

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 16

Été 2000



Les nouveaux *Coloris* de la gamme



RAT REGALIA ORDER FORM

Please send me the following items:

	Price	Size	Colour	Quantity	Total price
Cap (green)	£5.00	.....	.....	.....	£.....
Cap (two tone)	£5.00	.....	.....	.....	£.....
Sweatshirt (green, black, blue, white)	£15.00	.....	.....	.....	£.....
Polo shirt (green, black, blue, white)	£12.00	.....	.....	.....	£.....
Jacket <i>not available in small</i>	£50.00	.....	.....	.....	£.....
T-shirt (small legs, white, green)	£7.50	.....	.....	.....	£.....
T-shirt (large legs, white, green)	£7.50	.....	.....	.....	£.....
Acrylic key ring	£1.00	.....	.....	.....	£.....
Lighter	£1.00	.....	.....	.....	£.....
Key fob	£2.00	.....	.....	.....	£.....
Coasters (set of 4)	£6.00	.....	.....	.....	£.....
Pen/note (shield) <i>not illustrated</i>	£10.00	.....	.....	.....	£.....
Ballpoint pens <i>not illustrated</i>	£1.50	.....	.....	.....	£.....
Parker Rollerball pen <i>not illustrated</i>	£4.00	.....	.....	.....	£.....
Hip flask	£10.00	.....	.....	.....	£.....
Fridge magnet	£2.00	.....	.....	.....	£.....
Tankard	£10.00	.....	.....	.....	£.....
Driving licence wallet	£10.00	.....	.....	.....	£.....
Wallet	£4.00	.....	.....	.....	£.....
Belt buckle	£7.50	.....	.....	.....	£.....
Pin badge	£2.50	.....	.....	.....	£.....
Binder	£5.50	.....	.....	.....	£.....
Back issues	£1.50	.....	.....	.....	£.....
Fleece (Black, embroidered logo)	£30.00	.....	.....	.....	£.....
Roll neck shirt (Black or white)	£25.00	.....	.....	.....	£.....
Heavy duty L/S T-shirt (Black)	£15.00	.....	.....	.....	£.....
Subtotal					£.....
Tax p					£.....
Total amount					£.....

All clothing available in sizes: S, M, L, XL, XXL. All XXL sizes £1 extra.

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

Orders up to total value £15 (UK, £2, Europe, US, States & Rest of world £0)

Order up to total value £50 (UK, £4, Europe, US, States & Rest of world £7)

Orders £50 and over (UK, £6, Europe, £7, States & Rest of world £10)

Please allow 28 days for delivery.

How to pay

• By credit card

Number Expiry date

Signature

• By cheque Payable to "RAT Direct at Conquest" (cheques drawn on UK banks only)

Make your order

• By post to Unity House, The Avenue, Tibury, Wilts, SP9 1HG England

• By e-mail to ratdirect@btinternet.com or gifts.conquest@btinternet.com

• By phoning +44 (0)1747 871558, or fax +44 (0)1747 870256

My details

Name
 Address

 Post code Country

Daytime telephone/fax/e-mail

RAT REGALIA



FLEECE
gold embroidered logo on breast



ROLL NECK SHIRT
gold embroidered logo on neck



HEAVY DUTY LONG SLEEVE T-SHIRT
gold embroidered logo on breast



JACKET
embroidered logo on breast

RAT REGALIA FAVOURITES



T-SHIRT



SWEATSHIRT



CAPS



WALLET



PIN BADGE



BELT BUCKLE



BINDERS & BACK ISSUES



POLO SHIRT



FRIDGE MAGNET



FLASK



LICENCE WALLET



TANKARD



COASTER SET



KEYFOBS



LIGHTER

Au départ

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 1453 891515 fax: +44 1453 891450
email: neil.webster@triumph.co.uk

● **France:** Email: neil.webster@triumph.co.uk
tel: 01 84 62 38 38 fax: 81 84 60 38 38

● **Bénelux:** Rene van Tolbeven
+31 (0)71 305 1562 fax: +31 (0)71 305 1567
email: general@greenb.nl

● **Irlande:** Arthur Beerra
tel: +55 31 411 7676 fax: +55 31 411 6371
email: a.beerra@vodafone.ie

● **Canada:** Chris Ellis
fax: 519 648 3546 email: mcmotorcycle@mun.ca



● **Allemagne:** Minetti, Dittusau
36175-9336-61 fax: 36175-9336-27
email: martin.dittusau@triumph.co.uk

● **Grèce:** Christos Stordou
tel: +30 1 6000 500 fax: +30 1 4000 524



● **Italie:** Alessandra Gasparini
tel: 039 39 35 81932
email: rat@numerosi.it

● **Nouvelle Zélande:** Raymond Gardner
09 276 4653 fax: 09 276 4066



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

● **Afrique du Sud:** Mike Davidson
fax: 011 609 4118



● **Portugal:** Alberto Minetti
fax: 011 332 2376

● **Suède:** K. J. Åker, Almqvist
fax: 08 75 0421



● **R.U.:** Lee Parfow
01453 891515 fax: 01453 891450
email: lee.parfow@triumph.co.uk

● **E.-U.A.:** Greg Casey
tel: 770 631 9506 fax: 770 631 6401

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 53, Hinckley, Leics, Angleterre LE10 5ZP et envoyé directement à tous les membres R.U.T. Les membres individuels cotisent £75 £.

Rédacteur en chef : Neil Webster

Conception : Red Square Graphics

Production : Bob Berry Marketing Services

Publicité : Jackie Green, Warrens Group Publications

+44 (0)1778 391282, fax: +44 (0)1778 394768

DEPUIS le début de la saison pour les membres du club il s'est passé déjà beaucoup de choses en France, et on ne peut pas dire en regardant la suite du calendrier que la source soit prête à se tarir.

En Mars, « Sur le chemin des Corbières » fut un excellent week-end organisé par l'enthousiaste équipe de Technique Motos Nîmes, un week-end où toutes les places disponibles avaient été réservées à l'avance. On y a même vu un groupe d'Anglais qui n'avait pas hésité à faire près de 3000 kms pour y participer, et croyez-moi, ils ne furent pas déçus. Vous pourrez voir dans ce numéro de Torque un reportage et des photos sur cet événement et l'ores et déjà l'organisateur Hervé Descamps est en train de préparer la sortie de fin Septembre « Sur la route de Stevenson », un week-end dans les merveilleuses Cévennes. Dès maintenant il va vous falloir réserver vos places pour participer à celui-ci si vous voulez être parmi ceux qui vont découvrir, en bonne compagnie et ambiance assurée, quelques uns des plus beaux paysages de France.

En France, le week-end « Balade des forêts de l'Avesnois » courant Avril a reçu plus de 50 milliers de participants, participation de près de 80 personnes qui ont été récompensées par le déjeuné sous un chaud soleil de printemps du Val Joly, une agréable et pittoresque promenade près de la frontière belge.

Pendant que l'écris ces lignes on est en train de se concrétiser des événements dans le Nord, en Bretagne, en Normandie et dans le Languedoc... et il y a encore pleins de places en réserve car que les membres du RAT français puissent se rencontrer en nombre est un but.

Et pourquoi ne franchissez-vous pas frontières et mers ?

Le week-end du Nurburgring en Allemagne pourrait être pour les gros moteurs une mémorable expérience, vous pourriez aussi rejoindre les membres du RAT anglais pour la visite exclusive de votre usine d'Hinckley, faire un peu de shopping au Luxembourg, ou visiter la Corse ou les Alpes Autrichiennes. Avec des opportunités offertes aux membres du RAT, si vous voulez d'approfondir votre langue et de dire le plus d'anglais !

Même que les choses se concrétisent ainsi que les activités se multiplient, je vais moi-même partir en charge une partie de l'organisation et sera donc, le plus du temps, en France dans nos bureaux de la région Parisienne.

Si vous avez des idées sur des choses futures ou envie d'organiser vous-même des événements dans votre pays, contactez nous par le mail. La façon la plus facile est d'envoyer le courrier électronique - neil.webster@triumph.co.uk - vous pouvez aussi m'écrire à Triumph France, 19 rue Georges Balault, Croissy-Beaubourg, 77437 Marne la vallée.

Je suis sûr que vous allez quand même s'inscrire à Triumph que vous possédez et que les balades que vous aimez faire les RAT sur quelque chose à vous proposer.

« Good luck » et surtout attendez que nous nous rejoignons.

Restez branchés !

Neil Webster
Directeur international, RAT.



S O M M A I R E

- | | | | |
|----|---------------------|----|--------------------------|
| 4 | Actualités Triumph | 24 | Lettes |
| 6 | Le Monde du RAT | 30 | Il y a quelques temps |
| 12 | Que se passe-t-il ? | 37 | Des affaires qui roulent |
| 16 | En voyage | 38 | Projet Triumph |

Les opinions exprimées dans Torque ne sont pas nécessairement celles de Triumph Motorcycles Ltd ou de la Riders Association of Triumph Ltd. Triumph Motorcycles Ltd et la RAT déclinent toute responsabilité quant à l'exactitude ou la présence des informations dans le magazine.

L'organisation d'une activité est soumise par un consentement par Triumph Motorcycles Ltd des produits ou des services de Triumph et de leur compagnie à une utilisation par des membres Triumph.



Les nouveaux color

LES motos de la gamme Triumph sont désormais disponibles dans de nouveaux coloris, quelques-unes sont déjà chez vos concessionnaires.

Le Speed Triple adopte dès maintenant deux coloris particulièrement branchés: Bleu « Neon » et Rouge « Nuclear, D », des coloris qui reflètent le caractère bien trempé de ce café racer.

Le Noir « Jet » caractéristique et traditionnel sera conservé.

Pour la première fois en quatre années d'existence la Daytona 955i sera disponible en Bleu. C'est le bleu « Captain », très chic du Tiger qui a été choisi. Ce coloris viendra s'ajouter aux « Aluminium Silver » et « Jaune « Lightning » bien particuliers à la gamme sport.

Vous pourrez désormais commander votre Sprint ST en vert « British racing », et la RS en Noir... En ce qui concerne cette dernière le Jaune « Racing » et le Orange « Lucifer » sont toujours au catalogue.

Les modèles tourisme n'ont pas été oubliés puisque la Trophy sera vendue en rouge « Sunset », un nouveau coloris qui se s'ajoutera au « Platinum » et Bleu « Pacific ».





oris de la gamme

Des casques Triumph avec la griffe italienne

C'EST désormais le fabricant italien des casques « Premier » qui produira la nouvelle gamme de casques Triumph.

Ils seront disponibles et assortis à la couleur de la plupart des modèles, notamment à celles bien particulières du TT900. Ces casques seront distribués dès cet été chez vos concessionnaires. Ils ont reçu l'homologation BSI pour le Royaume Uni, ECE pour l'Europe et SNELL pour les USA et seront déclinés en Intégral sport, Intégral tourisme et Jet.





Sur le chemin des Corbières

RÉUNISSEZ une cinquantaine de motards, cherchant une quarantaine de Triumph, faites les se promener tout au long d'un parcours truffé d'énigmes durant une journée entière, faites les arriver à la nuit tombée dans un endroit sympathique où la bière et le bon vin coulent sans discontinuer, continuez par un repas typique, envoyez les se coucher tard dans la soirée dans une chambre confortable et vous avez la recette. Un rallye réussi. Si vous ajoutez de nombreuses récompenses pour les vainqueurs un souvenir pour chacun, une balade le lendemain pour faire découvrir quelques merveilles de la région, un temps plutôt clément et un petit pot de fin de randonnée qui vous



permet de remercier tout le monde, vous comprendrez facilement pourquoi ceux qui ont venus même de fort loin, puisque l'on ne comptait pas moins de 7 motos immatriculées Outre Manche, une venant de Monaco, 4 venant du Bordelais et 2 de la région franc-comtoise. Non sciemment ils ne furent pas déçus mais ils ont promis de revenir la prochaine fois !!

Le rallye était certes un peu difficile, surtout pour nos amis anglais peu au courant des mœurs et coutumes de notre région ... (quoique certains qui venaient de la Principauté de Monaco ... bien que n'ayant pas la maîtrise de la langue ... n'ont guère plus brillé qu'eux, assurant

une vraie dernière place au bénéfice du souvenir de quelque conversation de comptoir). Mais il a permis à tout le monde de découvrir les trésors cachés de cette magnifique région que sont les Corbières Languedociennes. Des contreforts de Cévennes au Parc naturel du Haut Minervois en passant par le Piémont biternois ils ont emprunté de magnifiques petites routes, peut-être un peu trop étroites au revêtement pas assez lisse au point de certains, mais qui avaient le privilège de n'être empruntées que par quelques automobiles, 60 quelques touristes qui voulaient absolument se perdre.

Nous retiendrons la magnifique vallée de l'Orb, le lac du Salagon, la lumière rasante sur les Corbières et surtout l'arrivée sur Minerve, ce magnifique site cathare que beaucoup ont promis de revenir visiter plus en détails.

Arrivé à Pépieux, chez nos amis Fuster et Jackson, l'accueil fut à l'unisson de celui que nous avions réservé toutes les personnes qu'Hervé, notre organisateur, avaient impliquées dans ce rallye : amitié, chaleur, sympathie ... et toujours cette curiosité face à cette concentration de Triumph, moto certes bien





connue dans la région mais que l'on n'a pas l'habitude de voir en nombre aussi élevé !

Le dépouillement des questionnaires donna le podium suivant :

1er sur Tiger : Jean-Yves DECORNOT et Madame avec 103 points

2ème sur Tiger : Bruno GRILLON et Madame avec 98 points

3ème sur Sprint ST : Philippe BEGUERY avec 95 points

Un classement qui ne donna lieu à aucune contestation tant la domination et surtout l'abandon de notre ami Jean Yves, avait forcé l'admiration de chacun.

Nous profitons de l'occasion pour remercier les sponsors associés à notre manifestation : Les pneumatiques Bridgestone, la commune de Courmonterral (Hérault), nos hôtes Monsieur et Madame FUSTER de l'hôtel du Minervois à Pépière (Aude), le Bar des sports à Courmonterral, la société Shark et le site internet www.321moto.com qui ont permis en offrant de nombreux lots que chacun reparte avec un souvenir de cette manifestation.

Ce ne fut que fort tard dans la nuit que nous regagnâmes nos chambres, pour prendre quelques forces dans l'attente de la balade du lendemain qui allait

nous emmener sur la partie littorale des Corbières.

En scrutant le ciel nous nous sommes vite aperçus qu'il fallait à tout prix quitter les collines pour gagner le bord de mer où, sans être d'un bleu tout à fait méridional celui-ci n'avait pas la couleur ordinaire d'une journée de l'autre côté du Canal !!

Après un bref passage à l'abbaye de Fontfroide, que certains n'ont observé que par hasard tout leur préoccupation pour lire le road book, était bien aux antipodes de leur envie d'éviter la poussée !!

Nous avons glissé le long de la côte pour gagner tranquillement ... enfin presque ... l'abbaye de Maguelonne, site prestigieux et reposant que le bruyant de nos échappements n'a guère troublé dans sa sérénité. Sur place se fut le pot d'adieu organisé par le club de Maguelonne et offert par le RAT, avec les remerciements et critiques constructives d'usage ... Critiques qui nous permettrons sans aucun doute de faire du prochain rallye un événement encore plus sympathique qui laissera un peu plus de part au tourisme avec des énigmes moins nom-

breuses et un parcours un peu plus explicite ... De toute façon comme il faudra bien faire un classement sélectif faisons confiance en Hervé pour trouver des astuces qui permettront sans aucune contestation de départager les concurrents: Hervé qui sera, comme pour les Corbières aidé dans son travail par le vainqueur de l'édition précédente. Au passage merci à Vincent et Fabienne Borel pour l'organisation du CDC.

Avant de se quitter rendez-vous fût pris pour le week end du 30 Septembre au 1er Octobre pour suivre Le Chemin de Stevenson, construit sur la même formule : rallye le samedi et balade le Dimanche, départ de St Jean du Gard et arrivée près du Puy en Velay. Les détails de cette organisation RAT seront donnés dans le prochain numéro de Toque mais



d'ores et déjà vous pouvez en avoir la primeur sur le site internet www.321moto.com qui établit des liens avec le site officiel Triumph.

▼ Deux semaines gratuites

1 - Un certain du site www.321moto.com nommé Papy Gilera est à la recherche d'un fabricant de vêtements absolument incassables.

2 - Un marchand de chaussures est lui, à la recherche du pilote d'une RS bleue en vue de lui faire reconnaître un stock de 145 paires de chaussures !!



Entente cordiale

Ce sont près de 60 membres français et britanniques qui se sont retrouvés en mai dans le Pas de Calais pour prendre part au week-end de Printemps.

Une merveilleuse balade réunissant une quarantaine de Triumph qui nous a permis, en arpentant de petites routes de campagne, de visiter les vallées boisées du nord de la France, luxuriantes en cette saison.

21 membres du RAT britannique avaient traversé le Channel dès le vendredi.

À peine arrivés, profitant du temps splendide, ils ont fait leur première



Des Français et de Britanniques sont retrouvés pour assurer le succès du week-end de Printemps.

promenade sur le sol français, prenant leur temps pour rejoindre le lieu de rendez-vous : l'hôtel du Château des Tourelles à Le Wast, une petite commune proche de Boulogne.

Ils furent rejoints dès le samedi matin par un groupe sans cesse croissant de membres français. Certains, comme ceux de Paris, Bourges ou Amiens, n'avaient pas hésité à faire des kilomètres pour participer à cet événement.

Tout le monde s'est retrouvé pour déjeuner au bord de la mer dans le parc ornithologique de Marquenterre dans la baie de Somme.

Nous avons eu beaucoup de plaisir à partager en commun les repas du vendredi et du samedi soir à l'hôtel. Nous avons, ensemble, effectué de superbes balades. Voilà ce qui a confirmé, comme si besoin en était, la plus cordiale entente franco-britannique.

Ce soir sur le gîteau, dimanche matin, 16 autres motos, rassemblées par Avenir Motos le concessionnaire lillois, nous ont



Le samedi midi, dans le parc ornithologique de Marquenterre en Baie de Somme pour le déjeuner.



Le groupe d'Avenir Motos Lille qui sera à l'arrêt le dimanche matin.

rejoint au petit déjeuner et ont roulé avec nous toute la journée.

Ce fut un excellent week-end, tant par l'ambiance que par les routes empruntées, à mettre à l'acquit de Bertrand Goyez et Pierre-Philippe Clabaux qui avaient préparé les itinéraires et mené les balades.

Dans les forêts de L'Avesnois

La saison a bien débuté pour les membres du Rat du Nord de la France avec la Balade des Forêts de l'Avesnois qui s'est déroulée début Avril.

Énorme succès puisque ce sont plus de 50 Triumph qui ont participé à cette sortie organisée par l'équipe d'Avenir Motos notre concessionnaire lillois.

Cette première édition avait réuni non seulement un bon paquet de motards français mais ils avaient été rejoints, proximité oblige, par un groupe venu du Royaume Uni et un autre venu des Pays Bas... ceux-ci n'avaient pas hésité à faire un voyage d'une journée pour effectuer cette balade.

Après le café et une séance de photo



(Left) Hans, un membre du RAT allemand, a gagné le 1er prix de la tombola (above) Plus de 50 motards ont participé à la Balade des Forêts de l'Avesnois organisée par Avenir Motos à Lille et menée par Bertrand Goyez et Jean Rémy Chaval.



(right) Tous les types de Triumph étaient à leur affaire dans les paysages boisés de l'Avesnois.

souvenir chez Avenir Motos le groupe mené par les organisateurs de la sortie Bertrand Goyez et Jean Rémy Chaval est parti de Lille pour rejoindre les régions boisées du nord Ouest. Le meilleur souvenir de cette journée restera la partie de gros gaz en descen-

dant le Val Joly pour atteindre le bord du lac où nous avons fait la pause déjeuner. De retour à Lille, après une fort agréable traversée de la forêt nous avons profité du sympathique pot d'adieu pour effectuer le tirage au sort des prix de la tombola.



Les marrons étaient glacés !!

IMAGINEZ un instant le petit village éponyme de Monbétet, envahi sur le coup de 1 heure de l'après midi par tout un groupe de motards !! Au café de la place ils n'en sont toujours revenus !!

Frame succès encore que cette hivernale cénovale préparée par le groupe Technic moto de Nîmes. 20 motos au départ dont 18 Triumph, tout cela sous un franc soleil mais avec une température presque négative et surtout un mistral à décoincer les fûts-neaux pour une chasse aux trésors concoctée par Hervé, qui promettait à qui voulait bien l'entendre une sacrée partie de plaisir !!

En fait il aurait fallu qu'il trouve le moyen de leur faire faire 90 km - distance qui séparait Nîmes de notre lieu de rendez vous pour le repas - en trois heures, ce qui vous aie l'accent, n'est pas une moyenne bien brillante pour nos fiars destructifs !!

Eh bien, croyez moi si vous

voulez mais le timing fut respecté à la minute près.

Ils avaient presque tous trouvé la pièce manquante des seventies, les crins des chevaux trevès, les ligères d'overs et d'hiver, ect... et de plus ils avaient répondu aux questions, s'étaient trompés de route comme l'avait prévu ce "tordu" ... Ils n'avaient pas trouvé la solution du problème, et... maintenant on peut sous l'avouer ... Hervé n'avait pas trouvé nos plus !!

Quand fut arrivé le moment de la distribution des prix ce fut encore Fabienne et Vincent Boed qui s'étaient montrés les plus perspicaces ...

Heureusement ils sont hors concours pour le Chemin des Corbières !!

... la surprise venant de deux petits motards dans notre équipe les couples Crolier et Gramain qui balançaient les petits jeunes ... Cela promet de la bagarre pour le CDC.

Le repas organisé par Eric, le patron de l'Auberge du Major à

Monbétet ... une adresse à retenir ... fut digne de tous les éloges et comme il se faisait bien tard quand nous sommes sortis de table à l'aide de l'après midi se transforma en discussion motarde sur la place du village !!

Encore une réussite à l'actif de l'équipe Technic motos qui, d'ores et déjà vous annonce la prochaine manifestation pour le 2008.

Courant Juin : Un petit tour dans les Pyrénées. N'hésitez pas à contacter

Hervé au 046654296 ou 093344886 ou par mail à l'adresse

herve.hdp@wanadoo.fr pour de plus amples renseignements. Permanence à la concession 66 rue de la République à Nîmes, tous les mercredis.

Petite annonce : Pépé Gilera, compte tenu de son grand âge souhaiterait récupérer des roulettes de cyclo enfant afin de les fixer sous les valises de sa Trophy ... si toutefois vous avez ceci dans une cave n'hésitez pas, contactez le !!

Découvrir la Grande Bretagne

LES côtés les plus cachés du pays n'ont plus de secret pour les membres qui participent régulièrement aux sorties touristiques mensuelles tout au long de la saison. Ils ont pu visiter la partie Est du pays et ses bases arrière de la défense nationale, parcourir la côte du Kent et du Sussex pour explorer les villages de contrebandiers du siècle

dernier, grimper jusqu'à l'extrême Nord-Ouest de l'Écosse pour visiter l'île de Skye

Les prochaines sorties vont vous emmener dans le secteur des lacs du Nord-Ouest de l'Angleterre, à la frontière entre Galles et Écosse et découvrir la côte sauvage de Cornouaille ... Pour plus de détails rendez vous aux pages « A venir »



Pour découvrir les coins les plus surprenants des Îles Britanniques participez à nos sorties week-end.



LES membres du RAT présents et attentifs lors du séminaire technique organisé par Greenix, l'importateur Triumph hollandais, à Ertvelde en Belgique en février dernier, pour ses concessionnaires.

En Tiger vers Tairua ...

LE RAT Néo-Zélandais avait organisé une balade de 250 kms environ associant superbes routes sinueuses et merveilleux paysages, spécialement en ce qui concerne celles qui suivent le canal de Papanui, archaïque et célèbre de ce beau pays.

Quatorze membres se sont retrouvés à Papakura sur le coup de 9 heures du matin pour le départ. Après un café autour duquel nous avons bavardé nous avons tranquillement pris la route. Courte étape à Kopu où nous nous sommes tous retrouvés en café local de Tairua. Partout où nous sommes passés la caravane de Triumph à la queue leu leu a suscité le plus grand intérêt.

De retour nous nous sommes scindés en deux groupes. L'un suivant l'itinéraire initialement prévu, l'autre préférant improviser et faire quelques kilomètres de plus.

Ce fut une superbe journée pour tout le monde associant participants sympathiques et bien sûr bonnes bécanes, où beaucoup furent surpris par les performances de mon Tiger, capable de rivaliser avec des modèles beaucoup plus sportifs de la gamme.



LES seuls qui aient eu une excuse pour ne pas prendre leur bécane et venir rouler avec nous en ce merveilleux jour ensoleillé de Février auraient été l'équipage du Team New Zealand fort occupé qu'ils étaient de gagner la Coupe de l'Amérique.

Dès huit heures du matin quelques bécans ont décidé de s'approcher le bord de l'amarante rapidement suivi par une flopée d'autres. C'était impressionnant de voir un tel rassemblement de Triumph et l'intérêt qu'elles procurent.

Le détail qui tue ! Une passagère en mini jupe en bas résille et talons aiguille, espérons pour elle que ses bas étaient en Kevlar !!

La route jusqu'au circuit de l'école se passa sans aucun incident bien qu'il y ait eu quelques incidents mineurs et que rouler en groupe dans ces circonstances ne fût pas des plus facile. Nous avons même réussi à atteindre le circuit sans qu'aucun d'entre nous se fasse prendre au radar !

Les courses furent comme d'habitude très belles et nous eûmes le plaisir d'y voir tourner deux superbes bécanes de chez Shaft Motorcycles : un 955i et une Sprint RS.

Un Jour à Daytona

C'EST à l'occasion de la traditionnelle semaine de la moto de Daytona que le club a tenu son troisième rassemblement : « Daytona run and party ». Les membres ont pu tout à la fois se tester sur le célèbre anneau de vitesse qu'effectuer une

superbe balade motocycliste dans le parc national de Ponce de Leon. Tout cela s'est terminé en bord de mer dans un bar traditionnel à Ponce Inlet par un cocktail plateaux de fruits de mer, boissons et musique.



cotentinbritishbikes.free.fr

Power release

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

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

Mobil 1 Feel the difference





Ah qu'elle est belle ma Bretagne !

CETTE sortie du 18 Juin sera la première manifestation organisée par le RAT dans cette belle région si riche en patrimoine.

Le périple démarrera de Rennes et arrivera dans cette même ville et nous pourrions découvrir tout au long de cette journée les pittoresques routes du Morbihan.

Pour la pause déjeuner il est prévu un repas breton typique à Poul-Fétan, village merveilleusement restauré du 15^{ème} siècle.

Rendez vous entre 9h et 9h30 au self du Géant Casino situé dans le centre commercial de l'Alma à Rennes, le départ est prévu à 10 heures.

Cette balade est organisée par la concession - United Motors - de Rennes et sera limitée à 60 personnes. Une participation de 150 F est demandée pour le déjeuner à Poul-

Fétan.

Pour vous inscrire contactez Françoise PIROT à - United Motors - au 02 99 41 95 60, ou par courrier électronique à fpilot@compuserve.com, impérativement avant le 10 Juin pour réserver votre place.

Si vous venez d'une autre région l'hôtel le plus proche du point de départ de la balade est le NOVOTEL, Avenue du Canada à Rennes tout près du centre commercial de l'Alma. (tel : 02 99 86 14 14, fax : 02 99 86 14 13).

Nous espérons que ce premier événement RAT dans notre région sera le départ d'une longue série de manifestations plus importantes encore.

Neil Webster, directeur du RAT international, va se rendre à Rennes pour



cette première et espère ardemment rencontrer un maximum de membres.

Contentinbritishhikes.free.fr

Concours réservé aux membres

Les gagnants du dernier concours



GAGNEZ une combinaison de pluie grâce à notre concours gratuit.

Il suffit de répondre aux questions ci dessous et d'envoyer vos réponses au RAT, PO Box 83, Hinckley, Leicestershire, LE10 3ZP, England.

Les second et troisième prix recevront chacun un polo du RAT.

Dernier délai pour les envois : Le 1er août 2000.

QUESTIONS

- ▼ Sur quel célèbre circuit allemand se déroulera, cet été, un événement RAT ?
- ▼ De combien de modèles était composée la gamme Triumph au 1er mai 2000 ?
- ▼ Quel est le poids à sec du TT600 ?

Réponses :

1. _____

2. _____

3. _____

Votre nom : _____

Votre adresse : _____

Numéro de membre : _____

Taille choisie : _____

FELICITATIONS à Roland WEBERT qui a gagné la superbe montre Triumph, premier prix de notre concours de printemps.

Roland a répondu correctement aux trois questions :

Triumph a passé récemment le cap de la 100 000^{ème} machine produite, la Sierra Norte se trouve en Espagne et le Elfstederocht s'est déroulé au Pays Bas.

Les deux autres vainqueurs sont August SUGAR de l'Ohio aux USA et Johannes HENZE de Dortmund en Allemagne.



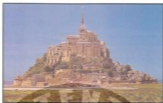
Chez nous en France

Un petit tour en Normandie

C'EST le bocage normand, les villages traditionnels et le magnifique port d'Honfleur si haut en couleur qui nous attendront à l'occasion de cette promenade prévue pour le 2 juillet.

Rendez vous pour le départ sur la place du marché à Beuvron-sur-Auge (nationale 175 entre Caen et Rouen) aux alentours de 10 heures.

La balade nous fera passer par une partie de la Normandie traditionnelle et nous aurons l'occasion de traverser toute une série de villages pittoresques les uns que les



autres. La pause déjeuner est prévue au bord de la mer à Honfleur. De retour nous passerons par Pont l'Évêque, Lisieux, Livarot et St Pierre sur Dives avant de finir la journée par un pot d'adieu à Rézidon.

C'est notre membre local Serge Le Royer qui est l'organisateur de cette première en région Normande. Nous l'accompagnerons vivement et espérons que vous viendrez les plus nombreux possible. Pour de plus amples informations vous pouvez contacter Serge au 02 31 90 27 18.

En route pour le pays cathare



Carcassonne



Martin de Cayles

C'EST le 22 Octobre que vous allez pouvoir suivre notre ami Martin sur les routes qu'empruntèrent au 12ème siècle les hérétiques cathares. Tout au long de cet itinéraire vous découvrirez non seulement les magnifiques paysages des contreforts des Pyrénées mais aussi les restes des majestueuses forteresses aux noms qui

résonnent.

Départ de la place de l'hôtel de ville à Narbonne à 10 heures direction Minerve visite puis déjeuner à Carcassonne intra muros. Nous reprendrons la route direction les Corbières que nous traverserons pour arriver au château de Quéribus. Retour ensuite sur Narbonne pour un pot d'adieu. Une

intéressante balade en perspective.

C'est donc notre membre local, anglais mais dorénavant installé en France, qui organise cette sortie. Il propose à ceux qui viennent de loin et qui souhaitent être hébergés le Samedi sur les services de son gîte. Vous pouvez le contacter au 04 68 33 36 71 ou par courrier électronique à Lalocmoto@aol.com.

Autriche

Rallye à travers le Tyrol:

C'EST du 14 au 16 juillet que va se dérouler un rallye promenade au travers du Tyrol autrichien. Pour sa troisième édition cette manifestation démarrera du village de Serlaus et traversera les magnifiques paysages des Alpes tout au long du week-end. Pour de plus amples renseignements il vous faudra contacter Martin DRIEHAUS tel : + 49 6175 93360.



signaux que les officiels du circuit effectueront un contrôle technique des machines (bruit, organes de sécurité, état général) et que seules celles qui seront conformes seront autorisées à rouler.

Information et réservation auprès de René VAN TIENHOVEN au + 31 71 301 92 92.

Pays Bas

Circuit de Zandvoort

EN tant que membre du RAT vous allez pouvoir user vos pneumatiques en compagnie d'autres Triumph sur le fameux circuit de Formule 1 de Zandvoort le 17 juillet prochain.

Zandvoort est situé en bordure de la Mer du Nord près de la ville de Den Hag.

Il est absolument indispensable de réserver à l'avance car le nombre des participants sera limité. Nous vous

Italie

Tour de Corse

NOS amis italiens organisent du 29 Septembre au 23 Octobre un tour de la Corse. Si vous ne connaissez pas cette magnifique île profitez de l'occasion pour la découvrir grâce à l'équipe transalpine du RAT.

Information et inscription auprès d'Alessandra GASPERINI au + 39 02 935 82000

Allemagne

Balade dans l'Eifel

POUR le week-end du 29 et 30 juillet le rendez vous est prévu à Nurburgring.

Le point d'orgue sera pour vous l'occasion de rouler sur le superbe circuit du NordSiefel. Il y aura également une balade dans les montagnes de l'Eifel. Tous les circuits touristiques arriveront à Nurburgring et ainsi tout le monde aura la possibilité de s'essayer sur le circuit.

... Ceux qui ne veulent pas s'y risquer pourront tout au moins jouer aux spectateurs.

Renseignements et inscriptions auprès de Martin DRIEHAUS au + 49 6175 93360



Luxembourg

Week-end

C'EST le plus petit état d'Europe qui va nous accueillir du 26 au 28 Août. Nous pourrions découvrir ses magnifiques paysages vallonnés et ses forêts majestueuses.

Pour tout renseignement contactez René VAN TIENHOVEN au + 31 71 301 9292

Suède

Sortie sur le pont d'Öresung

LES 1er et 2 juillet se déroulera cette balade suédoise. A l'occasion de l'inauguration du pont d'Öresung qui va relier la Suède au Danemark l'équipe du RAT suédois vous invite à être

John Wilcox Competition Engines

Race Engine Preparation & Development



After 20 years of racing 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 T595/955i Kits Now Available

Call for free data sheet on your bike

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

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

Web: www.wilcoxengines.demon.co.uk

Email: raz@wilcoxengines.demon.co.uk

A l'étranger, pour les gros rouleurs ...

parmi les premiers motards qui vont l'emprunter. La sortie se continuera vers le Nord à travers le Danemark puis nous rejoindrons la Suède par le ferry. Le lendemain Dimanche nous découvrirons les célèbres châteaux de la région de Skane.

D'une frontière à l'autre

SUPERBE week-end en perspective que celui du 9 et 10 Septembre où depuis Göteborg nous traverons vers le nord pour rejoindre la frontière norvégienne. Le retour est prévu par la région des lacs dans l'Ouest de la Suède ... N'oubliez pas les appareils photos.

Pour de plus amples informations concernant ces deux évènements contactez Krister AKERBLOM au + 46 8680 0725



Cornish coastal caper

14 et 15 Octobre
Une découverte au Sud de L'Angleterre de la Cornouaille et de sa côte

tourmentée.

Pour toute information concernant les évènements touristiques en Grande Bretagne contactez Lee PARSLow au + 44 1455 891515.

Grande Bretagne

On visite la maison ...

EXCLUSIVEMENT réservée aux membres du RAT la visite de la nouvelle usine d'Inckley est le temps fort de cet été 2000! Pour la première fois nos nouvelles installations seront ouvertes au public. Si vous voulez voir d'un peu plus près ce que Triumph vous réserve pour l'avenir ne faites pas l'impasse sur cette manifestation. Sort également prévus un barbecue géant, une course de mini motos et un grand jeu ouvert à tous : « Le motard le plus fort ! ».

Vous n'avez pas besoin de réserver, enfourchez votre bicane et venez nous rejoindre. L'usine sera ouverte de 12h à 16 heures.

L'usine Triumph est située entre Inckley et Nuneaton, juste à la sortie de l'autoroute A5, 2 miles au nord du croisement entre l'A5 et la M69 à Leicestershire, à environ 100 miles de Londres.

Pour plus d'information contactez Neil WEBSTER au + 44 79 68 12 35 40

Pour les membres du club qui désirent se rendre au Royaume, un évènement des sorties est assez conséquent, vous n'aurez que l'embarras du choix.



Marches Madness tour 22 et 23 Juillet

Entre Pays de Galles et Angleterre dans les borders.



Lakes week-end 12 et 13 Août

Montagnes et lacs du nord ouest du pays.

Border raid 2000

16 et 17 Septembre

Plen gaz entre Ecosse et Angleterre.

Diary dates

May 20-21	Upland Run	Sweden
May 26-26	Berlin Rally	Germany
May 27-28	Western Isles Adventure	Scotland
May 28-June 3	RAT Ride in the Rockies	Canada
June 3-4	Vareso Track Days	Italy
June 4	TT Run	Isle of Man
June 10-11	DRY W Weekend	Greece
June 16-18	St Michaelskloster Rally	Germany
June 18	Britany Run	France
June 30-July 2	Moine St Helens Run	USA
July 1-2	Ovestand Bridge Run	Sweden/Denmark
July 2	Normandy Run	France
July 14-14	Tirol Rally	Austria
July 16	Home Run	England
July 22-23	Marches Madness Weekend	England
July 22-23	RAT's 20th B&C M	USA
July 23-30	Niederrhein Weekend	Germany
August 10-13	RAT-Meet at Ochsenloben	Germany
August 12-13	Lakes Weekend	England
August 17-20	Oregon RAT Fest	USA
August 26-27	Galena Rally	USA
Sept 3-3	Mecklenburger Lakes Weekend	Germany
Sept 7-10	New England B&B Run	USA
Sept 9-10	Border Run	Sweden
Sept 16-17	Border Raid 2000	England/Scotland
Sept 22-24	California RAT Foot	USA
October 1-2	Corisca Rally	Italy/Corisca
October 14-15	Cornish Coastal Caper	England

These are just some of the events in the club calendar. There are many more regional and local events being organised. Contact your national RAT manager or see our website at www.ratmph.co.uk (password TORQUE and RAT891515) for more information.

Mille épingles pour un

Bruce Preston voyage un peu partout à travers le monde et organise des « tours moto » pour une clientèle essentiellement américaine.

Dernièrement il s'est rendu dans les Alpes et c'est au guidon d'un Triumph Sprint qu'il a effectué ce périple.

Rothenburg ville charmante

Cette ville, l'une des plus anciennes d'Allemagne était un point de départ rêvé depuis son magnifique hôtel vieillôt « Le Romantique » et ses attractions plus qu'il n'en fallait pour occuper ces deux jours de visite. Grand moment paru tant d'autres : le concert d'un groupe écossais qui chantait avec un authentique accent du terroir, alors qu'en fait tous étaient allemands et ne parlaient pas un mot d'anglais ! Bien évidemment la Guinness était aussi de la partie !!

En partant de Rothenburg, direction le Sud, je peux dire que jamais je n'aurais cru autant de moto sur une route... L'emmi c'est qu'ils roulaient tous en sens inverse ! Sur environ 80 kilomètres je pense avoir compté pas loin d'un millier de bécanes, qui, à chaque fois, nous ont salué... France vers le bas... une particularité des motards du coin que j'ai découvert à cette occasion.

Sur notre gauche, un peu avant d'arriver à Fussen, se trouve le château du fameux roi Ludwig le Fou, un édifice semblant tout droit sorti d'un conte de fées, érigé tout à côté de la forteresse où il vivait réellement. Il avait projeté de vivre dans ce château mais il est mort avant

que la construction ne soit achevée.

Tout au long de la route j'ai littéralement craqué pour ce 900 cc Triumph. Le moteur 3 cylindres est plus que puissant et le confort de la machine est vraiment remarquable. Je n'ai absolument pas senti les presque 600 kilomètres que nous avions parcourus depuis notre départ d'Ostende. Comme je voyageais seul j'avais largement assez de place pour mes bagages aussi j'avais opté pour mes sacoches cavalières au lieu d'attacher les valises de la moto. Seul sur l'engin elles étaient très bien adaptées par contre elles auraient tenu leur trip de place si j'avais eu un passager.

Pendant ces trois semaines de voyage nous avons traversé 15 frontières et c'est seulement une fois arrivé à Ostende au retour que l'un nous a réclamé nos passeports... les temps ont bien changé.

En route vers les Alpes

De Fussen, notre étape pour la première nuit, on pouvait déjà apercevoir les contreforts des Alpes. Même à cette distance le spectacle était très beau et il nous a semblé voir que les sommets étaient très enneigés.

Après un court crochet par l'Italie (moment parfaitement tombé à pic pour

caser la crêpe) nous sommes entrés en Suisse et nous avons pu admirer la montagne de plus près. Arrivés à Koblis où nous avons passé la nuit on nous a appris qu'une semaine auparavant le village était encore sous la neige. De nombreux cols suisses étaient encore fermés, en particulier ceux de Susten, Grimsel et St Bernard... Normalement cela n'était pas supposé arriver en Juin !

C'est alors que j'ai compris pourquoi tous ces motards roulaient en sens inverse, et ce faisant nous en bas... En fait il s'agissait purement et simplement d'un aversissement pour nous prévenir des conditions climatiques que nous allions rencontrer !!

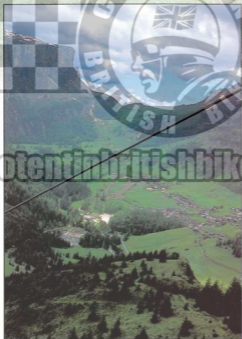
Freinez, mais prenez garde de ne pas rater le Liechtenstein

Il y a moins de 160 km de Koblis à Andermatt notre prochaine destination mais nous avons rallongé quelque peu la distance en faisant un petit détour par le Liechtenstein. Attention toutefois, si vous ne freinez pas suffisamment vite vous pourriez tout aussi bien rater complètement cette Principauté. Un peu plus tard, en traversant Chur on nous a confondu avec les organisateurs d'une

es
e balade



Point de vue depuis Corvèra



course cycliste suisse. Tous les magasins étaient fermés puisque le personnel dans son intégralité était dehors sous regardet passer les courses. Les seuls endroits restés ouverts servaient de points de ravitaillement.

Du côté suisse nordique Oberalp jusqu'à Andermatt ce fut une chevauchée excitante tout au long de la descente.

La neige annoncée n'était pas au rendez-vous mais les congères sur les bas cotés se chargeaient de nous rappeler qu'elle n'était pas bien loin.

A partir de Chur, tout au long de la route nous avons suivi la fameuse voie ferrée transalpine avec son fortillard qui s'élève à flanc de montagne des pentes incroyables en tournant et rotonnant au rythme des épingles à cheveux. C'est un système de crémaillère qui permet au train de monter et descendre des pentes assez abruptes.

C'est ainsi que j'ai redécouvert combien pouvaient être palpitantes les routes alpêtres. Nous étions quelquefois à trois mille mètres d'altitude et regardions les villages en contrebas, plusieurs kilomètres en dessous de nous.

Vraiment, vraiment vertigineux.

En quittant Andermatt le plan était de faire une petite virée en passant par les cols de Sustell, Grimsell et Furka, pas de chance ceci fut impossible car ils étaient impraticables, toujours enneigés ... La



Y'a-t'il un coin au monde plus beau que les Alpes suisses ?

neige nous avait rattrapé. Alors nous nous sommes contentés de passer par le St Gothard par une petite route pavée, sèche mais bordée de congères. Superbes moment que moi. Triumphant ... et moi même avons adoré. Après le St Gothard j'ai tracé vers l'Ouest pour rejoindre le col de Nufenen puis remis le cap plein nord pour retrouver l'itinéraire prévu par le Furka. Le temps était superbe, cette journée restera dans les annales.

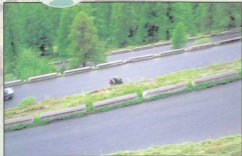
Andermatt doit être inscrite au Guinness des records en ce qui concerne le nombre de cloches de vaches ... Toutes les conversations ont instantanément stoppé lorsqu'est apparu sur la place du village un troupeau de laitières. La menotte avait quasiment un bourdonnement autour du cou !! Quelle cacophonie !!

Comme le St Bernard était fermé il nous a fallu modifier l'itinéraire pour rejoindre St Moritz. Retour donc sur l'Oberalp et de nouveau nous voici à Chur.

J'avais un moment entrepris de compter les virages en épingle ... j'avoue en avoir perdu le compte en route ... j'étais alors pas loin de cinq cent ... Et il en restait bien d'autres à venir. Vous me pardonnez le titre de l'article ... Le compte n'est pas exact, il en manque peut être 50 ... comme il se peut qu'il y en ait mille de plus.

Quelques heures plus tard, comme





15 personnes traversent la frontière et personne ne demande leur passeport

nous avions atteint le sommet du col, nous fûmes pris dans une tempête de neige et en quelques instants ma combinaison fut recouverte d'une couche d'au moins deux centimètres. La carte nous indiquait une altitude de 2044 m. C'était vraiment super !

Devions nous nous risquer sur le Stelvio ?

Notre supplice n'a pas duré trop longtemps. Les routes étaient humides mais heureusement sans neige et avec la Triumph nous étions repartis pour négocier la descente. Il pleuvait maintenant, et puis d'un coup le soleil apparut. Le changement de temps était vraiment spectaculaire.

Le lendemain les choses se sont améliorées. Plus de neige mais une température qui faisait le zéro degrés. Encore une fois que je me suis félicité d'avoir pris un équipement « spécial intempéries » plutôt qu'un cuir traditionnel.

Il nous fallait encore franchir l'itinéraire. Le col de Bernina était complètement bloqué aussi nous vîmes de nouveau obligés de retrourner chemin pour rejoindre Zernaz en regrettant de ne pas pouvoir aller voir d'un peu plus près le fameux Stelvio. Comme nous étions en train de traverser Santa Maria un groupe de motards allemands qui descendait le col a stoppé près de nous. Le leur a demandé comment la route était dégagée, leur réponse fut affirmative et ils montrèrent même que tout était « aber kalt » * impeccable.

Nous nous sommes alors décidé à entreprendre l'ascension, la suite allait nous réserver quelques surprises.

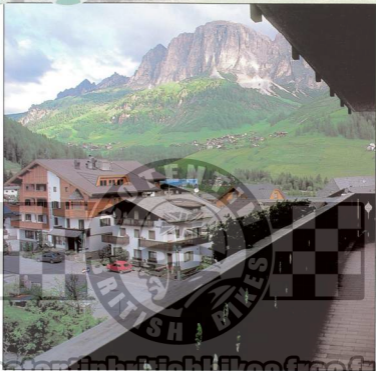
La route était complètement déserte ... Ce qui était compréhensible puisqu'elle s'est rapidement avérée quasi impraticable. Nous étions trop engagés il fallait continuer. La vigilance était plus que de rigueur sur une chaussée plus que défoncée et de surcroît couverte de glace. La promenade frisait le délire et nous n'avions comme seule compagnie que des myriades de vaches ... et leurs cloches, les fameuses cloches qui sonnaient si fort qu'on avait de la peine à entendre le bruit

du moteur.

Une fois engagés sur la gauche en direction du Stelvio nous avons rapidement compris pourquoi l'Office du tourisme était assez dubitatif quand au fait que cette route puisse être praticable. Plus nous montions et plus la neige s'épaississait et tombait en gros flocons. Ma confiance en ma Triumph était telle que j'ai enroulé les épingles à cheveux les unes après les autres et que ce challenge m'a complètement enchanté. Juste avant d'arriver au sommet nous avons traversé la frontière entre la Suisse et l'Italie sans que personne ne vienne affronter le blizzard pour s'assurer que nous n'étions pas des immigrés clandestins... j'avoue ne pas leur en tenir rigueur. Par beau temps la vue depuis le sommet du Stelvio qui culmine à 2756m d'altitude doit être tout à fait impressionnante mais aujourd'hui avec le temps qui filait on n'y voyait pas à 100 mètres. Malgré cela il y avait au sommet une bonne dizaine de motards mais aucun n'avait trop envie de s'écarter. Après un coup d'œil rapide dans les boutiques de souvenirs nous entamâmes prudemment la descente vers Merano. A ce moment précis je me suis demandé si je n'étais pas seul sur terre et surtout ce que je faisais dans cette galère. Il n'y avait pas de neige sur la route mais la chaussée était détrempée et la visibilité quasi nulle. Au fur et à mesure de la descente nous avons lâché les quelques derniers mètres et soudain la vallée est apparue en contrebas comme si quelqu'un venait de tirer les rideaux. C'était magique, même sans soleil le spectacle valait le détour ! Quelqu'un a dit avoir compté 147 épingles à cheveux dans la descente, il avait sûrement raison ! A un moment la route n'était qu'une enfilade de terrasses, nous nous suivions pourtant de près mais les premiers étaient trois ou quatre virages plus bas que la fin du convoi. Maintenant que la menace de la glace sur la route n'était plus d'actualité c'était beaucoup plus amusant. Au départ j'avais prévu d'enlever les sacs pour alléger la moto mais tout compte fait le surplus de poids la rendait encore plus confortable et je crois que ce



Ma Triumph sur le bord de la route.



n'était pas la peine de se compliquer la vie à faire des changements ... elle restera comme cela tout le voyage.

Après le Brenner nous avons viré à l'est en direction de Cortina et nous sommes arrivés à Covara une petite station de sports d'hiver qui pratique des prix extrêmement raisonnables hors saison. En roulant le long du Val Gardena une autre épreuve nous attendait, rien de dramatique, tout simplement une longue journée sous la pluie. Nous ne sommes pas allés plus loin et avons décidé de retourner sur Francfort en passant par Groosglockner et le Zell-am-see. Celui-ci n'est pas un mauvais col mais il est tout bonnement exhorbitant avec un péage de

11 Livres par moto !. A Zelle nous avons viré plein nord, arrivés au col de Cerlos un superbe spectacle nous attendait : une majestueuse cascade gelée qui ressemblait à s'y méprendre à du sucre glacé sur un cake.

Il fallait maintenant rentrer.

En partant d'Igls notre dernière journée fut la plus longue. Il nous fallait faire presque 500 kilomètres et maintenant le soleil tapait dur Pourquoi cela n'avait pas été le cas lorsque nous étions au sommet du Stelvio ? Un dernier col à passer, le Fern près de Garmish pour nous rappeler que nous quittons les Alpes et puis c'était l'autoroute tout le long jusqu'à Francfort.

Nous avons fait plus de 5000 km et bien que nous ayons souhaité de meilleures conditions atmosphériques ce fut un voyage mémorable.

Matin quelle Triumph ! Parfaite, rien à dire.

Avec une consommation moyenne de 6 litres au cent le réservoir de 25 litres autorise une autonomie de près de 400 kilomètres ce qui est très correct. Pendant le voyage, en Allemagne, la consommation est même tombée à 5,5 litres à une vitesse constante de 100km/h. La protection est efficace, le carénage bien étudié protège efficacement le pilote et lui donne une grande impression de



A 500 km, Londres... Je n'ai eu l'air d'être qu'un touriste !

Rencontre avec un aide familial.

securité. Les rétroviseurs sont efficaces et bien placés. On ne ressent aucune vibration désagréable dans les bras. Le parcours le plus long que j'ai pu effectuer d'une traite avec cette moto fut de 800km, c'était pour rejoindre le ferry à Dunkerque, eh bien croyez moi, je n'en suis pas sorti détruit et pourtant les circonstances n'avaient pas été favorables : j'avais l'habitude de prendre la nationale 258 mais au Nurburgring il y avait un importante course automobile, je me suis donc détourné sur l'itinéraire de délestage ... pour tomber sur une course motocycliste près de Francorchamp ... Je suis passé une fois en réserve et encore par curiosité ... Mon

record avec un plein a été de faire 359km. Le voyant s'était éclairé vers 320km.

L'entretien est vraiment minime, j'ai vérifié l'huile de temps en temps et n'en ai rajouté qu'une seule fois, j'ai régulièrement envoyé une petite giclée de lubrifiant sur la chaîne et je n'ai retendu celle-ci qu'une seule fois. En consultant le manuel d'entretien j'ai constaté qu'une tolérance de 4mm était possible mais pour moi ce fut l'occasion de tester cette manipulation et de constater qu'elle était extrêmement simple à effectuer. On déserte l'axe à l'aide de deux clés Allen, avec une autre on ajuste la chaîne par l'intermédiaire d'une came.

A Zell je l'ai passée au nettoyeur à

haute pression, il n'y avait pas la moindre trace d'huile qui perlait des carters. Le nettoyage de cette machine est très facile.

Cette balade était formidable et m'a permis de resouer une grande histoire d'amour avec les Alpes. Ces montagnes sont les plus belles de toutes et surtout elles sont les plus difficiles à conquérir. Leurs routes sont quelquefois effrayantes mais elles sont toujours terriblement excitantes à découvrir et valent à elles seules le détour.

Je ne me lasse pas de visiter des pays de par le monde mais je n'oublierai jamais qu'à une seule petite journée de l'Angleterre il existe de telles merveilles! ■

Letters

Moto...neige

Il n'y a pas qu'en Angleterre que le temps est court. Cette photo a été prise le 21 Novembre à Valuggana en Italie près de la station thermique de Levisio (pays de Trente) sur le chemin de retour des « 4th Harley Days International Biker Show » qui se déroulaient à Bolzano dans le sud de Tyrol. Mon Légard avait des affaires de championne de ski alpin. Pas mal de dérapages mais rien de cassé !

Denis Verdano - Italie



Prie dans la neige, mais le cœur est chaud.

Je recherche des histoires de Tbirds

Je souhaiterais rassembler pour faire un papier dans TORQUE, Qui sont les possesseurs de Tbird ? - Où vivent-ils ? - A quoi ressemblent-ils ? - Leur personnalité, leur mode de vie, leur goût,

Si vous faites partie de cette famille et si cela vous intéresse de parler de vous et de votre moto, envoyez moi quelques lignes et faites vous photographier avec elle.

Robin Sissons, 125 Redfale Drive, Taunton, Somerset, England, TA1 3RU



Vous êtes jaloux ? Le plus, le meilleur !

Venez tous à Rhodes

AVEC nous pendant un Tiger depuis Novembre 94 et comme vous pouvez le voir la joie et le bon voyage.

Nous espérons toutes nos amitiés aux membres de T.M.F. et nous espérons que vous viendrez plus nombreux encore à notre rencontre à Rhodes. Amis nous sommes à votre disposition pour tout détail.

George, Stefanidis, Rhodes, Grèce.

Un félé de Triumph sur l'autoroute.

Je me rappelle à l'époque où j'étais jeune et j'étais passionné par les motos. J'étais membre de la Triumph et j'étais très heureux de faire partie de ce club.

En 1997 je me suis vu offrir une superbe moto Triumph et j'étais très heureux de faire partie de ce club. Je me souviens très bien de ce moment et j'étais très heureux de faire partie de ce club. Je me souviens très bien de ce moment et j'étais très heureux de faire partie de ce club.

Le moment le plus doux que j'ai pu passer jusqu'ici sur cette moto est quand, avec mon frère Ed, nous sommes allés à Lacroix (New Hampshire) pour assister au 75ème anniversaire du rassemblement des vieilles motos américaines : le « Oldest USA Motor Bike Races and Festival », un événement qui rassemble pendant une semaine plus de 250 000 personnes.

En partant de Highville nous avons été sur Lacroix traversant les états de Pennsylvania, New York, Connecticut, Massachusetts, New Hampshire et Vermont avant de revenir en Pennsylvania. Le voyage a duré huit jours et nous avons parcouru plus de 4000 km. Ce fut une concentration extraordinaire.

Pour ces moments en Harley (mon frère en fait partie) le fait de



16 000 km par an et comme neuf !

voir un Tbird à l'épave pas mal de souvenirs. En effet, le plupart d'entre eux avait possédé une Triumph dans les années 60, 70.

Merci aux gens d'Harley d'avoir fabriqué cette super bécane. Il y a grande chance que je fasse 10000 km de plus cette année.

Un grand merci aussi à mon père de la concession Collier Cycle à Nashville.

Cal Cutler, Dickson, TN, USA

Une Légend bien équipée

T'ai équipé ma T1Legend de 98 d'un maximum d'accessoires : Saut bar, pots, pare brise, explorateurs chromés, protégé genoux, baretto, pneu cylindres... et je ne vous dit pas tout.

Avec une femme Karen mon étonne, en ce Décembre matin glacé de Novembre, partis pour une balade dans le nord du Pays de Galles.

Je crois que je n'échangerais pas ma Légend contre aucune autre moto au monde.

Depuis que j'ai passé mon permis, cela fait plus de vingt années, j'ai eu un nombre incalculable de bicécans, pour la grande majorité des japonais. Faisais toujours beaucoup aimé les modèles de la gamme Triumph mais jusqu'à ce que sorte la Légend je n'étais pas intéressé. Jusqu'à ce que les pieds à plat me fassent.

Barry Lee, Weymouth, Angleterre

Toute la petite famille sur deux roues

En 76, peu après que ma femme et moi ayons eu un bébé, j'ai acheté une Harley Davidson et moi, elle a voulu une Triumph. J'étais content pour elle pour sa première balade à moto.

Nous allons lui acheter un nouveau casque et un vrai blouson de motard et ainsi elle sera prête pour ses premières balades balades de Noël prochain. Je suis un grand admirateur de la marque et je ne me suis jamais converti à la marque de Harley dans une tentative de lui acheter elle-même son permis en tant que cadeau de Noël.

Elle préfère le changement de roue et d'accessoires occasionnels pour garder l'aspect de cette moto Harley. C'est la seule Harley que j'ai achetée et elle est toujours là.

Il est bon de garder votre charge d'entretien de machine, tout au plus changer l'huile et régler le réglage.

Christopher G. Ecker, Connecticut, USA

J'ai craqué... je l'ai achetée

Voilà à la fin de mon mariage et je me suis installé à la sortie d'Oakland Hills, dans le Maine aux USA. Elle m'a montré comment on a laissé les villes bien loin derrière nous. Ah, le goût pour les grands espaces, avec le point commun de la consommation modérée.

Je fais de la bicyclette depuis longtemps mais j'ai découvert cette nouvelle Triumph grâce à Mike Carlson lors d'un voyage dans les Montagnes Rocheuses, à Whiterider et Colombie Britannique.

Mike et ses pots sont de super ambassadeurs pour le mariage Triumph. Non seulement ils organisent de très belles balades mais ils vous invitent à essayer les différents modèles de la gamme tout au long du périple. Pour ma part après six jours et quelques 2000 bornes de voyage j'ai été séduit par la Trophy tant et si bien qu'au retour j'en ai acheté une.

Terry Shugart, Marlborough, Maine, USA

▼ Vous voulez prendre contact avec d'autres membres pour participer à des événements divers, balades ou vacances ?

Vous souhaitez offrir vos services, faire profiter les membres de divers avantages ?

N'hésitez plus, faites le savoir en envoyant tout simplement un fax à Neil Woodroffe au + 44 1756 507 401 ou au mail à neil.woodroffe@triumph.co.uk ou par courrier à TRIUMPH, the Old Bakery, 19 Market Hill, Ruseck, Northants NN14 4BW.

▼ Lorraine Ford nous propose une réduction pour l'abonnement et la petite déjeuner dans un gîte de la baie de Gullion dans le Nord du Pays de Galles. « Nous avons également un parking, la possibilité de louer et de s'échapper le week-end tout cela sans aucun frais supplémentaire pour nos hôtes... » nous déclare Lorraine. Téléphone +44 (0) 1492 52290 ou email lorraine_ford@motorists.com en spécifiant votre numéro de membre.

▼ Martien Van Liempd, aux Pays Bas a l'intention de vendre sa Harley avec ses accessoires. D'accès proche et contenu bien meilleur en Triumph. Il cherche les coordonnées d'une compagnie maritime lui permettant de transporter sa moto. Pourriez-vous le recontacter ? Son email liempd@wsworld.net

▼ Le collectif Camion-Bicyclette de Normandie offre un concert gratuit aux membres du RAT en Grande Bretagne. Un événement spécial pour les contacts. Téléphone +44 (0) 1976 3260.

▼ Le service de maintenance Forti Noire, 17 Blvd d'Anvers à 76100 Interne propose garage privé et réduction de 10% aux membres du RAT. Contact Mr et Madame Edith au +49 7806 301, fax +49 7806 3202.

▼ Des tarifs spéciaux sont proposés aux membres du RAT à l'Hotel Engel à Ulm sur le fleuve en Allemagne. Contact Mr Loop au +49 731 60984, fax +49 731 431695.

▼ Les membres de l'association de la Harley en France, à Paris, ont un magasin de Harley et de Harley. Les Harley en France, 12 rue de Valenciennes, 75001 Paris, France. Téléphone +33 (0) 1 47 78 12 12, fax +33 (0) 1 47 78 12 12.

▼ Piscine et garage gratuit à l'Hotel Régina à Serlis, et de plus les membres du Rat ont droit à une réduction de 10%. Tél au +41 5476 6254, fax +41 5475 6739.

▼ Si vous vivez le Pays basque 10% de remise à la ferme de Philippe et Marie-Dominique. « Errotaldekoondo » à Nav 04410, Tél. +33 (0) 59 54 29 77 ou 06 31 50 01 64.

▼ En Provence les Beaux sont incontournables, when la saison vous pourrez avoir 10% de réduction à l'Auberge de la Beaucroix. Tél : 04 90 54 32 54, fax 04 90 54 42 58.

▼ Parking gratuit à l'Hotel de remise chez Martin et Johanna à Garchères d'Illes et gîte, « Maison St Georges » à Coaraze près de Narbonne. Tél : 04 68 31 36 71.



Barry et Karen devant la Harley Legend, temps britannique.



Justin applaudit la Triumph de son père.



Terry et sa Trophy se devantant quelle route ils allaient prendre.



Darryl Sugg dit qu'il a juste rajouté quelques litres de castrol à son T599 !!
Guides bracelet, saute vent, selle spéciale et boîtier racing. Et en plus les roues ont été polies et peintes !!
Pour Darryl ce n'est pas encore le top et il nous a dit : « J'ai encore quelques petites idées dans la tête, mais c'est le porte-monnaie qui commande !! ».



L'homme de Leonard Ardolf pour Triumph a débuté il y a 22 ans - depuis ce beau jour de 24 ans il a acheté sa 750cc Bonneville. Suivra à l'automne d'un prix de 100000 km au compteur et Leonard l'aime comme au premier jour. La seule de toutes les nouvelles Triumph qui lui a tapé dans l'œil est la Thruxton : « Plus je la vois, plus je me dis qu'un jour j'en aurai une, je pense qu'elle a le plus beau réservoir que je n'ai jamais vu !! »

cotentinbritishbikes.free.fr

De haut de ses trois ans Nathan Acampora est le digne représentant de la troisième génération de motards en Triumph dans la famille. C'est Joe, le grand père qui le tient et il est juché sur la Sprint Sport de 88 que son père a acheté lorsqu'il bossait dans l'US Air Force. Depuis longtemps Joe est un fan de Triumph, il nous a raconté quelle fut la première impression de son fils, alors stationné en Allemagne, lorsqu'il a vu une moto d'Hindley : « J'en suis tombé amoureux dès que je l'ai combinée !! ». Le jeune Nathan a quelques années encore devant lui avant d'avoir la sienne mais on dirait qu'il s'y voit déjà ... dans le rétro !!



Show us yours



L'année dernière, à l'occasion du rassemblement national du RAT Irlandais, la joyeuse foule des membres faisait honneur au produit le plus réputé du pays ?



Paco Cirio et Miguel sont d'Alcañiz en Espagne, roulent Triumph, et font partie du club « Los Moscateleros ». Sur cette photo prise en Février dernier, ils sont en compagnie d'un jeune auto-stoppeur Dorian, à droite sur ce cliché, qu'ils ont pris à la marina de Puerto Dénia. Paco nous écrit : « Ce jour là nous avions fait une super visite dans la campagne environnante au milieu des orangers, des vignes et des araudiers, en fleurs en cette saison Un paysage particulièrement beau et haut en couleurs »

Stan Tellecan de San Diego en Californie ne fait que de l'autostop aussi il a équipé la pompe à gaz de sa Triumph Sprint d'un régulateur de vitesse. Sur sa moto customisée il a rallongé la fourche, peint le moteur et a mis un phare jaune pour se faire mieux voir.



NOUVEAUTES

Blouson rétro en cuir jaune



A partir de son produit vedette, le blouson rétro, Triumph a décliné une toute nouvelle version qui comporte un certain nombre de modifications. Hormis le panneau quadrillé spécifique à la gamme et le logo Triumph, ce nouveau modèle se caractérise par des parements jaunes et gris métal sur le devant et des épaulettes noires.

Caractéristiques

- Cuir de 1,2mm d'épaisseur
- Protections facilement amovibles aux épaules et aux coudes
- Doubles coutures résistant aux chocs et aux frottements
- Ceinture réglable
- Fermeture éclair de raccordement au pantalon
- Tailles 38 à 52

- Couleur Jaune/Gris métal/Noir

Disponible chez votre concessionnaire depuis début mai.

Tailles et références

38	M9843899	46	M9844099
40	M9844099	48	M9844899
42	M9844299	50	M9845099
44	M9844499	52	M9845299

Blouson « Course » argent



Venant s'ajouter dans la gamme des cuirs perforés, le blouson « Course » argent apporte quelque chose d'un peu différent à celle-ci. Conçu en cuir vachette de 1,2 mm d'épaisseur il se distingue par sa couleur argent et ses panneaux quadrillés métallisés.

Caractéristiques

- Cuir de 1,2 mm
- Cuir entièrement ventilé
- Bras pleine peau
- Protections aux coudes et épaules facilement amovibles
- Col en cuir « ras de cou »
- Doublure en maille
- Fermeture éclair de raccordement au pantalon

- Tailles du 38 au 52

- Couleur Argent/Gris métal/Noir

Maintenant disponible chez votre concessionnaire.

Tailles et références

38	M9853899	46	M9854699
40	M9854099	48	M9854899
42	M9854299	50	M9855099
44	M9854499	52	M9855299

Blouson « TT600 Paddock »

Couleur Rouge/Argent

La nouveauté du printemps 2000 dans notre gamme vêtements est ce blouson « TT600 Paddock ». Confectionné en tissu Cordura, il porte les couleurs typiques et les signes distinctifs propres à la TT600. Si vous êtes l'heureux possesseur de cette moto, ce produit est pour vous.

Taille	XS	M9860000
	S	M9860100
	M	M9860200
	L	M9860300
	XL	M9860400
	XXL	M9860500

Caractéristiques

- Tissu extérieur en Cordura imperméable.
- Logo TT600 en cuir
- Panneaux d'aération cachés sur les bras et le dos
- Protections amovibles homologuées CE95 pour les coudes et les épaules
- Intérieur matelassé
- Fermeture éclair de raccordement au pantalon
- Tailles du XS au XXL
- Couleurs Noir/Jaune ou Rouge/Argent

Disponibles chez votre concessionnaire début juin.



Couleur Jaune/Noir

Taille	XS	M9861000
	S	M9861100
	M	M9861200
	L	M9861300
	XL	M9861400
	XXL	M9861500

TT600
DIGITAL FUEL INJECTION

Briquets

Une nouvelle gamme de briquets vous est dès maintenant proposée par Triumph. Vous avez désormais 8 modèles au choix, chacun en trois tailles différentes, tous identifiés par le logo TRIUMPH. Finition chromée, logo en relief, ce sont de superbes cadeaux en toute occasion.

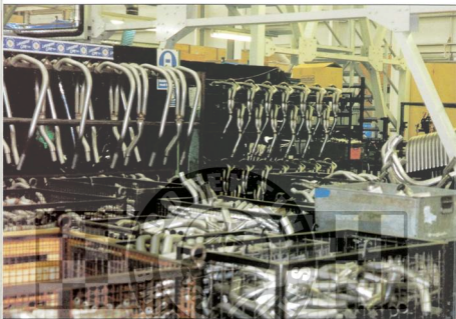
Dès aujourd'hui disponibles chez votre concessionnaire.

Références

Briquet 1 M9440000-N4
Briquet 2 M9440000-N6
Briquet 3 M9440000-N9
Briquet 4 M9440000-M8

Briquet 5 M9440000-M3
Briquet 6 M9440000-M12
Briquet 7 M9440000-S8
Briquet 8 M9440000-S9





Ce sont 500 tubulures d'échappement qui sont rivées en forme par jour avec une précision d'un dixième de millimètre.

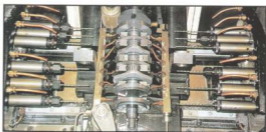
ISH Un regard vers le futur

cotentinbritishindia.free.fr

L'investissement massif de Triumph dans le développement de nouveaux modèles prend de plus en plus d'importance. Les chaînes de production des dernières culasses et des nouveaux carters sont désormais opérationnelles dans la nouvelle usine d'Hinckley tout cela sous l'œil vigilant d'une équipe d'ingénieurs à demeure sur le site à la grande satisfaction de Triumph.



Neuf postes de soudure pour faire un échappement complet



La finition des gileurs du vilebrequin.



Polisseuse à vilebrequin pourvu s'adapter aux trois et quatre cylindres



Pour équilibrer les vilebrequins



Ajusteuse à soupapes permettant le montage de 120 culasses par jour.



La CCM qui permet d'effectuer le montage de 12 culasses au jour de 2 l

AFIN d'augmenter la production et de réduire le temps de développement un laser coupe-tube a aussi été installé dans ces nouveaux locaux. Celui-ci peut effectuer une centaine d'opérations par jour, il est programmé pour faire jusqu'à cinq coupes sur un seul tube, une tâche qui aurait imposé auparavant cinq procédures manuelles différentes. Il peut travailler aussi bien l'acier que l'aluminium et s'avère, dans ses opérations de coupe, précis à 0,05 mm.

Triumph a aussi investi dans un « Addition Databend », un système breveté utilisé pour le cintrage des tubes d'échappement. Celui-ci peut sortir en moyenne 400 à 500 collecteurs par jour et il est capable de produire quotidiennement au moins 100 tubulures de 600TT, le tout avec une précision d'un dixième de degré et de millimètre.

Toutes les opérations de soudure des tubes d'échappement sont désormais exécutées dans la nouvelle usine et il n'y a

dorénavant plus que neuf opérations pour passer du stade de la fabrication du collecteur à celui du système complet d'échappement entièrement réalisé en acier.

Un autre machine impressionnante est celle qui sert à forer sur le vilebrequin du TT600 les passages d'huiles servant au refroidissement de celui-ci. Cette machine bien particulière a été conçue par notre bureau d'étude et peut usiner jusqu'à 100 vilebrequins par jour.

Près de là nous pouvons voir une polisseuse de vilebrequin adaptable aux moteurs de 3 et 4 cylindres, son cycle de travail est de quatre minutes. L'équilibrage, contrôlé par un ordinateur qui règle l'engin de façon à éliminer tout poids superflus, dure 4 minutes et se révèle extrêmement précis.

Variante moderne d'une machine existante, l'ajusteuse de soupapes peut travailler sur tous les types de moteurs de la gamme mais est en constante

évolution, de ce fait elle peut s'adapter au développement de celle-ci. 120 culasses sont ainsi préparées chaque jour.

Pour tester les soupapes on mise une machine plus connue sous l'abréviation de CCM (Co-ordinate Measuring Machine) celle-ci complète la chaîne d'ajustage des moteurs de 600TT.

Cet ensemble assure le montage d'un moteur en une douzaine de minutes. Si cela devait être fait manuellement, il faudrait compter plus du double (25 minutes approximativement) et cela serait réalisé avec des tolérances bien moins précises.

Lorsque deux autres CCM rejoindront la production, toutes les 3 minutes et 58 secondes un moteur sortira de nos chaînes.

Si vous voulez voir de plus près toutes ces merveilles technologiques ne manquez surtout pas la visite de notre nouvelle usine le 16 Juillet prochain, une visite réservée exclusivement aux membres du RAT. ■

L'essayer c'est l'adopter

Si il existe bien une notion qui est toute relative c'est bien celle de performance. Franck Farrington s'émerveille du fait que la clientèle en demande toujours plus.



Le coasster fixé sur le réservoir de la Tbird, super pour les bagages mais désastreux en cas de collision.



Chaque Dimanche c'est le même scénario. Un twin très rapide, 130 miles dans un bon jour.

LES conditions atmosphériques sont bonnes, il n'y a quasiment pas de circulation, une brise légère et de variance ce n'est pas moi qui paye l'essence.

Nous sommes en Novembre 62 et je suis en train d'essayer la toute dernière Bonneville, celle là même qui est donnée pour 46 CV. Je suis sur un bon parcours favori, cette bonne vieille Nationale 59. Est ce que cette moto va être à la hauteur de sa réputation de « bouffeuse de miles » ?

Je jette un rapide coup d'œil derrière moi, pas de képs en vue, je décide donc de voir jusqu'à quelle vitesse le fameux moteur de la Bonne va bien pouvoir m'emmener !

Ce changement de vitesse, à droite, contrairement à toutes les autres anglaises, me déroute quelque peu mais je m'y habitude rapidement. Je change les rapports à la volée avant que mes pieds, chaussés de fines godasses en daim ne chopent des ampoules à cause des vibrations. Me voilà bientôt à 90 miles (NdT : 1 mile = 1,6 km) ... allez, c'est maintenant ou jamais.

Pessore la poignée autant que je peux, je me couche sur le réservoir comme pour faire corps avec lui, le fameux poste bagagerie centre dans les coudes et j'ai de plus en plus l'impression d'être sur une grille pain, voilà bientôt l'aiguille du compteur qui va dépasser la barre magique des 100 miles ... Je sais bien qu'il ne faut pas dépasser 7500 tours mais j'espère bien atteindre 6500 voire 7000 ... Ce n'est pas facile à cause de ce maudit faux plat. Lentement mais sûrement l'aiguille montait ... 105 miles, bientôt 108, je crois bien qu'au travers des larmes qui baignaient mes pauvres yeux bien mal protégés par mes ancestrales MK8 ; j'ai cru voir la fine tige de fer dépasser les 110 ... mais voilà que je distingue au loin la forme d'un bus ... Je suis obligé de couper ... Je remets ma cravate en place et je rajuste ma veste de sport. Je me redresse et la croise dans une attitude bien plus civilisée ...

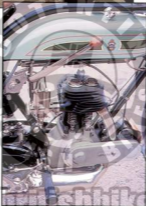


Le Triton le plus rapide

Une Triumph un peu plus colorée, le modèle Q coûtait moins de 50 Livres en 1926, il était bien fini et atteignait un bon 52 milles.

Je venais juste de prendre un nouveau job chez un vendeur de bobanes, ce n'était vraiment un très bon moment pour se lancer à la dérive car l'industrie motocycliste britannique était plutôt dans le creux de la vague. Mon patron vendait des Triumph, des Norton et des Vélocette et dans cette courte période de ma vie j'ai eu l'occasion d'essayer les tout derniers modèles. Vous pouvez me traiter d'irresponsable mais à cette époque je ne me souciais guère de savoir qui allait payer la note des moteurs que j'explosais allégrement.

Si je regardais encore plus loin dans mon passé, je m'étais égaré de scier ans offert pour 5 Livres une Triumph 1914 à transmission par courroie, que j'avais échangée peu après en rajoutant 2 Livres contre un twin Douglas, chose que j'avais toujours regretté par la suite. Plus tard j'avais eu l'opportunité de conduire un Triumph 1914 ex usine à l'occasion du TT de l'Île de Man, une expérience que j'avais adoré. Le tambour de frein avant aurait tout juste suffi à ralentir une poussette de bébé. C'était le moto 500 à longue course avec un couple éléphantines qui explosait tous les 3 tours et demi de courroie. Ballancraïne avait réussi à faire racler les cales pieds avec cet engin. 76 milles de moyenne avec ce truc, était ce bien raisonnable ?



La plupart des modèles Triumph se Letrouvèrent sur mon chemin dans les années qui suivirent, essentiellement des scooters et des petites cylindrées. Je me souviens du petit dernier, le Cub qui ne m'avait absolument pas branché à cause du bruit de son échappement et surtout de sa fragilité.

Le Tina était lui aussi une véritable catastrophe mais la plupart des scoots fabriqués par la marque fonctionnaient étonnamment bien. Après j'ai détesté la forme baignoire en vogue sur les 350 et 500 imprégné que j'étais par le style de la Thunderbird modèle '56 que nous retrouvons aujourd'hui. Pour moi cela a toujours été la meilleure de toutes, et

encore je n'ai jamais eu l'occasion de piloter un modèle Grand Prix.

Il y avait deux ans, une Bonneville avait atteint 111 milles à l'heure sur le circuit de MIRA aussi en 62 il n'était pas idiot de penser qu'elle pourrait atteindre les 120 milles. A cette époque nous autres jeunes nous attendions à ce que notre machine atteigne la vitesse exacte correspondant à son type.

Un T110 se devait d'atteindre 110 milles, un mile de moins et nous étions bougrement déçus... Notez en passant que les choses étaient bien plus faciles pour les constructeurs d'avant 1937... avant que les compteurs ne soient obligatoires ! Ce dont nous ne tenions pas compte était le fait que ces vitesses maxi étaient atteintes en circuit fermés, pilotes en cuirs et couchés sur leurs machines...

Lorsque nous avons su la vérité, nous eûmes l'impression d'avoir été grugés par de sales tricheurs. Il y a 40 ans mon pote Joe avait pour tout équipement un énorme manteau Stormguard et potaigeait dans des bottes Wellington ce qui devait réduire la vitesse d'au moins 10 milles, rajoutant un vent de face et c'était 5 milles de moins... Si en plus il y avait un pare brise, vous comprendrez l'importance de l'équipement... Votre T110 pouvait sans nul doute être rebaptisé T85 !!

À l'époque d'aujourd'hui ce problème n'existe plus, le TT600 est en passe de devenir une légende, celle que nous avons toujours eu envie d'écrire.

Je ne suis pas encore avec vous pour ne pas perdre mon pied

lorsque je flirte avec la zone rouge et ne pas avoir envie de crier de joie sous mon casque, lorsque je l'atteins, comme ce gars qui l'a dernièrement relaté dans une revue spécialisée.

Avoir entre les jambes une usine à gaz de 108 CV, la maîtriser et de plus pouvoir lui coller une paire de sacoches et faire du tourisme avec c'est quand même le rêve pour un motard.

Je note que la vitesse maxi du 600TT est donné approximativement pour 160 milles (une vitesse qu'aucun des avions qu'il m'a été donné de piloter n'a jamais atteinte !) Aujourd'hui, de quoi ai-je l'air !! ■

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 borne 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 concrets 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 de pièces Triumph d'origine, grâce à nos efforts continus pour contrôler les prix. 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 PIÈCES D'ORIGINE TRIUMPH A VOTRE FOURNISSEUR AGREE LOCAL.

Des affaires qui roulent

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.

Veuillez 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'offrir la réduction.

En résumé...

Hébergement en hôtel -

Société : Vista Palace Hôtel, Monte Carlo
Produit : Hébergement en hôtel
Offre : Chambre de luxe pour le prix d'une chambre standard, soit une réduction de 13,5 %.
Contact : Vista Palace Hôtel au 01 92 99 49 00.

Société : Erotadékolodra, Champs-Élysées, Paris
Société : Pays Basque, France
Produit : Hébergement en ferme.
Offre : Réduction de 10 %
Contact : Philippe et Myrielle Daux, 05 50 54 29 77 ou 06 11 50 03 63 au forfait à Erotadékolodra, route des Venes, 64110 Sare, France.

Société : Anberge de la Beauvignade, Pressensac, France
Produit : Hébergement en hôtel
Offre : Réduction de 10 %, en fonction de la saison.
Contact : Anberge de la Beauvignade, 63500 Les Bains de Pressensac, France. 01 90 94 12 54. Fax 01 90 94 42 58.

Société : Millon St George, Languevedoc, France
Produit : Chambres d'hôte et gîtes près de Narbonne.
Offre : Réduction de 15 % et parking sûr pour les motos.
Contact : Martin ou Jo 04 68 33 36 71.

Société : Hôtel PalmSpring, Bad Pinnerol, Haut Norm, Allemagne
Produit : Hébergement en hôtel avec garage privé.
Offre : Réduction de 10 %
Contact : M. et Mme Erdreich, + 49 7806 301, fax + 49 7806 1282

Société : Hôtel Engel, Ulm/Lehe, Allemagne
Produit : Hébergement en hôtel avec garage privé.
Offre : Tarifs spéciaux RAT
Contact : M. Loop, + 49 731 60884, Fax + 49 731 60935

Société : Wiesenhotel - Zum Saalbusch, Münster, ex Worms, Allemagne
Produit : Hébergement en hôtel
Offre : Réduction de 30 %
Contact : Hans et Erich Kense, Le 49 6247 377, fax + 49 6247 1067

Société : Hotel Regina, Serfaas, Autriche
Produit : Hébergement en hôtel
Offre : Réduction de 10 %, piscine et garage gratuits.
Contact : Réervations et information au + 43 5476 6253, fax + 43 5476 6739

Restaurant

Société : Restaurant Les Allégories, 71 rue des Grand Champs, Paris
Produit : Restaurant
Offre : 5 % de remise sur l'addition sur présentation de la carte RAT

Traversées en mer

Société : Haverstep
Produit : Traversées en Haverstep et en SeaCat, Douvres-Rainham, Folkestone-Poole, Newhaven-Dunport et Douvres-Ostende.
Offre : Réduction de 31 % sur les différences. Réduction de 15 % sur les billets pour une voiture et jusqu'à 5 personnes.
Contact : 0820 00555. Pour les traversées à partir de France, + 32 59 59995 pour les traversées à partir d'Osende. Donner le code ST/TRB pour les billets aller-retour standard et EX/TRB pour les billets aller-retour 3 jours. TRC pour auto.

Société : P&O Stena Line
Produit : Traversées en ferry, Douvres-Calais
Offre : Réduction de 30 %
Contact : + 44 87 0600 0600 en citant la référence TMS 50511 Promotions Détail

Société : Stena Line
Produit : Traversées en ferry entre Harwich-Hook en

Hollande, Helyhead-Dun Laoghaire, Fishguard-Rosslare, Stranraer-Belfast et divers trajets en Sea-Service (informations sur demande).
Offre : Tarifs spéciaux sur les trajets Harwich-Hook en fonction de la date de l'heure de voyage (téléphone pour plus de détails). 20 % de réduction sur les tarifs publics pour les trajets en Irlande et 10 % de réduction sur les tarifs publics pour les trajets en Scandinavie.

Contact : + 44 990 204062 en donnant le numéro de compte 80097. Pour les réservations contactez le Code Réservations RAT. Pour les réservations en Sea-Service, donnez également le code Réduction RST.

Société : P&O North Sea Ferries
Produit : Traversées en ferry entre Hull et Rotterdam ou Zeebrugge.
Offre : Réduction de 10 %.
Contact : + 44 7452 177 177 au Royaume-Uni, + 31 181 255 555 en Hollande, + 32 50 543 430 en Belgique, en indiquant «Adress Assumption of Trips» et «Voyage Assumption of Trips».

Société : Isle of Man Steam Packet Company
Produit : Traversées en ferry vers l'île de Man
Offre : 10 % de réduction sur des traversées choisies
Contact : Téléphone + 44 1624 645645

Voyages organisés -

Société : Cactus Jack's Motorcycle Tours (France)
Produit : Voyages organisés dans le sud de la France
Offre : Réduction de 15 %
Contact : + 33 468 33 36 71, en donnant la référence RAT

Société : Rocky Mountain Motorcycle Holidays
Produit : Tours dans les Rocheuses canadiennes en moto Triumph
Offre : Réduction de 10 %

Contact : + 1 604 938 0126, + 001 604 938 0125 (fax)

Société : Rikertours Thailand
Produit : Tours en Thaïlande en moto Triumph
Offre : Réduction de 15 %
Contact : + 662 731 1995, + 662 731 1973 (fax)

Société : Adventure New Zealand Ltd
Produit : Tours en Nouvelle-Zélande en moto Triumph
Offre : Réduction de 10 %
Contact : + 64 3 568 788
D. Hephburn, + 44 1348 9982 (fax)

Société : Triumph Hellos
Produit : Visites guidées en Côte et en Turquie, avec location de Triumph si besoin est.
Offre : Réduction de 5 % sur les tarifs publics.
Contact : Triumph Hellos au + 301 976 5917 (téléphone) ou + 301 976 9918 (fax).

Société : Big Rock Ltd
Produit : Tours guidés de l'Europe, à moto.
Offre : Réduction de 10 %
Contact : + 44 1285 656588

Société : Vrij Uit Motorenkruisers
Produit : Tours de 15 jours à moto.
Offre : Réduction de 5-10 %
Contact : + 31 23 5096 630 ou fax + 31 23 5036 515

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 : Enzo Ueno - motofans vert 1-888-RideHigh, Royaume-Uni + 44 171 627 2030

Stages de formation -

Société : Shire Training
Produit : Formation moto au Royaume-Uni
Offre : Réduction de 10 %
Contact : Shire Training, + 44 1480 464600

Fully Loaded



SPRINT ST
Contenu Britishbikes.free.fr

Comme pour la RS, Triumph propose pour la ST tout un ensemble de bagagerie adapté. Un ensemble qui s'intègre parfaitement à la machine et dont les coloris sont assortis à chaque moto. Adapté aux besoins spécifiques de chaque possesseur de Sprint ST cet ensemble se décline en un, deux ou même trois systèmes coordonnés. Chaque valise latérale ayant une capacité de 35 litres, c'est avec les 45 litres de contenance qu'offre le top-case une capacité totale de 115 litres que propose l'ensemble au voyageur. Si celui-ci préfère garder un aspect un peu plus sportif les sacoches cavalières (avec leurs protections latérales) et la sacoché réservoir précédemment décrites pour le RS peuvent également s'adapter au ST.



Références:

A9508012-### Deux valises latérales
(Porte-bagages non inclus)

A9508015-### Ensemble complet
(valises + top-case) porte bagages non inclus.

A9508014 Porte bagage

A9508004-### Top-case
(qui s'adapte directement sur le porte bagages A9508014)

A9518006 Sacoches cavalières

A9518005 Sacoché réservoir

A9510000 Sacs intérieurs pour valises

(### coloris assortis à chaque machine, voir avec votre concessionnaire.)

Triumph propose toute une large gamme de bagages pour les Sprint ST et RS. Que vous utilisiez votre moto pour le tourisme ou pour le travail, que vous vous en serviez uniquement pendant les vacances ou tout au long de l'année, vous allez pouvoir l'équiper dorénavant afin de transporter tout votre attirail dans les meilleures conditions.

Valises, top-case, sacoques cavalières ou réservoir, voilà ce que vous proposera votre concessionnaire. Quel que soit l'accessoire que vous achèterez sachez qu'il aura été testé et approuvé pour le type de moto sur laquelle il peut être monté et, bien sûr, sera garanti par Triumph.



SPRINT [britishbikes.fr](http://www.britishbikes.fr)

Malgré le fait que la Sprint RS soit plutôt considérée comme une sportive, Triumph a développé, pour cette moto, un ensemble de bagagerie adaptée composé d'une sacoche réservoir et de deux sacoques latérales qui, montées, ne défigurent absolument pas la machine. Souples et extensibles les sacoques cavalières peuvent en une seconde passer chacune de la capacité de 24 à celle de 48 litres, elles sont parfaitement étanches, pour la sécurité de nuit sont équipées d'un dispositif réfléchissant 3M. De plus elles sont livrées avec un kit de protection composé de deux panneaux amovibles qui vont recouvrir l'arrière de la moto et préviendront les rayures dues à des frottements éventuels. Une sacoche réservoir assortie est aussi disponible, ainsi qu'un porte-bagages et un top-case en harmonie avec la couleur de la moto.



Références:

- | | |
|--------------|---------------------|
| A9518006 | Sacoques cavalières |
| A9518005 | Sacoche réservoir |
| A9758031 | Porte-bagages |
| A9508004-III | Top-case |

(qui s'adapte directement sur le porte bagage A9758031)

(III coloris assortis à chaque machine, voir avec votre concessionnaire.)

Entente Cordiale

Test du Boxer 999 Gladiator par Alan Cathcart.

Photos de
Kyoichi Nakamura

BOXER Bikes, la société de Thierry Henriette est situé à Toulouse, au pied des Pyrénées, une étape incontournable pour qui aime la belle mécanique.

Son Boxer 999 Gladiator est autant un exercice de style qu'une performance technologique. Ce n'est pas seulement une machine de rêve impressionnante sur le papier mais inutilisable en usage courant, mais aussi une superbe bécane de tous les jours.

En plus d'être un homme d'affaire prospère, Thierry Henriette est un accro de la belle moto et il produit en petite série, depuis une dizaine d'années, des modèles qui rivalisent de flair et d'originalité tant et si bien qu'il est désormais reconnu mondialement.

Le Gladiator est la première de ses machines qui utilise un moteur européen, en l'occurrence le moteur Triumph. En fait il s'agit de sa première Euro-boxer. Thierry a fait pour cela appel à un ami proche : Claude Fior, qui a conçu et construit le châssis destiné à recevoir le 1000cc 4 cylindres emprunté à la Daytona. Fior est ce visionnaire qui avait conçu et construit dans les années 80/90 une fort originale moto avec une suspension révolutionnaire mue par un 4 cylindres 500cc et qui, aux mains de Marco Gentile avait marqué des points au championnat du monde.

Pour habiller le tout Henriette a fait appel aux services de Sacha Lalkie, le designer du ZX750R - Spartacus qui fit tant de bruit au Paris Show Bike de 1991.

« Je voulais baser mon Gladiator sur le 900 trois cylindres » nous déclare Henriette, « mais Triumph a eu besoin de tous les moteurs qu'ils pouvaient construire pour ses propres besoins donc nous nous sommes retournés sur un 1000cc 4 cylindres que nous avons récupéré sur une épave de Daytona ».

Le Boxer 999 est un superbe GT



sportif, une suite à l'exercice de haute couture à la française habillant un performant moteur britannique.

Pour créer le Boxer Gladiator, il a fallu que Claude Fior dessine un châssis qui s'adapte à l'handicap causé par le calibre de l'imposant moteur Triumph, un châssis à géométrie fine et à connotation extrêmement sportive.

Du stock de pièces il a extrait la fourche Kayaba et la suspension arrière utilisés sur le 1000 Daytona, le bras oscillant en aluminium extrudé, l'ensemble

de freinage Nissin, l'instrumentation et le circuit électrique. Ensuite il a conçu et fabriqué son propre châssis en aluminium avec un très bel axe de bras oscillant massif en alliage. Le moteur est suspendu dans un espace de tubes d'aluminium et participe à la rigidité du cadre.

LE carénage à l'esthétique bien particulière de Sacha Latic intègre un panneau complètement transparent qui laisse voir le moteur et le cadre.

Avec son carénage en fibre de verre et quelques pièces en carbone

(gardes-boue, tableau de bord et autres bricoles) et sans recherche particulière pour gagner du poids le prototype Gladiator accuse 205kg à sec sur la balance... ce qui fait tout de même 30 Kg de moins qu'un Daytona stock.

L'ensemble est complété par des roues Benculo et le feu arrière est celui d'un scooter M1K !

Mes premiers tours de roues ne furent pas enthousiasmants. Si on le compare avec un Dayto d'origine le Boxer 999 reste une bécane longue et imposante.

Avec un engrenement de 1490 cam, soit seulement 10mm plus court que le Daytona et une hauteur de selle de 760mm (20 mm moins haut que l'origine) cette moto ne m'a pas semblé aussi petite qu'elle en avait l'air. La position

de conduite est assez ramassée et à vitesse réduite ce n'est pas vraiment la joie tant au point de vue manéabilité qu'à celui des rétroviseurs/moteur, la brutalité du moteur 1000 Daytona, aujourd'hui abandonné par Triumph n'étant pas pour rien dans cette première impression. C'est hors de la ville et dès que l'on attaque les petites routes sinuées que cela devient intéressant. Le choix Fior est extrêmement rapide et maniable. L'angle de chasse réduit à 23 degrés en est la principale cause, le Boxer passe d'un angle à l'autre avec un brio de facilité et de rapidité. J'ai bientôt regretté que le moteur équipant

cette machine soit le 1000 cc version française ne développant que 100cv, une puissance un peu fade comparée aux 121cv de la version d'origine. L'ensemble aurait été bien plus plaisant équipé au moins du 115cv de la super 3.

La béquille centrale frôle un peu trop facilement essentiellement du côté droit et la position de conduite m'a été un peu améliorée peut être en surélevant les repose-pieds et en changeant le guidon. Finement régler la fourche, ce qui est possible, et mettre au point la suspension arrière, ce qui sera plus difficile avec celle d'origine, sont autant de réglages qui feront que la machine se dérobera moins et surtout ne sautera plus comme si elle était dépourvue d'amortisseurs dès que la route se dégrade.

En dépit de sa géométrie un peu plus pointue qu'à l'origine la Boxer est extrêmement stable en courbe, même à vitesse élevée. On voit que cette moto a été longuement et soigneusement étudiée.

Claude Fior a créé un 1000cc agréable à conduire, bon dévoreur d'autoroute et très bien fini. Avec un réglage de suspension affiné et une bonne coordination entre fourche et amortisseur (pourquoi ne pas changer celui-ci pour un adaptable plus évolué ?) les qualités dynamiques de l'engin seront à la hauteur de sa réalisation. ■



Dessin original de Sacha Latic du Gladiator

SPRINT
ST



content@britishbikes.free.fr