daytona. "Il m'a montré comment préparer la moto pour le surbaussement", explique-t-il. "Pour une certaine raison, jusqu'à cette année, vous ne pouviez vous qualifier que sur le rebaissement qui n'avait rien de comparable au cacifit sur lequel vous courriez."

Smart est rentré chez lui pour continuer son parcours à succès sur les circuits britanniques mais sa performance à Daytona avait attiré l'attention de Bob Hansen qui lui a donné une place dans son équipe Kawasaki l'année suivante.

"J'avais le sentiment en 1972 que les choses commencent à aller mal chez Triumph", dit Paul. "Quand j'étais parti Doug m'a donné le Triumph de Bob North que j'ai prêté à Ray pour la Course du Sud de 1972 à Brands. Il a gagné et c'est la dernière fois que quelqu'un a couru avec."

La machine sera l'une des attractions du Salon de la Mécanique Classique et Motocycliste à Stamford, en Angleterre, où Paul lui-même sera l'invité d'honneur.

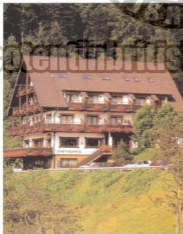
"Elle est exactement dans l'état où elle était lorsqu'elle était utilisée en compétition, avec différentes variantes de bleu et, qu'il importe ce que quiconque peut dire, parfaitement originale", a déclaré Paul. "Le cadre est différent de tout ce qui a été fait et la seule chose qui manque, c'est le pneu arrière triangulaire, que je préférerais. Il s'est détérioré et il est tombé en morceaux!"

Des affaires qui roulent

En résumé ...

Hébergement en hôtel -

Société : Camparis/Clarino/Breu Marine Group.
Produit : Hébergement en hôtel dans plus de 450 hôtels dans toute l'Europe.
Offre : Réduction de 5 % dans tous les hôtels Camparis/Clarino et dans les hôtels Bleu Mer/Clarino et dans les hôtels à Courbevoie et dans les hôtels à Courbevoie.
Contact : Réservation centrale au 01 64 62 46 36 ou directement à Photo@camparis.fr en donnant le code client et le mot de passe RIDERSASS.



Société : Vista Palace Hôtel, Monte Carlo.
Produit : Hébergement en hôtel.
Offre : Chambre de base pour le prix d'une chambre standard, soit une réduction de 15,5 %.
Contact : Vista Palace Hôtel au 04 92 30 34 00.
Société : Ernestokidibevaga, Chambéry d'hôtel, Pays Basque, France.
Produit : Hébergement en ferme.
Offre : Réduction de 30 %.
Contact : Philippe d'Amboise, Dax, 05 59 54 29 77 ou 06 71 50 49 53 ou écrire à ernekidibevaga@orange.fr, 67, rue des Ventes, 63300 Sore, France.
Société : Arberg de la

Beurragado, Provence, France.
Produit : Hébergement en hôtel.
Offre : Réduction de 10 %, en fonction de la saison.
Contact : Arberg de la Beurragado, 13320 Les Baux de Provence, France, 04 93 54 33 54, fax 04 93 54 42 55.

Société : Maison St George, Langres, France.
Produit : Chambres d'hôte et gîtes près de St-omère.
Offre : Réduction de 14,9 % en (au) Vendredi pour les séjours.
Contact : Martin au 04 76 08 13 06 75.

Société : Hotel Pilsener, Bad Peterstal, Bad Sauer, Allemagne.
Produit : Hébergement en hôtel avec garage privé.
Offre : Réduction de 10 %.
Contact : M. et Mme Erdrich, + 49 2800 900, fax + 49 2800 1282.

Société : Hotel Engel, Ulm/Lehr, Allemagne.
Produit : Hébergement en hôtel avec garage privé.
Offre : Réduction de 10 %.
Contact : M. Lutz, + 49 731 60804, fax + 49 731 610395.

Société : Winerhotel - Zum Saalbusch -, Münstadt, au Wurms, Allemagne.
Produit : Hébergement en hôtel.
Offre : Réduction de 10 %.
Contact : Hans et Erika Kessel, + 49 6247 677, fax + 49 6247 1067.

Société : Hotel Regina, Sefton, Autriche.
Produit : Hébergement en hôtel.
Offre : Réduction de 10 %, piscine et garage gratuits.
Contact : Réservations et information au + 43 5476 6253, fax + 43 5476 6239.

Société : Forte Hotels plc.
Produit : Week-ends en hôtel

Offre : Réduction de 30 % sur tous les Week-end hôtels - au Royaume-Uni et en Irlande.
Contact : + 44 345 40040 pour faire une réservation, en citant « Privilege 10 ». Pour recevoir une brochure, + 44 345 700900.

Société : Skala Hotel, Leicester, Angleterre.
Produit : Hébergement en hôtel, idéal pour les vacances d'été.
Offre : Family spa, piscine, club et petit déjeuner 39 £. Supplément 15 £ pour une personne seule. Inclut l'accès au club de remise en forme.
Contact : + 44 116 264 0066.

Société : Best Western New Zealand.
Produit : Hébergement en hôtel et motel en Nouvelle-Zélande.
Offre : Réduction de 10 % sur production de la carte d'adhérent B&T.
Contact : + 64 9 526 5416, semaine 9 526 5418.

Traversées en mer -

Société : Flotteport.
Produit : Traversées en Flotteport et en SeaCat, Douvres-Calais. Traversées en SeaCat, Folkestone-Boulogne et Douvres-Ostende.
Offre : Réduction de 30 % sur les billets mono pour Douvres-Calais et Folkestone-Boulogne. Réduction de 15 % sur les billets mono pour Douvres-Ostende. Réduction de 15 % sur les billets pour une voiture et jusqu'à 5 personnes sur tous les trajets.
Contact : 0800 191 777 pour les traversées à partir de France, + 32 59 599955 pour les traversées à partir d'Ostende. Donner le code ST/TRM pour les billets aller-retour standard et EX/TRM pour les billets aller-retour 5 jours.

L'adhésion au RAT vous donne droit à des réductions chez plusieurs entreprises partenaires. Pour profiter de ces offres, contactez directement le partenaire, en donnant les codes mentionnés ci-dessous.

Utiliser les services et les facilités offerts nous permettra de renouveler et d'améliorer les avantages pour les saisons futures ; merci donc de soutenir nos partenaires chaque fois que vous en avez l'occasion.

Veillez noter que beaucoup de services, particulièrement les hôtels et les traversées en ferry, exigent une réservation à l'avance auprès du bureau central de réservation pour avoir droit aux réductions disponibles. En effet, il est peu probable que les agences individuelles disposent des informations relatives aux arrangements de réduction disponibles et peuvent ne pas être à même d'affirmer la réduction.

Société : PaO North Sea Line

Produit : Traversées en ferry, Douvres-Calais
Offre : Réduction de 30 %
Contact : + 44 87 0600 1600 en citant la référence TMS 50511
 Partenaires/Détail

Société : Stena Line

Produit : Traversées en ferry entre Harwich-Hooker en Hollande, Holyhead-Dun Laoghaire, Folkestrand-Roskilde, Stockholm-Bellin et divers trajets en Scandinavie (informations sur demande).

Offre : Tarifs spéciaux sur les trajets Harwich-Hooker en fonction de la date et de l'heure de voyage (téléphone pour plus de détails, 20 % de réduction sur les tarifs publiés pour les trajets en Irlande et 10 % de réduction sur les tarifs publiés pour les trajets en Scandinavie).
Contact : + 44 990 20402 en demandant le numéro de compte BC397. (Sur les réservations, voir l'adresse de notre agence de Code Réduction RAT). Pour les renseignements en Scandinavie, écrire : g@stena.se Code Réduction RST.

Société : PaO North Sea Ferries

Produit : Traversées en ferry entre Hull et Rotterdam ou Zeebrugge.
Offre : Réduction de 10 %.
Contact : + 44 1482 377 177 au Royaume-Uni, + 31 181 255 555 en Hollande, + 32 50 543 410 en Belgique, en indiquant « Riders Association of Triamph » et votre numéro d'adhésion.

Société : Isle of Man Steam Packet Company

Produit : Traversées en ferry vers Tête de Man
Offre : 10 % de réduction sur des traversées choisies
Contact : Téléphone : + 44 1624 645645

Location de Triamph -

Société : Fowlers of Bristol
Produit : Location de Triamph au Royaume-Uni
Offre : 5 % de réduction sur les tarifs publiés
Contact : + 44 1179 80466

Société : Triamph Hellas

Produit : Location de Triamph en Grèce
Offre : 5 % de réduction sur les tarifs publiés
Contact : Triamph Hellas, au + 300 976 5917 (téléphone) ou + 301 876 9918 (fax)

Location de véhicules -

Société : Avis Rent A Car

Produit : Location de véhicules dans le monde entier
Offre : Réductions jusqu'à 10 % plus offres spéciales
Contact : Avis Rent A Car, à 1 800 310 1212. Demander le numéro AWD 1307200

Voyages organisés -

Société : Carnot Jack's Motorcycle

Produit : Tours (France)
Produit : Voyages organisés dans le sud de la France
Offre : Réduction de 15 %
Contact : + 33 468 33 36 71, en demandant la référence RAT

Société : Rocky Mountain

Produit : Tours dans les Rocheuses canadiennes en moto Triamph
Offre : Réduction de 10 %
Contact : + 1 604 938 0126, + 001 604 938 0125 (fax)

Société : Biktours Thailand

Produit : Tours en Thaïlande en

moto Triamph

Offre : Réduction de 15 %
Contact : + 662 731 1995, + 662 731 1997 (fax)

Société : Adventure New Zealand Ltd.

Produit : Tours en Nouvelle-Zélande en moto Triamph
Offre : Réduction de 40 %
Contact : + 64 3 545 280 (téléphone), + 64 3 548 9982 (fax)

Société : Triamph Hellas

Produit : Services guidés en Grèce en moto Triamph, avec location de Triamph, scooter et...
Offre : Réduction de 5 % sur les tarifs publiés
Contact : Triamph Hellas au + 300 976 5917 (téléphone) ou + 301 876 9918 (fax)

Société : Big Back Ltd

Produit : Tours guidés de l'Europe, à moto
Offre : Réduction de 10 %
Contact : + 44 1256 650666

Société : Viri Via Motorcycling

Produit : Tours de Triamph en moto
Offre : Réduction de 5-10 %
Contact : + 31 25 5096 630 ou fax + 31 25 5096 515

Société : BikePax Tours

Produit : Tours avec guide allemand de la Provence, de Corse, de Bali et de Pologne
Offre : Réductions entre 5 et 11,5 %
Contact : + 49 48 25 1695, en demandant la référence « Triamph RAT Club »

Société : Himalayan Roadrunners Ltd.

Produit : Tours guidés du Bhoutan, du Népal, de l'Inde et de la Thaïlande
Offre : Réduction de 5-10 %, en fonction de la destination
Contact : États-Unis - numéro vert

1-888-RideHigh, Royaume-Uni + 44 171 627 2030

Littérature et vidéo -

Société : PAC Publishing

Produit : Cartes, atlas et guides
Offre : Réduction de 25 % pour les membres PAC; réduction de 15 % pour les non-membres
Contact : + 44 80058055

Société : Project Moto Ltd

Produit : Vidéos de motos
Offre : Réduction de 10 %
Contact : Project Moto Ltd, 5, Nonsuch Street, London SE16 1JN, Angleterre. Téléphone + 44 171 251 6311 ou + 44 956 419257

Société : EMAP National

Produit : Magazines « Bike », « Performance Bikes » et RIDE.
Offre : Réduction de 20 % sur les abonnements
Contact : + 44 1899 411 117, en demandant la référence N425/N23 pour « Bike », N435/N44 pour « RIDE », ou N410/N411 pour « Performance Bikes »

Société : Motorrad Reisen aus Sport

Produit : Abonnements
Offre : Réduction de 10 % en briques Zippo gratuites
Contact : Heinrich Bauer, LAPIS KG, Industriest. 16, 51735 Cologne, Allemagne; référence RAT Club

Stages de formation -

Société : Shire Training

Produit : Formation moto au Royaume-Uni
Offre : Réduction de 10 %
Contact : Shire Training, + 44 1480 404689

**CAP**

Green £10.00
Two tone £15.00

**BELT BUCKLE****PIN BADGE**

Belt Buckle £15.00 (Green)
Pin Badge £5.00 (Green)

**WALLET**

Price £6.00 (Green)

**TELESCOPIC UMBRELLA**

Price £12.00

**PENNANT**

Triangular £10.00
Shield £15.00

**JACKET**

Price £100.00 (Back/M,L,XL,XXL)

RAT REGALIA

Now you can buy direct from us!

**BINDERS****TORQUE BACK ISSUES**

Binders £7.45 (Green) Back Issues £3.00

**T-SHIRT**

Price £10.00 (White/XL)
All sizes available - XXL £1 extra

**SWEATSHIRT**

Price £25.00 (Green/L, XL, XXL)
Available in White or Green
All sizes available - XXL £1 extra

RAT REGALIA ORDER FORM

Please send me the following items

	Price	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	£.....	.....	.....	.....	£.....
Mag	£6.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Wall clock	£12.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Mouse mat	£7.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Acrylic key ring	£1.50	£.....	.....	.....	.....	£.....
Lighter	£2.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Bonded key fob	£1.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Telescopic umbrella	£12.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Leather bonded case	£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	£.....	.....	.....	.....	£.....
Waller	£6.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Belt buckle	£35.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Bar badge	£5.00	£.....	.....	.....	.....	£.....
Binder	£7.95	£.....	.....	.....	.....	£.....
Book covers	£3.00	£.....	.....	.....	.....	£.....

Issues exp. Total amount £.....

Postage and Packing (to include recorded delivery & insurance where possible)

Orders up to total value £15 (UK, £10, Europe £2.50, States £1.00, Rest £4.50)

Order up to total value £50 (UK, £2.00, Europe £3.50, States £1.00, Rest £5.00)

Orders £50 and over (UK, £4.00, Europe £4.00, States £1.00, Rest £4.00)

Please allow 25 days for delivery.

How to pay

By credit card: Visa Mastercard Access Delta Eurocard

Number: Expiry date:

Signature:

By cheque: Payable to RAT Direct (cheques drawn on UK banks only)

Make your order

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

By e-mail: enquiries@ratmagazine.com

By phone: +44 (0)181 542 0414 or fax: +44 (0)181 542 0496

My details

Name: Address:

Post code: Country:

Daytime telephone/fax/e-mail:



POLO SHIRT

Price £18.00

Available in White or Green
All sizes available
- XXL £1 extra



KEYFOBS

LIGHTER

Prices
Bonded Keyfob
£4.00

Acrylic key ring
£1.50
Lighter £2.00



TANKARD

Price £15.00



PEN

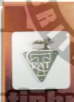
Rollerball
pen £5.00

Baron pen £1.50



PAPERWEIGHT

Engraved
paperweight £10



COASTER

Price £3.00



FRIDGE MAGNET

Price £3.00



MOUSE MAT

Price £7.00



FLASK

Price £15.00



WALLET

Driving licence
wallet £12.00



WALL CLOCK

Price £12.00

BRITISH RACING BIKES
www.britishracingbikes.free.fr



cotentinbritishbikes.free.fr