

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE



No 17

Automne 2000

*La
Bonneville
est de retour*



UNE CLASSIQUE BIEN D'AUJOURD'HUI !

S O M M A I R E

4 Actualités Triumph

Nouvelautés dans le monde Triumph. La Bonneville, qu'est-ce que c'est ?

8 Le monde du RAT

Les membres du RAT ont roulé tout l'été. Ils vous racontent cela et vous parlent de ce que vous avez manqué.

10 Cela va se passer bientôt

Tout ce que le Rat vous propose. Sortez vos cartes et vos caques et préparez vos sorties d'Automne avant que l'hiver n'arrive... Et, à moins que vous ne soyez dans le sud, il est encore temps pour vous d'accrocher des heures de soleil !

15 Coup de projecteur

Qu'est-ce qu'il vous encore nous inventer ? Encore une nouvelle Triumph très personnelle.

18 La Bonneville renaît

Les couleurs du développement de la nouvelle Bonnie.

26 La légende Bonneville

La nouvelle Bonneville est la suite d'une histoire qui dure depuis presque un demi-siècle. Nous vous racontons la genèse de cette moto.

29 Courier

Vous voulez raconter une histoire, vous avez quelque chose à dire... C'est ici que cela se passe.

34 Voyages

Une aventure insolite, un super voyage en Triumph. Si vous êtes intrépides et que vous êtes allés dans un coin perdu du monde, racontez nous votre histoire.

37 Des affaires pour ceux qui roulent

Réductions et avantages divers réservés aux membres.

Au départ

POURQUOI devrais-je être membre du RAT ? C'est une question que je me suis souvent posée. La réponse est juste là, devant vous. Ce numéro de Torque contient non seulement les premières photos officielles de la nouvelle Triumph Bonneville, moto tellement attendue, et sur laquelle tant de rumeurs ont circulées, mais vous y trouverez également l'histoire très secrète de sa réalisation. Parce que le RAT est le club officiel de l'année vous pouvez être sûr d'avoir les vraies informations, et non un tas de rumeurs et de spéculations.

Le RAT est votre lien direct avec l'usine Triumph. Mais c'est plus que cela encore. Vous avez acheté une Triumph à la fois parce que vous aimez la moto mais aussi parce que vous appréciez cette expérience particulière que vous procure le fait de conduire une Triumph. Le RAT vous montre le chemin afin que vous puissiez optimiser cette expérience.

Les événements organisés par le club dans le monde entier depuis le début de l'année vous ont déjà permis de découvrir des routes superbes et des paysages somptueux et de passer des moments inoubliables. De nouvelles amitiés se sont créées et de solides contacts internationaux se sont noués. L'adhésion au club est un laisser passer pour que vous puissiez vivre vos plus belles expériences de motard.

Bonus supplémentaire, le club vous permet aussi d'obtenir des réductions. Selon l'endroit où vous habitez il peut vous permettre d'avoir des ristournes sur les primes d'assurance, vous rendre les traversées en ferry plus accessibles et même vous offrir des chambres d'hôtel à des tarifs très compétitifs.

Mais le club a maintenant pris son bon rythme. Dès maintenant je peux vous assurer que nous sommes en train de préparer la prochaine saison et ce que vous avez pu découvrir jusqu'ici n'est qu'une mise en bouche par rapport à ce qui vous attend.

Tout cela vous sera révélé dans les futures éditions de Torque et sur notre site web : <http://www.triumph.co.uk> (Cliquez sur le bouton RAT et utilisez comme mot de passe TORQUE et RAT891515)

Si vous aimez la moto et si vous aimez votre Triumph, il vous promet de superbes moments. Pourquoi devriez-vous être membre du RAT ? Pourquoi vous en priver ! A vous de voir.

Neil Webster

Directeur général du RAT



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.



● **General Manager:** Neil Webster
tel: 01 44 62 38 32 fax: 01 44 62 38 30
email: neil.webster@triumph.co.uk



● **British:** Arthur Beerna
tel: +55 31 411 7696 fax: +55 31 411 6391
email: a.beerna@tdf.com.br



● **Canada:** Chris Ellis
tel: 770 631 4401
email: cris@motorcyclejama.com



● **France:** Neil Webster
email: neil.webster@triumph.co.uk
tel: 01 44 62 38 32 fax: 01 44 62 38 30



● **Allemagne:** Martin Dreibus
tel: 06175-9336-61 fax: 06175-9336-27
email: martin.dreibus@triumph.co.uk



● **Grèce:** Chrysomir Skordou
tel: +30 1 8006 300
fax: +30 1 8006 342



● **Italie:** Alessandro Gasperini
tel: 029 2935 81922
email: rat@numarouno.it



● **Nouvelle Zélande:** Rosemary Gardner
tel: 09 276 4453
fax: 09 276 4065



● **Norvège:** Simon Dimmock
tel: 0671 134 60 fax: 0671 13470
email: simon.dimmock@triumph.no



● **Afrique du Sud:** Miki Duvonjan
tel: 011 609 4118



● **Suède:** Krister Ahlstrom
tel: 06 98 9725



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



● **E.A.U.A.:** Greg Casey
tel: 770 631 9500
fax: 770 631 4401

TRUMPH est un public concerné et nous nous engageons à vous offrir la meilleure expérience possible. Si vous avez des questions ou des problèmes concernant votre qualité de membre RAT, veuillez contacter le Directeur International RAT, Neil Webster.

Rédaction en chef: Neil Webster

Conception: Red Square Graphics

Production: Rob Perry Marketing Services

Publicité: Jackie Green, Western Group

Publications:

+44 (0)1778 919102 fax: +44 (0)1778 994746

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 pertinence des affirmations faites dans le magazine.

L'acceptation d'une annonce ne constitue pas un endorsement par Triumph Motorcycles Ltd des produits ou des services de l'annonceur ni de leur conformité à une utilisation sur des machines Triumph.

La réalité des choses



VOTRE attente est enfin récompensée ! Voici les toutes premières photos de la nouvelle Bonneville en avant première de sa présentation, en Septembre au Salon de Munich.

Il y a eu beaucoup de rumeurs et de spéculations avant que celle-ci n'apparaisse de nouveau au sein de la gamme Triumph. Cette nouvelle moto est directement inspirée du modèle original, la « Bonneville », dont l'histoire avait commencé il y a plus de 40 ans, en 1959, et s'était terminée par les dernières machines produites sous licence au milieu des années 80 par Lee Harris dans son usine de Devon.

La nouvelle Bonneville est conçue le modèle original, un bicylindre vertical à jantes rayonnées, double amortisseur arrière. La finesse générale de la machine restant dans la tradition du modèle.

Malgré son aspect classique, c'est une moto extrêmement moderne dans sa réalisation, fruit de toute la technologie industrielle de Triumph, soucieuse de produire une machine la plus évoluée possible.

Cette 750cc avec double arbre à came en tête et huit soupapes par cylindre aura un maximum de puissance et de couple et consommera peu. Elle va ainsi atteindre le niveau de performance dont on avait vu, du temps où la Bonneville était déjà la reine de la route.

La nouvelle Bonneville rejoint les Triumph Thunderbolt, Legend et Adventure au sein de la gamme classique. Une gamme



De superbes miniatures

LE fabricant de modèles réduits Maito a créé une superbe collection de motos miniatures regroupant la quasi intégralité de la gamme Triumph.

Ces modèles réduits au 1/18, fabriqués sous licence Triumph, sont présentés en écran plastique individuel.

Sont disponibles dans la collection : la Daytona 955 en Argent et Jaune, la Speed Triple en Noir et Vert, le Tiger en Bleu et Jaune, la Sprint RS en Jaune et Orange et la T-Bird en Rouge et Vert. Les amateurs de modèles classiques sont également gâtés

puisque'ils peuvent trouver dans la gamme une T120 Bonneville de 1969. D'autres modèles seront proposés ultérieurement.

Vous pouvez trouver ces modèles réduits chez tous les concessionnaires Triumph mais nous avons une collection complète à offrir à l'un des membres du RAT.

Pour cela envoyez nous vos noms, adresse et numéro de membre sur une carte postale ou dans une enveloppe marquée « Model Draw » à RAT, PO Box 83, Hinckley, Leicestershire, LE10 5ZP, England.

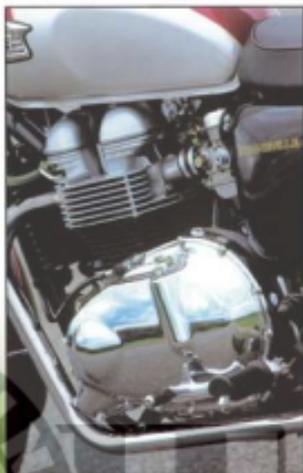
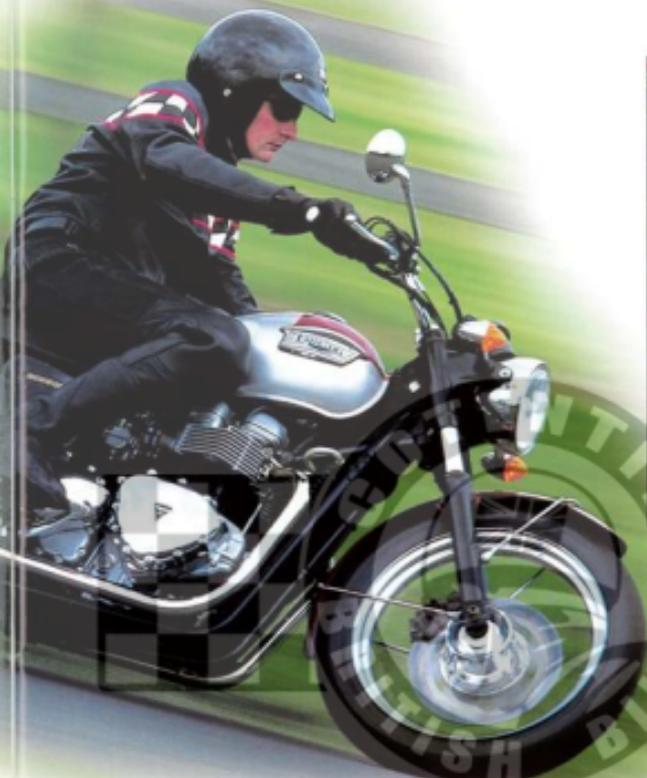
Nous annoncerons le gagnant dans la

prochaine édition de Torque.

Le fabricant de modèles réduits de presse Franklin Mint a récemment ajouté une Triumph à sa gamme. La Bonneville de 1969 au 1/18. Elle est composée de 116 éléments et peinte à la main en Torch Red, la couleur d'origine.

Cette Bonneville miniature est livrée avec un casque de l'époque à l'échelle de la moto et une copie de l'original du manuel d'entretien.

Vous pouvez la commander directement auprès de Franklin Mint en téléphonant aux USA au 1-610-659-7665.



Triumph au Benelux

La distribution des produits Triumph au Benelux est désormais directement assurée par l'usine Triumph. Ce changement est effectif depuis début Août. Triumph Motorcycles Ltd et l'importateur pour le Benelux Goewils ayant trouvé un terrain d'entente.

Triumph Motorcycle Ltd (Le Mans) continue de travailler dans toute sa gamme de produits, accessoires, pièces détachées, ainsi que les services après-vente. Ils sont évidemment francophones en Belgique, aux Pays Bas et au Luxembourg.

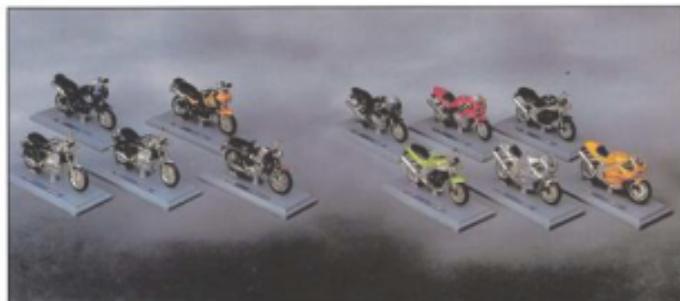
Une annonce en ce qui concerne la livraison des motos millésime 2001 est en train de se concrétiser (juste comme nous mettons ce numéro de *Topcar* sous presse).

Le nouveau système permettra aux concessionnaires d'être en relation par Internet avec l'usine. Ils accèderont ainsi au magasin général, réserve mondiale de pièces, passeront directement leurs commandes de pièces détachées, éléments ou accessoires et seront livrés sous 48 heures.

qui vous propose un superbe choix de modèles, fruits de technologies avancées, qui vous conduiront.

Les premières Bonnevilles seront disponibles chez vos concessionnaires pour Noël en Forest Green et Silver et Scarlet Red et Silver.

Heritage historique. Style on ne peut plus classique, retour à la pointe de la technologie, voilà le cocktail qui compose la nouvelle Bonneville.



Toute une collection de Triumph au 1/18 fabriquées par Maisto.

Histoire en images

Si vous êtes curieux de connaître l'histoire de la marque Triumph depuis ses débuts il y a près de cent ans, «Triumph Motorcycles» de John Tipler (chez Sutton) se doit d'occuper une place de choix dans votre bibliothèque.

Composé de reproductions, de documents provenant de la bibliothèque de l'usine et de la collection privée du journaliste Mick Walker, ce livre vous retrace en images l'histoire de Triumph de 1902 à nos jours.

Le texte se limite à de courtes introductions aux quatre périodes considérées par l'auteur comme étant les étapes phares de l'évolution de la marque (l'origine, Les années Turner, La Coopération de Meriden et John Bloor fait renaître le nom) Chaque photographie étant une véritable mine de renseignements pour qui manifeste un intérêt soutenu au monde Triumph.

Toutes les photos, même les plus récentes tirées du catalogue Triumph, sont en noir et blanc mais cela n'enlève rien – au contraire – à la qualité d'un livre que les adorateurs de la marque n'arriveront pas de parcourir encore et encore.

Cinq membres vont avoir la chance de gagner chacun un exemplaire du livre de John Tipler. Pour cela il suffit de répondre à ces deux questions :

Quel est le nom de celui qui fonda la marque en 1884 ?

Quel est le nom du président actuel ?

Vous nous adressez vos réponses sur papier libre portant votre nom, votre adresse et votre numéro de membre à RAT, PO Box 83, Hinckley, Leicestershire, LE10 3ZF England. Nous annoncerons le nom des gagnants dans la prochaine édition de Torque.

Macadam Trophy!

L'Éthème du dernier Macadam Trophy était «Faites prendre l'air à votre concessionnaire».

Le Macadam Trophy a été une réussite pour l'ensemble de notre réseau.

Malgré que le temps ne fut pas au rendez-vous la plupart des clients ont joué le jeu et se sont divertis grâce au programme organisé par leurs concessionnaires.

Comme vous pouvez le constater sur les quelques photos jointes, l'esprit Macadam Trophy était bien présent (Avenir Moto à Lille, ATS Triumph et moto Alan Leclercq)

Le nombre de participants était bien sur variable mais dans l'ensemble cela allait de 15 à plus de 300 participants ! Alors imaginez un peu si le temps était au beau fixe !

Merci à tous ceux qui contribuent à faire de cet événement Triumph un rendez-vous incontournable.

À l'année prochaine !



La TT 600 se paye Eurosport!

DÉCIDÉMENT cette moto bénéficie de tous les privilèges car Triumph a décidé de lancer un film publicitaire sur la chaîne Sportive Européenne Eurosport.

Pourquoi Eurosport ?

Parce que Eurosport c'est :

• Une présence dans plus de 50 pays !

• 245 millions d'Européens reçoivent Eurosport :

• 18 langues

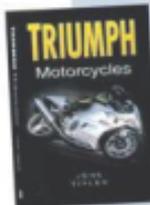
• soit : 1 foyer sur 3

Le spot publicitaire se présente sous la forme d'un spot de 15 secondes et sera diffusé autour de plusieurs « Grand Prix » du 18 août au 7 octobre 2000 tels que : Grand Prix du Portugal de Tchecoslovaquie, Rio et Valence.

Alors pour être sûr de ne pas rater la diffusion du spot Triumph, nous vous joignons le planning de diffusion.

Vous n'avez donc plus d'excuses pour rater la publicité TT600 Triumph.

GRAND PRIX DE	DATE	HEURES	Nombre de Spots
Août			
Tchecoslovaquie	18/08/00	Entre 12:30 et 13:00	1
Tchecoslovaquie	18/08/00	Entre 13:00 et 14:00	1
Tchecoslovaquie	18/08/00	Entre 14:00 et 15:15	1
Tchecoslovaquie	19/08/00	Entre 12:30 et 13:00	1
Tchecoslovaquie	19/08/00	Entre 13:00 et 14:00	1
Tchecoslovaquie	19/08/00	Entre 14:00 et 15:15	1
Tchecoslovaquie	20/08/00	Entre 12:30 et 13:00	1
Tchecoslovaquie	20/08/00	Entre 13:00 et 14:00	1
Portugal	01/09/00	Entre 13:30 et 14:00	1
Portugal	01/09/00	Entre 14:00 et 15:00	1
Portugal	01/09/00	Entre 15:00 et 16:15	1
Portugal	01/09/00	Entre 16:30 et 17:00	1
Portugal	02/09/00	Entre 14:00 et 15:00	1
Portugal	02/09/00	Entre 15:00 et 16:15	1
Portugal	02/09/00	Entre 16:30 et 17:00	1
Portugal	03/09/00	Entre 12:00 et 13:15	1
Valence	15/09/00	Entre 13:00 et 14:00	1
Valence	15/09/00	Entre 14:00 et 15:00	1
Octobre			
Baï D'Or	02/10/00	Entre 21:00 et 22:00	1
Baï D'Or	02/10/00	Entre 21:00 et 22:00	1
Rio	05/10/00	Entre 16:30 et 17:00	1
Rio	06/10/00	Entre 16:30 et 17:00	1
Rio	06/10/00	Entre 16:30 et 17:00	1
Rio	07/10/00	Entre 14:00 et 14:30	1
Rio	07/10/00	Entre 14:30 et 15:00	1
Rio	07/10/00	Entre 15:00 et 16:15	1
Rio	07/10/00	Entre 16:15 et 17:30	1
Rio	07/10/00	Entre 16:15 et 17:30	1
Rio	07/10/00	Entre 21:30 et 23:00	1





Le side original de Barry Sykes effectuant un tour d'honneur à Donington Park.



BARRY Sykes, originaire du Yorkshire, a le plaisir de nous présenter son 1200 Daytona équipé d'un side car.

Cet engin n'est pas que le seul exemplaire réalisé sur une base Daytona, mais c'est Barry lui-même, en tant que conducteur, qui rend cette moto bien particulière.

En effet Barry est passionné, et c'est pourquoi son engin pour qu'il lui permette de traquer encore la moto, ce qu'il fait tout au long de voyages dans le Royaume-Uni et l'Espagne et jusqu'en Espagne.

Le side Wasp accolé au Dayto a été fabriqué

Le side bien spécial de Barry

sur commande et peut contenir le matériel roulant de Barry. Toutes les commandes sont manuelles et le frein avant est accouplé à celui du side. La boîte de vitesses à commande électronique est munie d'un système intégré au guidon.

Cette création originale a été sélectionnée au Royaume-Uni comme étant l'une des machines les plus exceptionnelles pouvant être conduite par des handicapés lors des compétitions organisées par le « Charity Mobility Choice » et a permis à Barry de faire un tour d'honneur du circuit de Donington Park lors du « Mobility Road Show » du 24 Juin dernier.

Prendre l'Hovercraft une dernière fois.

Sil vous voulez emprunter une dernière fois ce moyen unique de transport rapide entre Calais et Douvres vous devez faire vite, la compagnie Hovercraft arrête sa ligne en Octobre.

Les aéroglosses en fin de carrière seront dorénavant remplacés par des grands et modernes Catamarans « Sea Cat » du même type que ceux qui sont déjà en service sur Boulogne - Folkestone, Ostende - Douvres et Dieppe - Newhaven.

La traversée durera 45 minutes.

Les membres du RAT bénéficieront d'une réduction de 30% sur les traversées assurées par cette compagnie. Appelez le 0800 00 3555 pour la France ou le 059 559911 pour la Belgique en donnant la référence ST/TRB pour les billets normaux ou EX/TRB pour les aller-retour à plus de cinq jours. Si vous traversez en voiture vous pouvez aussi avoir une réduction en tant que membre du club en utilisant le préfixe TRC.



Tous les honneurs sont pour la TT 600

En effet, la TT600 a fait l'objet d'un reportage sur la petite échelle qui monte M6 dans le magazine TURBO.

Pourquoi la TT600 ? Parce que c'est la seule 600 Supersport à injection de marché et que Triumph est la seule marque qui permet de changer la cartographie d'une moto via Internet en à peine 30 minutes !

Alors, vous pensez bien qu'une émission telle que Turbo ne pouvait que s'intéresser à Triumph et surtout à la TT600.

Mission Impossible 2

Le film à succès de cet été n'a pas échappé à Triumph ! En effet, un partenariat avec United International Pictures (UIP) a permis à nos concessionnaires d'exposer nos motos de la gamme dans l'enceinte des plus gros complexes de cinéma de France.

Chaque concessionnaire a également reçu des places de cinéma gratuites ainsi que des posters du film à exposer dans les concessions.

Nous vous remercions bien entendu le déroulement de cette opération lors du prochain Torque avec des photos à l'appui !

Week end dans le Verdon Ou la pelle du 18 Juin !!

UN coin sympa, les Gorges du Verdon ... Il n'y a pas beaucoup d'endroits où l'on trouve autant de motos (dans tous les sens) au même carrel !! Des copains de Ton Deux Un Mono et du RAT y organisent une sortie en cette fin du mois de juin ... Super, j'y vais !!

En route. Temps superbe heureusement. Les bornes de l'autoroute du sud s'enquillent sous les roues de mon Trophy 1200. 20h30, me voila arrivé après une série de petits virages sur les 30 kilomètres en sortie de l'autoroute. Idéal pour se réveiller. Un peu long quand-même comme inter-zone cette autoroute ! Un superbe petit château dans les collines, transformé en hôtel auberge, la piscine, le resta, ... consulté sur le web-book. Pas d'erreur. D'ailleurs à une table, en train de prendre l'apéro, se trouvent les participants à ce week-end !!

Repas sympa avec des spécialités du pays. On a parlé moto, tourisme, écologie ... et on a refait une partie du monde. Un gars sympathisant l'admission est à rémisi et à conseiller : Château de Pontillac à Riez, tel : 0033 (0)4 92 77 78 77. (Des renseignements du RAT sont les bienvenus et correspond à 10% de réduction

sur le séjour et l'apérif offert)

Un bon sommeil réparateur et après un copieux petit déjeuner et un

petit bain dans la piscine (pas la plus belle mais le plus agréable) s'est parti ...

Cadillac que c'est beau le Verdon une gorge valonnée de plus de 20 kilomètres, traversée au fil du temps par les caudex une route qui serpente au coup sur le plateau au dessus de la faille, un gouy à flanc de falaise, un coup au fond de la gorge le long de la rivière.

En plus, une route superbement entretenue, sans trous et sans graviers !! Il vaut quand-même mieux faire attention aux nombreuses voitures de touristes et autres véhicules qui arrivent en face. C'est souvent capot ! Attention à ne pas trop faire chauffer les freins, attention aussi à faire le plein au bon moment car, ce que l'on trouve le moins dans le Verdon, ce sont les pompes à essence. Un Trophy 12, c'est un peu lourd à arrêter avec ses 325 Kilos pour les freinages, et, dans le Verdon, il y en a des freinages ! Donc, PRUDENCE !

Voilà, c'est la fin de la journée. Un gros coup de moto, avec des copains, au soleil ... rien de tel pour le moral !! Vous savez de que l'on dit : on reconnaît un moteur heureux aux moniteurs sur son casque ... jetez un oeil au mien après un passage du côté d'Arles !

Jacques D., Toulouse (France)



En Suisse

EN Suisse les premières activités du club ont vu le jour. A l'initiative du concessionnaire Supersportrama de Son dans le Valais, une rencontre sera organisée dorénavant le dernier jeudi de chaque mois à 20h au pub Le Rothorn près de Sierre. Une sortie RAT aura lieu le Dimanche suivant cette réunion, départ prévu devant le Rothorn à 10h du matin. Le propriétaire du pub, André Salisz, lui-même propriétaire d'une Adventurer, promet à tous un accueil des plus chaleureux. Pour plus d'info contactez Jean Yves Bovin au 027 702 27 72 ou par e-mail à lecroxx@bluewin.ch



Balade normande

TRAVERSER le spectaculaire Pont de Normandie et ensuite faire une folle course avec des bicyclettes dans les rues d'un village – au grand amusement d'une foule de spectateurs – voilà les moments forts de notre balade normande de Juillet dernier.

Organisée par Serge Le Royer, membre local du RAT, cette sortie nous a permis de découvrir la beauté du bocage et des petits villages entre Caen et Lisieux. Nous avons également pu faire une agréable pause déjeuner dans le pittoresque port de Houffleur.

Certains des participants étaient venus de très loin, on notait la présence de motards venus de Picardie, de Paris et même de Suisse.

Nous avons terminé autour d'un pot d'adieu, tout au cidre local, dans le sympathique village de Mézidon... Et tout cela c'est fini par cette course assez surprenante.

Quand notre équipe est arrivée à Mézidon elle trouva les routes fermées et bondées de toute une file de spectateurs qui avaient assisté à une course cycliste locale. Après un moment de confusion, le temps que le peloton passe, la police ouvrit les barrières et la vague de Triumph déborda.

La vue de plus d'une trentaine de Triumph poursuivant la course cycliste dans les ruelles de ce

petit village normand produisit tant chez les spectateurs que sur les motards eux-mêmes, autant d'enthousiasme et de rire que la course par elle-même. Un grand moment d'amusement !!

Le succès de cette sortie a incité les membres locaux à planifier plus d'événements RAT en Normandie désormais. Vous aurez de plus amples détails dans les futures éditions de Torque.



Des motards n'ont pas hésité à venir de Paris et même de Suisse pour participer avec les normands à ce premier Normandie Run.



Le succès de cet événement est le prélude de futures autres Runs dans la région.



Retour vers le passé

VENEZ faire une balade dans le temps, cela fut l'invitation lancée aux participants du « Run Breton » organisé en Juin par le concessionnaire de Rennes United Motors.

En plus d'une superbe balade, seule idée dans la campagne bretonne les 10 participants furent encouragés de visiter l'église de « Le Petit-Platan » qui leur a permis de découvrir, lors de la pause dîner, la Bretagne d'autrefois.

Le très beau temps ensoleillé a permis non

seulement de faire un repas campagnard au plein air et de se promener dans ce pittoresque village, mais aussi a eu l'avantage de nous procurer un très bon moment de détente à l'ombre d'un vignon.

Une balade relaxante et tranquille qui se terminera par le pot de l'amitié de retour au magasin United Motors où nous avons d'ores et déjà planifié un certain nombre d'événements RAT pour la saison prochaine.



Un temps merveilleux et les paysages superbes de la campagne bretonne voilà le cocktail idéal pour une sortie réussie



Superbe «mise au vert» que ce premier événement RAT en Bretagne



Un repas traditionnel Breton nous attendait à la pause de midi

Bouvier Macadam



Le concessionnaire de Valence (26) a organisé le Trocathlon du Macadam Trophy une balade en Ardèche, Pascal Bouquet raconte :

Organisée par BOUVIER père et fils, concessionnaire Triumoh à Valence dans la Drôme, une petite escapade ardéchoise était au programme de cette journée qui débute au magasin par un café d'accueil. On recense plus de 20 motos et seuls ou en duo sont le soir pris la direction de la haute Ardèche, lieu traditionnel de passage du célèbre rallye de Monte Carlo. Le temps était quelque peu maussade mais personne n'a oublié la bonne humeur et après un repas traditionnel et copieux à Miralhas nous continuâmes notre périple par la fameuse spéciale chamois-gauffre d'Entraygues-sur-Vilaine. Le retour s'effectua par tout un tas de routes pittoresques et le verre de l'amitié termina cette journée qui nous de bien nous avait fait parcourir pas loin de 250 km.

NOTRE CONCOURS RESERVE AUX MEMBRES

GAGNEZ une montre "Classic" (le modèle le plus aimé dans la gamme) grâce à notre concours gratuit.

Il vous suffit de remplir le formulaire et de le renvoyer à RAT, PO Box 83, Hincley, Leics., LE10 3ZP, England.

Deux autres gagnants par tirage au sort recevront chacun un tee shirt du RAT.

Nom:

Adresse:

Numéro de membre:

▼ Félicitations à Bruno Galois, de Cognéac en France, qui a remporté la combinaison de pluie mise en jeu dans notre dernier numéro. Victor Castellanos de Las Gatos en Californie, et Paul Korabjko de Kidderminster en Angleterre, feront les autres gagnants et recevront chacun un polo du RAT.

Le RAT sur quatre roues

SUPERBE Dimanche de début Juin qui a permis à l'équipe de Technic Motos Nîmes d'effectuer son challenge karting sur la piste de La Calmette (Gard)

Nous étions une trentaine pour cette sortie qui, pour une fois, n'allait pas nous faire « bouffer du kilomètre » selon la bonne vieille expression d'Hervé, responsable de l'organisation.

En fait pour s'affronter sur la piste, il n'y eut que 14 courageux ... ceux qui étaient restés derrière les grilles le regardèrent bien vite. Après une séance d'essais libres et une séance d'essais chrono ce fut le challenge tant attendu qui vit la victoire de Francis Hinot devant Hervé. Malgré tous ses efforts, il n'avait pas pu le passer après un « reasoning » spectaculaire. Vincent Borel, qui brille autant sur circuit qu'en rallye, en tant que détenteur du record du tour, fut lui aussi sélectionné pour représenter Technic Motos lors de l'éventuel challenge des concessionnaires qu'Hervé a l'idée d'organiser en Août-mars prochain.

Tout ce petit monde se retrouva après l'agentif et la remise des prix à la manade Chomel pour déguster une gardianne dans un cadre magnifique. Tard dans l'après midi, après quelques jeux taurins, certains eurent envie d'aller piquer une tige ... Et ce projet nous que tout cela se termina ... En Occitania bien sûr, chez Annie et Hervé à propos d'une pasta partie qui se termina fort tard !

Encore une superbe journée à mettre à l'actif de l'équipe de Technic Motos Nîmes qui suit tout autant varier les vitaires que varier les paysages et les activités ... A quand la prochaine ... Et surtout en quoi la prochaine !

Dans les îles

POUR les membres de l'équipe nous a été organisée par la visite aux îles de Skye et à l'île de Man, Le Club d'Western Isles Adventure s'a organisée un week-end de randonnée sur la côte ouest de l'Écosse au cours duquel 40 Triumph ont pu explorer cette région pleine de paysages impressionnants.

Le TT de l'île de Man a été la toile de fond du rassemblement de Juin où nous avons pu participer au fameux « Mad Sunday ». Après une petite déjeuner à Laxey et une pause déjeuner où ils ont pu assister à la course à Ramsey, les membres ont regagné la



capitale de l'île Douglas où ils ont pu rencontrer le team Jack Lilley ainsi que ses pilotes Jim Hodson et Andi Notman qui pilotaient des TTT600 en course.

Deux îles et deux expériences totalement différentes. La joie de découvrir les paysages accidentés de l'île de Skye et celle de voir de l'intérieur les fameuses courses du TT, voilà les moments forts de l'été pour les membres du RAT



On a visité la maison

Ce sont près de 1000 membres qui ont visité la nouvelle usine Triumph à l'occasion de notre première « visite de la maison » qui s'est déroulée courant juillet.

Non seulement les concessionnaires de toute la Grande Bretagne avaient organisé des voyages à destination de l'usine mais ce sont des centaines de membres venus tout du Royaume Unis qui ont participé à cette visite.



du monde entier qui avaient de leur propre initiative décidé de rejoindre Hinxley

pour cet unique événement.

En plus d'avoir la chance d'être les premiers à visiter la nouvelle usine de production, les membres purent apprécier au spectacle de cascadeurs, se distraire et profiter des « hospitalités » dignes d'un GP.

Les plus courageux furent capables de s'essayer sur des très beaux motos à faire les fans des VTT tandem, un appareil composé de deux vélos liés l'un à l'autre roulant côte à côte. Le seul petit problème étant que seul l'un des passagers pouvait diriger l'engin alors que l'autre était chargé du freinage... mais celui qui conduisait avait les yeux bandés !!

D'ores et déjà nous avons prévu cette même manifestation pour l'été prochain, encore plus importante, à cette époque la nouvelle usine sera dans sa production pleine de dévotion. Nous ne manquons pas de vous prévenir de la date et du programme des qui écouleront, liés dans les prochaines éditions de Torque.



Jason Finn dans ses œuvres

Un petit tour aux Pays Bas



LES onze villes du Friedland historique ont été, en Mai, visitées au cours de la manifestation "Eldstedtensch" du RAT.

C'est par un soleil radieux que les 58 participants ont pu baigner, tout au long des 220 kilomètres que comportait cette balade, dans l'atmosphère bien particulière des paysages hollandais avec ses canaux, ses digues et ses champs toujours verts.

C'est le concessionnaire local Motozoo qui avait organisé cette sortie qui inclut une pause déjeuner dans un Molen à vent typique du paysage hollandais.

Réclamez votre autocollant gratuit

Non disponible dans un nombre limité d'autocollants officiels Triumph à distribuer aux membres du RAT. Pour le recevoir il suffit de nous envoyer à RAT, PO Box 83, Hinxley, Leics, LE19 5ZP, England, une enveloppe à votre nom, correctement affranchie, d'un format minimum de 22x38 cm et d'indiquer la mention autocollant sur celle-ci.

Nous ne pouvons pas garantir qu'il y en aura pour tout le monde mais croyez nous, nous ferons notre maximum pour votre satisfaction.

Cela va se passer en France

Septembre



Sur la route de Stevenson

ROBERT
L'astucieux Stevenson, l'auteur de "Tite et Tobie", a, au siècle dernier, décidé de voyager à travers des Cévennes avec son ânesse Modeste. De là est né un roman célèbre : "Voyage avec un âne à travers les Cévennes". C'est sur ses traces que nous allons nous promener le week-end du 30 Septembre au 1er Octobre 2000.

Selon la formule qui a tant eu de succès lors du Salt Road Race et du Chemin des

Cévennes nous allons effectuer un rallye devinettes le premier jour et une balade au road book le lendemain. Afin de satisfaire ceux qui ne voudraient pas se casser trop la tête pour répondre aux questions parfois un peu difficiles que se nous concoctent Hervé, il sera possible dès le premier jour d'effectuer une balade au road book, plus longue que le rallye mais qui récompense l'ingénieur de celui-ci dans certains endroits. De toute façon, que soit pour le rallye ou pour la balade soyez sûrs que vous empruntez des routes absolument merveilleuses au fil des paysages cévenols pleins de couleurs chatoyantes à cette période automnale.

Le départ s'effectuera de St Jean du Gard. Rendez vous le 30

à 9h30 du matin devant la pittoresque gare. L'arrivée se situera à quelques kilomètres de Puy en Velay, à Pradelles, après un parcours d'environ 200 km. Le lendemain nous effectuerons une balade au road book où chacun pourra rouler à l'aire qui lui conviendra et utiliser divers itinéraires. Rendez vous pour tous à St Jean du Gard où nous aurons le probable accueil de cette partie à l'Esplanade tropical.

Réservez avec membres du NAT cette manifestation leur contacta une somme forfaitaire de 850 F par personne comprenant le road book et les questions du rallye, l'apéro du Samedi soir, la remise des prix, le repas gastronomique (vin et eau comprise). L'hébergement en

hôtel ou en gîte confortable, le petit déjeuner campagnard du Dimanche matin et le lunch d'arrivée avec la visite du superbe aquarium tropical de St Jean du Gard le Dimanche après midi. Compte tenu du nombre limité de places (hébergement oblige) les inscriptions sont prises dès maintenant auprès d'Hervé DESCHAMPS au 06 05 42 96 ou 06 03 34 48 46 ou sur le site Internet www.321motocross.com ou encore par mail à hervehdj@wanadoo.fr

Les sponsors de cette sortie sont : Les pneumatiques Bridgestone, les villes de St Jean du Gard et de Pradelles, l'aquarium tropical de St Jean du Gard et le petit train à vapeur des Cévennes.

Balade des Monts de Flandres

ÉMERGEANT de la plaine des Flandres, les collines des « Monts de Flandres » dominent à l'horizon entre l'Escaut et la Belgique et forment un surprenant contraste avec la plaine qui l'entoure.

Les Monts des Charls, Mont Noir, Boisberg, Mont Kermel et Mont Casel ont depuis des siècles été des endroits très sujets à bien des batailles dans l'histoire plutôt agitée de cette région. Mais aujourd'hui c'est un paysage plein de calme et de pais au long

de douces pentes boisées, où serpentent de petites routes de campagne qui vous accueillent.

Voilà la région choisie par l'équipe d'Avenir Monts de Lille pour son premier événement d'Automne. Devant le succès des différentes sorties qui ont été organisées et devant la popularité continuellement croissante des activités tout au long de cette saison, ils ont décidé de faire de la balade des « Monts de Flandres » un événement qui se reproduira chaque année.

La balade de cette année se déroulera le 24 Septembre. La journée débutera à 10h du matin par un café de bienvenue à Avenir Monts de Lille. Le départ sera donné à 10h30 et vous pourrez visiter toutes les « montagnes » durant le parcours de la journée, traversant la frontière franco-belge à plusieurs reprises. Le programme comprend un arrêt dîner dans la pittoresque ville de Bergues et une



hale

à la cathédrale de Casel.

Pour terminer nous reviendrons chez Avenir Monts de Lille, où un pot de l'amié sera offert.

Pour de plus amples informations vous pouvez contacter Bertrand Gopez au 06 34 35 72 62 (portable).

Enfin dernière la visite des impressionnants Monts de Flandres fut le début de la réussite des événements organisés par l'équipe de Lille. Ils ont décidé d'en faire un pèlerinage annuel.



nce et dans le monde ...

Octobre

Route des Cathares

VOUS pourrez visiter les citadelles fortifiées et rouler au pied des Pyrénées tout au long des chemins qu'emprunteront les hérétiques cathares si vous nous rejoignez pour « La Route des Cathares » dans le Sud Ouest de la France le 22 Octobre.

Départ à 10h de la place de l'hôtel de ville à Narbonne pour prendre la direction de Minerve, visite, puis déjeuner dans la cité de Carcassonne. Nous reprendrons ensuite la route, direction des Corbières, que nous traverserons pour arriver au château cathare de Quéribus. Retour

ensuite pour Narbonne pour un pot d'adieu.

C'est notre membre local, Martin de Cayless, anglais de naissance mais languedocien de cœur qui organise cette balade. Dans son hall à Coursan (34) vous pourrez être hébergés si vous venez de loin à l'occasion de cette sortie (é) même si vous désirez plus simplement visiter la région.

Vous pourrez le contacter au 04 68 33 56 71 ou par e-mail : Lucroses28@wanadoo.fr



Carcassonne.



Quéribus



Martin de Cayless organisateur du Chemin des Cathares.

Circuit de Picardie free.fr

UNE première en Picardie ! Arpenter les superbes routes traversant les forêts et les vallées de la région, visiter des sites historiques, en particulier la célèbre cathédrale de Laon et le magnifique château de Pierrefonds, voilà le programme de cette balade de près de 200 km.

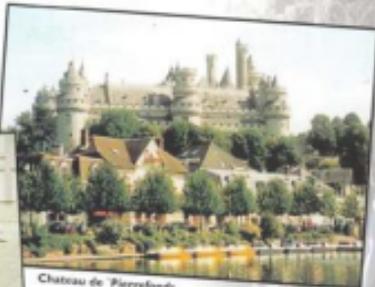
Prévue pour le 8 Octobre, cet événement est organisé par un propriétaire de Daytona ... notre membre local Yves Gamba. C'est la première fois que nous faisons quelque chose en Picardie et nous espérons que cet événement réussira un maximum de rencontres. Le parcours comprend pas mal de visites et il est prévu de prendre le repas du midi ensemble.

Rendez vous pour le départ sur la place du marché couvert à Chauny (Aisne)

Pour plus d'info contactez Yves Gamba au 03 25 52 13 60 (yvesgamba@wanadoo.fr).



Yves Gamba



Château de Pierrefonds.

Sorties dans le monde entier



AUSTRALIE

Rallye
Triumph
Australie

TRIUMPH Australie organisera pour la sixième année le Rallye Triumph dans le décor touristique des montagnes enneigées de Jindabyne en Nouvelle Galles du Sud les 11 et 12

Novembre prochains.

L'inscription sera à 65€ par adulte et 25€ par enfant. Cela inclura l'entrée, la médaille commémorative, le tee-shirt et les deux repas du Samedi.

Vous pouvez vous inscrire auprès de Triumph Australie au +61 3 981 9764

GRANDE BRETAGNE

Border
Raid 2000

VISITER les landes romantiques, revécues dans le film "Brocheant", dans les paysages

de Borderline

Le Angleterre et l'Ecosse à l'occa-

sion du "Border Raid 2000". Voilà ce que ton voyage propose pour le week-end des 16-17 Septembre prochains.

La balade partira de l'auberge Grandington à Newcastle-sur-Tyne (+4870 242 8000) à 10h30 le Samedi. Vous roulerez à travers cette superbe région et passerez la nuit à Melrose au George et Abbotford Hôtel (+44 896 822300), prix spécial pour les membres du RAT : 150 par personne pour le dîner, l'hébergement et le petit-déjeuner. Dimanche matin, vous grimerez l'hôtel pour une seconde journée de balade à l'occasion de laquelle vous pourrez admirer la vue depuis le Carter Bar et rouler sur la route côtière roller

A68. Pour plus d'information contactez Lee Parlow au +44 1455 891515.

« Cruiser » en Cornouailles

VOUS VOULEZ, à l'opposé, visiter Land's End à l'extrême sud ouest de la Grande Bretagne les 14 et 15 Octobre prochains. Notre "Cornish Coastal

Caper" vous emmènera dans cette région sauvage, bordée de hautes falaises durées tout un long week-end. Départ de l'auberge Taunton (+44 0870 242 8000) à 10h30 le samedi. Nous allons parcourir toute la côte sud jusqu'à Land's End avant de nous installer pour la nuit au Queens Hôtel de Pouncian (+44 1736 862371). Pour les membres du RAT nous proposons un prix spécial de 155 par personne pour le dîner, l'hébergement et le petit-déjeuner.

Nous repartirons à 10h30 le dimanche pour découvrir la côte nord en suivant la très belle route de la côte entre Cornouaille et Devon.

Pour toute information contactez Lee Parlow au +44 1455

891515.



La côte splendide de la Cornouaille invite les membres du RAT en Octobre.

web pour avoir un peu plus de détails <http://www.writtenhillsantacruz.com> ou appeler Bill au 001 831-722-6262.

Et, en Octobre le rallye du RAT se déroulera en même temps que la semaine de la moto à Del Mar dans le sud de la Californie. Pour plus d'informations contactez par mail Greg Casey au : grasey04@aol.com

COSTA RICA

Ricaventura

HERVÉ Descamps, l'organisateur de tant d'événements RAT en France a décidé de s'investir aussi en Amérique Centrale. Il

vous invite à participer à des séjours de découverte du Costa Rica à moto (malheureusement, et compte tenu des partours emprunés, pas encore en Triumph !!)

Les aventures costariciennes durent 11 jours dont 9 de découverte et sont conçues sur la formule du tout compris : Aller retour avion depuis la France, hébergement en pension complète en hôtels de luxe et en B&B, activités diverses hier moto (pêche au gros, surf), visites, location d'une moto, carburant, assistance et guide (parlant français)

Traversez de forêts tropicales, visitez de parcs nationaux, découvrez de vastes et plages superbes de l'Océan Pacifique sont au programme.

Le premier voyage est prévu pour Novembre, le deuxième pour la fin de l'année de l'été prochain. Aucune expérience en moto ou terrain à ce obligatoire.

Pour de plus amples renseignements contactez Hervé Descamps au 0033 (0)4 66 85 42 96 fax : 0033 (0)4 66 85 40 57, e-mail herve.jdlp@wanadoo.fr.

Plus d'info sur le site Internet www.321moto.com

USA

Promenades californiennes

DEUX événements sont au programme en Californie pour tous ceux qui souhaiteraient faire le voyage en Côte Ouest cet automne.

Le "California RAT Riot" qui se déroulera du 22 au 24 Septembre. Situé à Santa Cruz ce rassemblement comportera des balades, et un banquet. C'est la troisième édition de ce grand événement, organisé par Bill Palm de Triumph à Santa Cruz. Vous pouvez visiter son site



Volcan Arenal

Mais qu'est ce que c'est ? Au départ c'est une pâte nettoyante qu'utilisent tous les mécanos. Un peu ce qu'il vous faudrait pour faire disparaître la poussière que vous allez manger en suivant cette hyper sportive sur base Triumph, la « *Projet Zwo* », qui elle aussi est rapide ... et orange !! Si on marie un Speed à une Daytona voilà ce que cela peut donner !!

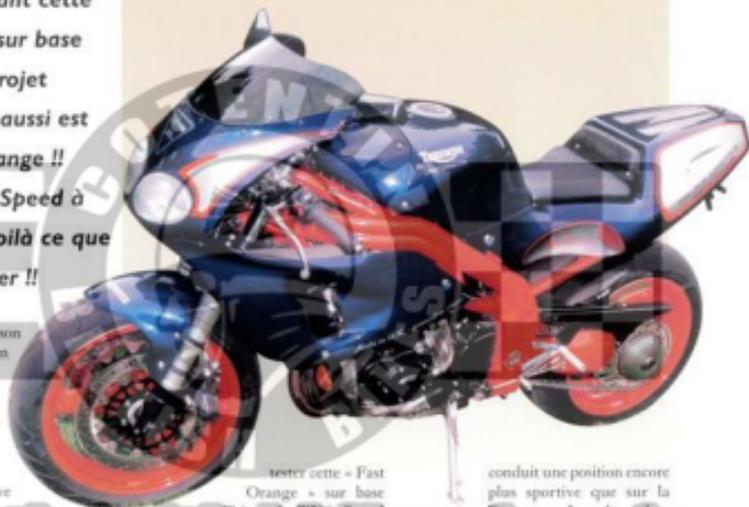
TOUT après tout, le son aigu qui émerge en permanence du trois-pattes à pleine charge a envahi tout le circuit, de la ligne droite jusqu'au tribunes les plus éloignées résonne son écho. La béane arrive dans la ligne des stands en burilant et au siffler et mesure qu'elle frôle et hurlement se découpe en notes aux caractères.

Cette musique nous cause les oreilles mais on peut y trouver pourtant une certaine harmonie.

« C'est elle, c'est la moto que je veux ! » Radieux, le sourire jusqu'aux oreilles, Gerry Wagner, essayeur pour le magazine allemand MOTORRAD, ne peut pas attendre l'arrêt total de la machine pour exprimer sa satisfaction, ses cris de joie en arrivent même à couvrir le grondement du moteur de la machine qui se calme peu à peu.

C'est jour d'essai sur le circuit d'Hockenheim. C'est toujours une fête pour les gens de MOTORRAD mais aujourd'hui est une journée tout à fait particulière car ils ont l'occasion de

Fast Orange



tester cette « *Fast Orange* » sur base Triumph T500 Speed Triple. Elle est préparée par Michael Stocker, le patron de la Sport-Connection - Compagny, à Puzos (Allemagne) - (téléphone 062 53 8 6489 <http://www.sport-connection.de>).

Son œuvre, baptisé « *Projet Zwo* » est un véritable régal des yeux tant pour les petits nouveaux que pour les vieux routiers du magazine.

De premier abord, la Triumph ainsi préparée ressemble plus à une Daytona qu'à un Speed Triple. De par leur nature ces deux motos partageant le même cadre et dont les bases moteur sont identiques, sont relativement proches. Le « *Projet Zwo* » a utilisé le meilleur de chacune des machines et brille au firmament de l'univers moto comme une créature hybride, lascive et harmonieuse, offrant à celui qui la

conduit une position encore plus sportive que sur la Daytona. Les bracelets Lucas sont un peu plus bas et les repose-pieds légèrement plus hauts, si on ajoute en plus une hauteur de selle plus faible on s'aperçoit vite que l'angle pris par les jambes apporte un confort insoupçonné chez une hyper sportive.

La couleur étonnante de cette moto fait ressortir sa ligne. Le cadre, le bras oscillant et les roues sont d'un orange vif - une couleur plastifiée pour assurer un meilleur élat et une plus grande résistance - ce qui contraste agréablement avec le reste de la moto peint en un discret bleu métallisé. Une fois que votre œil s'est accoutumé à l'éclat des couleurs vous pourrez apprécier le design de la ligne générale de la machine qui utilise le bloc optique de la Daytona.

La selle, individuelle bien sûr, est remarquablement bien finie. Vous allez de suite me poser la question : mais ou est donc passé le silencieux ?

Eh bien, il a été tout simplement remplacé par une pièce fabriquée à la main que l'on a intégrée dans la coque arrière afin de la faire disparaître. De cette façon la ligne générale de la moto n'est pas cassée ... et le son de l'échappement est unanimement apprécié ... un son qui arrive directement des entrailles du moteur !!!

Le 885cc du T509 de départ a subi un sacré coup de boost. Merci au kit de perçage Big-bore (On est passé de 76 à 81mm pour les alésages) et aux pistons oscillants ... qui nous ont permis d'atteindre le litre de cylindrée et une prise de régime max.

La cure de vitamines a été complétée par la modification de l'ensemble soupapes admission et échappement, et la mise au point d'un échappement maison. Et encore ce n'est pas fini ... On devrait trouver encore quelques chevaux supplémentaires en augmentant l'admission.

En terme de puissance le « Projet Zwo » a été conçu dans le respect des origines purement Britannique de cette moto. Douceur des gaz, peu de vibrations, maniable, protection très acceptable, couple, ... une vraie « crème » anglaise !

La « Zwo » est conçue pour arpenter les petites routes sinueuses, capable de se tirer la bourre avec n'importe quelle autre moto sur les chaussées les plus déformées.

Pour compléter le tout la « Zwo » fait quelques 78kg de moins que la Daytona .. Les suspensions - qui ne sont déjà pas si mal à l'origine le mono bras s'accordant bien avec la fourche sur les deux motos - ont subi une préparation spécifique. L'arrière a vu arriver un amortisseur Technoflex un peu plus long, et

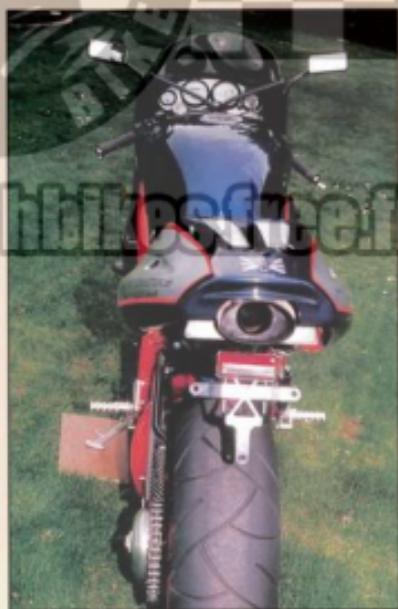
la fourche s'est vu un peu modifiée au niveau de l'angle de chasse.

Le panel des modifications serait bien long à décrire mais le tout apporte la quintessence des deux modèles réunis...

Il est bien évident que la note est quelque peu salée ... Il faut compter aux alentours de 20 000 DM (à peu près 80 000 FF) pour avoir la même ... mais pour cela l'acheteur aura le plaisir de conduire une moto qui n'est pas loin d'approcher le culte en matière de caractère et de performance.

En toute simplicité !!! ■





Brian Tarbox a rencontré l'équipe des ingénieurs d'Hinckley, responsable du développement du nouveau bicylindre de chez Triumph, et il rapporte en exclusivité pour les membres du RAT l'historique de la naissance de ce nouveau modèle.

Mais quand allez-vous construire la nouvelle Bonneville ?
 Cette question a été posée à maintes reprises aux gens de l'usine depuis qu'ils ont dévoilé leur nouvelle génération de trois et quatre cylindres, voici maintenant presque une décennie.

La réponse nous pouvons maintenant la donner : « Elle est là !! »
 Nous dévoilerons ce nouveau modèle à l'exposition Internet 2000 de Munich et elle sera très bientôt chez votre concessionnaire.

La moto la plus célèbre du monde est de retour, plus belle et plus performante que jamais.

Par son look et son caractère elle sera la dignitaire héritière de son illustre ancêtre mais son moteur et son cadre sont conçus pour répondre à la demande du motard d'aujourd'hui, tout en étant dans l'esprit de la moto qui a fait de la Bonne une vraie légende.

Bicylindre bien sûr, mais cette 2ème version du chef d'œuvre de Edward Lee Turner sera équipée d'un refroidissement au huile, double arbre à cames en tête et quatre soupapes par cylindre.

Avec un alésage course de 86/68, une cylindrée de 790cc et un traditionnel calage à 360° la nouvelle Bonne dispose de balanciers

d'équilibrage qui supportent les vibrations indésirables sans pour autant faire disparaître ce battant de cœur voluptueux qui différencie ce twin vertical des autres.

D'un coup de piston vous animez ce bloc mûlé sous pression, alimenté de deux carburateurs Keihin de Bonne.

Ceux-ci sont équipés d'un système de réduction électronique, capable pour transmettre les informations relatives à l'ouverture des gaz au boîtier électronique que la machine soufre au ralenti ou qu'elle soit à plein régime.

Il y a aussi une valve pilotée qui gère le système anti-pollution en nettoyant les émissions, injectant de l'air juste après les soupapes d'échappement.

Le modèle destiné au marché allemand sera, lui, équipé d'échappements catalytiques.

En ce qui concerne la transmission on reste dans le traditionnel : Embrayage multi-disques à sec, boîte cinq vitesses et chaîne secondaire de huile résistante. La couronne arrière de 62 dents ramènera la machine à une vitesse maxi d'environ 215km/h. Le couple maxi de 60Nm sera obtenu à

seulement 3500 trs/min et 90% de la puissance sera délivrée entre 2750 trs/min et le limiteur qui agira lui à 7400 trs/min.



COMPTON MOTORCYCLES

La Bonnie

est de retour



cotentinbritishbikes.free.fr



Les dessinateurs du moteur ont dû concilier performance et esthétique en restant dans l'esprit de la magnifique Bonnie T120 des années 60 sur lequel ce modèle est basé. L'équipe qui a travaillé sur le chassis a dû relever le même défi. Il ne fallait pas lighter ce nouveau moteur dans n'importe quel cadre mais utiliser le cadre traditionnel des twins aussi été impensable. Il fallait concevoir un cadre, des suspensions et des freins qui allaient répondre à la demande actuelle.

Il leur fallait obtenir un freinage et une stabilité sans faille. En vérité il leur fallait être excellent dans leur réalisation. Celle-ci ne fut pas chose facile mais le résultat, à l'arrivée, se révèle parfait. Cachée sous un réservoir de 16 litres de capacité (avec des décorations peintes à la main) la pièce maîtresse du cadre est une mono poutre en acier haute résistance, le reste se composant de deux tubes jumeaux et d'un double berceau moteur qui se démontent pour faciliter l'assemblage.

Le bras oscillant pris juste derrière le Carter, assure la rigidité de l'ensemble et permet un empilement très compact de 148mm. La distance entre les axes au sol avant et arrière est identique à celle de la T120 et son angle de chasse et classe, est également la même (29° et 117mm).

La robuste fourche télescopique Ø47mm assure un aménagement et garantit une conduite bien plus sûre que son aînée des années 60. Les seuls ajustements de suspension possibles se font sur la pré-charge des ressorts choisis des amortisseurs arrière. Vous ne regretterez pas d'avoir une multitude de boutons et de cadrans pour jouer avec... La moto s'en passe très bien. La jante avant chromée porte un pneu en 100/90R19 et l'arrière 100/80R17. Le frein avant assure 400mm de course et 210mm de diamètre sur un autre de 210mm les deux étant équipés d'un disque à double plateau.

La faible hauteur de selle, le centre de gravité placé très bas, la puissance progressive, la direction précise et l'agilité font de cette Bonneville une moto très amusante à conduire, un outil pratique pour tous les jours et qui ne rechignera pas à vous emmener en week-end. Elle peut être très excitante comme très cool selon votre hauteur et votre désir.

Tout comme la récente Bertle, réincarnation de la voiture la plus proche de tous les temps qui est aujourd'hui le symbole de la mode sur 4 roues, la Bonnie va en être l'équivalent sur 2. Véritable Phénix, sans passer à la mode rétro, cette moto se remarquera autant, sur votre parking ou sur celui d'une réunion de rockers, que sur le front de mer du côté de St Tropez. La classe avec un grand C mais par-dessus tout, une excellente routière.

L'idée de départ

Ressortir la Bonnie dans une version plus moderne a toujours représenté pour les gens d'Harley une stratégie à long terme.

La priorité a d'abord été donnée au fait de montrer au monde entier que Triumph en tant que constructeur majeur, savait faire des machines de qualité, superbes et fiables. C'est toute la gamme modulaire des trois et quatre cylindres qui fut l'artisan de cette réussite. Fabriquer une Bonnie - même une Bonnie

moderne - comme premier nouveau modèle de la marque aurait donné à la critique l'occasion de dire que la technologie de Triumph se limitait aux livres d'histoire, que la moto était devenue chez eux un produit de nécessité plutôt que de désir.

Aujourd'hui la compagnie a montré que nous pouvions produire n'importe quel type de moto, quel que soit le état de la clientèle. Faire aujourd'hui une Bonnie est la preuve que Triumph nous sommes à confiance en son futur mais aussi en fibre de son passé.

Quand il fut lancé sur le marché en 1991, la 650cc T120 était, dans la gamme, la moto la plus rapide que l'on pouvait acheter. Son surnom vient du lieu où Johnny Allen avait établi son record de vitesse à 214 mph, c'était à Bonneville Salt Flats dans l'Utah.

L'usage de ce nom aurait pu se faire, au cours de la décennie passée, sur n'importe lequel des superbes modèles sportifs multi-



britishbikesfree.fr



cylindres de la production, cette conception sportive aurait pu se justifier facilement, mais nous avons insisté à la tentation parce que le nom même de « Bonneville » est attaché à quelque chose de bien particulier pour la plupart des motocyclistes.

Quand vous en parlez aux enthousiastes, Triumph se devait de sortir une nouvelle Bonneville qui devait être un twin vertical à 360° et refroidissement par air. Cette moto doit être le superbe reflet de celle qui l'avait précédée et, tout en en gardant le caractère, elle se devait en avoir aucun des défauts.

Conception et développement.

Triumph avait toujours projeté de construire une telle moto, mais ce n'est seulement qu'en avril 1997 que les ingénieurs ont commencé à travailler sur le projet et à le

mettre sur papier. Tous les responsables de la compagnie – que ce soit des départements ingénieurs, designers, stylistes, production, vente et marketing se sont réunis pour discuter du projet 908MD – la nouvelle Bonneville.

Ils sont tous tombés d'accord sur une chose : la plus belle Bonneville était sans nul doute la T120 de 1969. C'était ce modèle qui devait servir de gabarit pour le nouveau dessin.

La ligne du réservoir, le phare chromé, les pots en forme de sarbacane et le carter d'allumage en forme de corne étaient les ingrédients clés que le nouveau modèle se devait de perpétuer. Mais le modèle 69 était plus qu'une jolie moto. Les propriétaires d'alors en montraient les plus grandes marques de satisfaction.

La position de conduite, la faible hauteur de selle et la géométrie du cadre faisaient aussi partie de la formule gagnante. Ces données ont été également reprises à la lettre pour

effectuer le dosage.

C'est comme pour le moteur, eh bien, twin vertical, c'est à 360° et refroidi par air il avait été, twin vertical, c'est à 360° et refroidi par air il sera. Quelle allait être sa cylindrée ? La Bonneville était arrivée à 750cc en 1973. La priorité était le couple maximum à un régime de base, il fut donc décidé que la nouvelle version aurait une cylindrée un peu plus importante. Il allait falloir aussi s'attaquer au problème des vibrations.

Maintenace c'était à chaque département à se mettre au travail en fonction de ces impératifs. A cette étape les cartes étaient dans les mains des dessinateurs du moteur. En juillet ils présentent les plans détaillés de celui-ci. L'apparence générale de l'original twin cultivait, avec sa fente verticale dans les carters et ses cylindres en forme de haris avait été habilement maintenue mais la spécification du montage sous haute pression pour tout le moteur (qu'il fallait se débrouiller pour couler horizontalement bien sûr) avait été remplacée aux normes d'aujourd'hui.

Triumph avait été le pionnier dans la réalisation des twin verticaux « modernes » dans les années 30. Aujourd'hui ils devaient montrer le chemin dans la réalisation d'un moteur à double arbre à came en tête, d'un design bien caractéristique, refroidi par air et libre et à quatre soupapes par cylindre afin d'assurer une combustion optimale.

Le 650 CC Bonneville avait un alésage course de 71mm x 82mm. Les dernières 750cc (en réalité 744cc) avait la même course mais l'alésage était porté à 76mm. Le nouveau moteur, avec une cylindrée de 790cc a un alésage course de 80mm x 88mm. La course plus courte et l'alésage plus important assurent les dimensions idéales pour les soupapes et la chambre de combustion, réduisant les dimensions du moteur et produisant moins de vibrations secondaires. Des balanciers d'équilibrage améliorés par pressage à chaud et à l'arme de précision permettent au moteur d'être plus agréable dans sa plage d'utilisation et réduisent les vibrations normalement associées aux twin c'est à 360° qui tournent à l'unisson. L'eau est utilisée dans un rôle de réfrigérant que de lubrifiant pour le moteur à carter humide et passe dans un radiateur positionné sur les tubes du cadre pour aider à évacuer la chaleur.

Il fallait garder à l'esprit son apparence originelle. La chaîne de distribution positionnée au centre des carters plutôt qu'à l'extrémité a permis de conserver la forme en haris des cylindres, qui ont été peints en noir pour ressembler encore plus à leurs prédécesseurs en acier.

Le carter d'allumage en forme de corne, tellement associé aux twin Triumph, protégé maintenant l'alternateur qui est situé à l'opposé du démarreur électrique. Pour garder cette apparence caractéristique, la



chaîne secondaire est posée de la gauche à la droite avec le pignon de transmission logé sous un carter séparé conçu pour ressembler à celui des plus récentes Borealis.

Cette moto va disposer de plus de puissance et de plus de couple que n'aurait jamais imaginés les propriétaires des Borealis d'autant c'est pour cela que Triumph est fermement convaincue qu'elle dispose là d'un produit prédestiné à un grand avenir.

L'étape suivante était de concrétiser ce qui avait été conçu sur le papier.

Le premier moteur du prototype fut mis en route sur banc d'essai dans le département design et développement de l'usine d'Hinckley en décembre 1998.

Un membre du secteur commercial raconte : «Après qu'il eût réglé quelques réglages, je suis allé le voir et l'entendre tourner. Beaucoup de membres du personnel étaient aussi présents. C'était un événement très important – la naissance de notre bébé. Ce fut un grand moment, tu ne peux pas imaginer le plaisir et la fierté que nous avons eue. »

Des heures innombrables de test sur banc d'essai ont suivi.

Pendant ce temps, l'équipe qui s'occupait du développement du cadre était, elle aussi au boulot, travaillant en collaboration avec les concepteurs et les designers du moteur pour arriver jusqu'à une totale synergie entre la forme et la fonction.

La première masquette en 3D de la moto avait été conçue à peine un mois après que les spécifications de nouveau modèle aient été déterminées. La majorité des ingrédients avaient été amenés dans la cuisine dès le début. Le plat ne pouvait être qu'une réussite. Il n'y eut en fait que de menues transformations dans un souci d'esthétique, comme l'angle d'inclinaison des silencieux d'échappement, la forme de la selle et celle des panneaux latéraux.

Le châssis roulant a dû également s'adapter au niveau de performance que l'on réclame aujourd'hui. La manabilité et le freinage avaient été les points faibles de la Bonneville d'origine. Maintenant cela se devait d'être ses points forts.

Il fallait construire une moto agile, à la direction précise, avec une grande stabilité à haute vitesse, de faible hauteur de selle, avec un centre de gravité placé très bas et un système de suspension qui ferait date par son confort et ses performances.

En mars 1999 moteur et cadre furent mariés et les premiers essais sur route ont commencé. Le responsable des essais sur route chez Triumph a testé la moto sur routes et pistes de Grande Bretagne et de l'Europe entière. Les essais les plus durs ont été imposés à cette nouvelle moto, elle a rodé par tous les temps, à toutes les allures et sur tous les genres de routes et la mise au point fut aussi pointue que nécessaire.

En juillet 1999 d'autres machines test furent lancées sur les routes et ce sont plus de 20000 km à «dévorer» du kilomètre.

Le prototype original se devait aussi de subir les épreuves de fonctionnement sous toutes sortes de climats. Aux USA il est posé des températures arctiques plus au chauffage qu'au travail à celles situées à l'autre bout du thermomètre. Là encore, rien à signaler. De la glace au feu, la Bonneville a prouvé sa fiabilité.

Progressivement, des prototypes construits à la main, on a extrait les composants qui allaient être fabriqués à la chaîne. On a petit à petit échangé les pièces et comme un ruisseau devient une rivière en s'écoulant, ainsi les motos test sont devenues identiques à celles que vous pouvez acheter aujourd'hui.

Les plans de couleur des Borealis 2000 ont totalement changé. Les couleurs sont Green & Silver et Scarlet Red & Silver – les deux, avec les garde-boue assortis. Le réservoir et les caches latéraux portent les signes distinctifs de la marque et du modèle et il y a un tas d'accessoires assortis. C'est, la Bonneville de retour !

* Les adeptes des motos de style classique n'avaient jamais été autant gâtés. Ils pourront choisir chez Triumph entre le trois cylindres et le classique Big Twin.

La gamme classique avait débüté avec le lancement, il y a maintenant cinq ans, de la Thunderbolt, spécialement conçue par Chelmsford et la Legent. Toutes les caractéristiques qui définissent les caractéristiques du trois cylindres dans un habillage tout ce qu'il y a de plus classique. Maintenant la Bonneville ajoute un élément supplémentaire dans la gamme. L'élégance est réhabilitée.



New « Bonnie » caractéristiques techniques

Moteur : Bicylindre vertical refroidi par air et huile. Double arbre à came et tête, chaîne de transmission au centre, quatre soupapes par cylindre. Le bloc est en alliage moulé sous haute pression, les cylindres sont points en noir et les carters sont chromés. vilebrequin calé à 360° avec balanciers d'équilibrage de chaque côté. Alésage et course : 86 x 68 mm. Cylindrée de 790cc. Compression 9,2 : 1. Alimentation par deux carburateurs Keihin de 36mm avec sonde de réglage des gaz et réchauffage électrique. Lubrification par carter humide.

Transmission : Primaire par pignon, secondaire par chaîne X-ring haute résistance. Embrayage multi-disques à bain d'huile. Boîte cinq vitesses.

Équipement électrique : Batterie 12 volts. Allumage digital à induction géré par le calculateur électronique de la gestion moteur. Démarreur électrique. Clignotants. Phare en 60/65 watts par lampe halogène H4. Voyants de point mort, de clignotants, de plein phare et de pression d'huile.

Partie cycle : Cadre mono-poutre suivi de deux tubes d'acier descendants et d'un berceau moteur. Bras oscillant : classique en acier tubulaire. Fourche télescopique de diamètre 41mm. Angle de chasse 29°, chasse 117mm. Deux amortisseurs arrière avec ajustement en pré-charge. Jantes AV et AR chromées. Pneu avant en 100/90 x 19 arrière en 130/80 x 17. Freinage AV et AR : Mono disque AV de 310mm à étrier double piston, disque AR de 255 mm étrier double piston.

Dimensions et poids : Empattement 1493mm. Poids à sec : 205 kg. Longueur hors tout : 2250mm. Largeur totale : 860mm. Hauteur maxi : 1305 mm. Hauteur de selle : 775mm. Réservoir d'essence d'une capacité de 16 litres.

Performances : Puissance maxi 62CV à 7400 tr/min. Couple max 60Nm à 3500 tours/min

Couleur : Forest Green & Silver / Scarlet Red & Silver

Révisions : Tous les 10 000 km

Garantie : Deux ans, kilométrage illimité.



La Bonne

une moto de légende

Au moment où l'usine d'Hinckley s'apprête à ajouter à sa gamme un nouveau bicylindre, Brian Tarbox nous retrace l'histoire de cette moto qui fit battre le cœur des motards du monde entier.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU T120 DE 1959

Moteur : Bicylindre vertical culbuté, refroidi par air à deux soupapes par cylindre. Culasse en alliage, cylindres en acier, vilebrequin calé à 360°.

Alésage x course : 71 x 82 mm

Cylindre 649cc, taux de compression 8,5:1

Carburantion : Deux carbus AMAL type 37 monoblocs avec cuve séparée.

Lubrification par carter sec.

Transmission : Primaire et secondaire par chaîne, embrayage à 4 disques et boîte 5 vitesses.

Équipement électrique : Batterie 6 volts, dynamo de 60 watts, allumage par magnéto.

Cadre : Simple tube en acier tubulaire et bras oscillant. Fourche télescopique hydraulique. Deux amortisseurs Girling. Roues avant et arrière de 19 pouces.

Freinage : AV Tambour simple came de 200 mm AR : Tambour simple came de 180 mm

Dimensions : Empattement 1416 mm. Poids (avec 5 litres de carburant) 183 kgs. Hauteur de selle : 775 mm. Contenance du réservoir : 14 litres. Carter d'huile : 2,4 l

Performances : Puissance 46 CV à 6500 tours

Vitesse max environ 185 km/h

Prix de vente : 194 Livres, 8 shillings et 3 pence

C'est en Novembre 1958, sur le stand 18 du salon moto d'Earls Court, que la Bonne T120 fit sa première apparition publique... de suite, tout le monde voulu l'acheter. C'était la moto la plus rapide, la plus sexy et la plus caractéristique que l'on pouvait trouver dans le salon entier. Tout autre modèle semblait être de deuxième choix.

Les suites furent ses années de gloire, elle fut adorée aussi bien dans les cafés les plus branchés de Londres que dans la plus luxueuse d'Albuquerque. Il faut même à Higginson publier le portrait de la Bonne dans les pages les plus en vue de *Stet*. Et à Los Angeles, elle trouva jusqu'à dans les tavernes les plus délabrées du fin fond de l'Australie. Quel que soit l'endroit où vous vous trouviez dans le monde, vous n'étiez jamais bien loin d'une Bonne.

La production - avec des hauts et des bas - continua jusqu'en 1988, à ce moment là elle s'était développée jusqu'à atteindre une cylindrée de 750cc.

Avec ses 250 000 ventes la Bonne était alors devenue la moto anglaise la plus vendue de tous les temps.

Steve Lilley, concessionnaire Triumph, nous dit :

« C'est comme la 916 aujourd'hui, c'était une moto culte. Posséder une Bonne à cette époque c'était vraiment quelque chose. C'était LA MOTO que l'on se devait d'avoir. »

Steve avait tout juste neuf ans quand la Bonneville est née. Coïncidence, ce modèle est



En 1963 les versions qui furent produites pour les marchés européens et US par la Meriden Worker's Co-opérative

sortie au moment où son père ouvrait son magasin, devenu depuis la plus importante concession henderlienne - qui porte toujours son nom. Steve, qui maintenant a pris la suite, est toujours propriétaire d'une Bonne et il a vendu dans son magasin la dernière qui fut fabriquée.

« C'était la veille de Noël et l'acheteur était à la recherche de choix de Bruxelles pour son réveillon. Quand il est passé devant la concession et qu'il a vu la moto dans la vitrine, il s'est arrêté, est entré et nous a dit : « Il me la faut ! ». Il l'a achetée, la possède encore aujourd'hui... et elle a 0 mile au compteur ! »

Carl Rosner, un autre concessionnaire est aussi un fan :

« La Bonne était petite, légère, fine et compacte. Elle était extrêmement performante et son prix était très abordable. Beaucoup de

nos clients actuels ont possédé la même moto l'ère ancienne Bonne. »

Évidemment, la presse moto s'est montrée peu loquace lors de la sortie du T120, neuvième modèle de la gamme 1959 de Triumph. Motor Cycle News lui a seulement consacré une ligne dans son numéro d'avant-saison et l'a qualifiée « d'extraordinairement rapide » dans son compte rendu comme s'il s'y était rien d'autre à en dire.

Dans son numéro du 29 Octobre, en page 11, la même revue donne quelques détails sur le modèle avec le titre très neutre de : « La gamme de Meriden ». La nouvelle

moto était décrite comme une version bonifiée du Tiger 110. La légende sous la photo précisait : « Principalement destinée au marché américain... Le prix de la moto, taux à l'exportation comprise (taxe alors de 294 Livres, 8 shillings et 3 pence).

L'arrivée de la Bonne fit quelque peu oublier à l'époque par la révélation de la sortie d'une version économique du twin 400cc par l'usine de Meriden. Manifestement Triumph pensait que ce modèle, de plus faible cylindrée était tout aussi important. C'était la publicité de ce modèle - le STA - qui finit la vedette dans la même page.

TOUT s'était passé différemment quand, à après guerre en Septembre 1949, la Triumph 650 fut lancée. Elle fit les gros titres de la presse après avoir fait la démonstration de

ville,

Une légende qui a duré 30 années : La
Triumph Bonneville

ses qualités de vitesse et d'endurance sur le circuit de Motulhary. Trois de ces nouveaux modèles avaient pris part à la course sur ce circuit français. Elles avaient parcouru les 700 miles (1123 km) du circuit de Motulhary en 22 heures 15 minutes et 30 secondes.

La Thunderbird, dont le nom a été emprunté à la mythologie Américainne, fut la réponse de Triumph à la demande d'Associated Motorcyclists of America, une association américaine qui réclamait un modèle plus puissant et plus rapide de la 500. C'était une version évoluée du bicylindre qu'Edwards Turner avait conçu en 1937. Le T-Bird fut un succès énorme et devint plus célèbre encore quand Johnny Allen emmena, le 6 Septembre 1956, son origine carcérale par un accident de route provoqué par Jack Wilson la vitesse de 214,37 mph (344,6 km/h) à Bonneville Salt Flats dans l'Utah.

Les Thunderbirds furent officiellement reconnus officiels le nouveau record mais la FIM n'a pas voulu le reconnaître car aucun de ses officiels n'avait été présent ce jour-là. En fait l'usine Triumph s'en est occupée et annoncé qu'ils étaient désormais les constructeurs de « la moto la plus rapide du monde ».

La spécificité du moteur préparé par Wilson était le vilebrequin usiné d'une seule pièce, à partir d'un piston énorme qui venait d'une locomotive, et l'alimentation confiée à deux énormes carburateurs. Les 650 à simple carbu étaient caractérisés par un lourd palier de vilebrequin très robuste et ce depuis la sortie en 54 du modèle T110 Sport « Thunderbird », mais l'usine étudia la technique de Wilson et au début de 58 commença à tester un vilebrequin en une seule pièce forgé.

Les techniciens ont fait subir à ce prototype – le T110 avec le nouveau vilebrequin équipé d'une culasse « Delta » grosses soupapes et



Une Bonneville spéciale US fut testée par le pilote espagnol Brian Tarras pour le magazine Classic & Motorcycles Mechanics

jusqu'à 170 km/h – sur un circuit d'essai jusqu'à l'en faire casser. Ils avaient commencé à mettre en œuvre ce développement l'année précédente sur la T100 et cela allait devenir une option pour la 110. Pour donner encore un peu plus de puissance au cocktail, un arbre à came en acier E314 avait été extrait de la moto de course et rajouté à l'ensemble.

Il finit les essais sur route dans un cadre de T110 et c'est là que la Bonneville est née – sur cette sorte de lune mobile !

Dès ce moment le département expérimental de Triumph fut convaincu qu'il tenait là le futur vaisseau amiral de la gamme.

Leur confiance n'était pas partagée par Edwards Turner, le directeur du département moto de l'ensemble groupe BSA qui avait racheté Triumph en 1951.

Il pensait que le développement de son original (twin 500 allait un peu trop loin... et que cela allait ruiner la compagnie. Cependant les importateurs américains de Triumph ont de

trouvé un moyen de convaincre Turner en montrant le modèle à leur catalogue 59. Le nom de Bonneville a été choisi en souvenir du précédent record de vitesse qui avait fait date dans l'histoire de la moto.

La moto allait passer ce qu'elle valait tant sur la route que sur la piste. Le moteur stock faisait 46 CV (4 de plus que le T110) à 6500 tours, le couple maxi était dérivé à mi régime et la vitesse était donnée pour plus de 115 mph soit 185 km/h.

En 1962, l'américain Bill Johnson a créé une version 670cc de l'ambitieux bicylindre vertical à 224,57 mph (361 km/h) et le pilote de Bob Leppan propulsé par deux moteurs de Bonneville a atteint lui 245,50 mph (395 km/h) en 1966.

L'année suivante le 650 Bonneville a encore gagné en réputation en remportant, grâce à John Hartle, la classe 750 au TT catégorie production. La victoire de Malcolm Uphill en 69 dans la catégorie stock, se compléta d'un

NOUVEAUX PORTE DRAPEAUX

Blouson «Stealth»

Ce blouson très sobre est stylé et seyant.

Si on le regarde de plus près on trouvera dans ce blouson les éléments essentiels qui vous permettront de l'apprécier en toute circonstance.

Fabriqué en cuir de 1,2mm, ce blouson est couleur carbone, il a des panneaux de ventilation cachés une doublure coupe-vent en aluminium amovible et des protections amovibles aux épaules et aux coudes.

Il a aussi un col molletonné très chaud et détachable qu'il vous suffit de remettre quand vous en avez vraiment besoin.

Une fermeture éclair à la taille vous permettra de le raccorder avec les pantalons de la gamme Triumph Triple Connection.

Tailles et références :

38 - M9920000	48 - M9920500
40 - M9920100	50 - M9920600
42 - M9920200	52 - M9920700
44 - M9920300	54 - M9920800
46 - M9920400	56 - M9920900

Le col amovible est disponible
sous la référence M203000

Avec les beaux jours est arrivée la nouvelle collection de vêtements Triumph Triple Connection. Deux pièces maîtresses de cette nouvelle collection sont ces deux blousons en cuir qui ne manqueront pas de vous séduire.

Blouson «Spitfire»

Rien que ce nom suggère style et rapidité. Bien qu'arborant la marque d'une manière très discrète ce blouson est un vrai produit Triumph, il attire l'attention et a de l'allure.

Ce blouson près du corps a des panneaux de renfort en carbone de couleur noire sur les épaules, le dos et aux coudes. Il est disponible en gris métal, noir et argent, avec des coutures argentées.

Sur les bras on trouve un emplacement couleur carbone. Des panneaux de ventilation vous permettront de l'utiliser même s'il fait chaud. Un col adaptable molletonné est disponible en option.

Une fermeture éclair à la taille vous permettra de le raccorder avec les pantalons de la gamme Triumph Triple Connection.

Tailles et référence :

38 - M994 3800	46 - M994 4600
40 - M994 4000	48 - M994 4800
42 - M994 4200	50 - M994 5000
44 - M994 4400	52 - M994 5200

Ces deux nouveaux blousons ainsi que les autres vêtements de la gamme vêtements Triumph Triple Connection 2001 sont disponibles chez votre concessionnaire Triumph.



record du tour à plus de 100 mph de moyenne.

Doug Hele, n'a pas été pour rien dans cette accumulation de succès en tant que responsable du département développement de la Bonnie, lui qui avait quitté Norton en 62 pour devenir ingénieur de développement chez Triumph.

Durant toute son histoire la Bonnie a subi un certain nombre de transformations majeures mais, tout comme le balai à qui on changea la tête et le manche mais qui resta toujours balai, la Bonnie est toujours restée Bonnie.

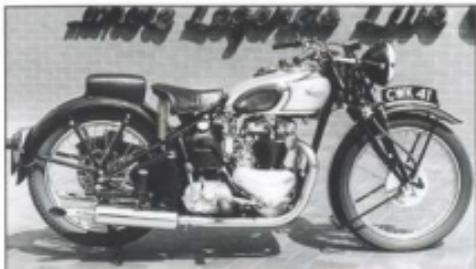
La première T120 était peinte en deux tons : mandarine et gris perle. Les américains ont détesté cette couleur. Peu de temps après elle leur fut proposée en Bleu arctique. Le capotage de plaque caractéristique de chez Triumph a été remplacé dès la fin de la première année par un phare séparé chromé et un alternateur fixé installé à la place de la dynamo.

En 1961 il y eut un important changement en ce qui concerne le cadre. D'après le dessin original avec son mono tube d'inspiration fasciste d'un cadre double biseau qui fut amélioré peu de temps après sa sortie. La maniabilité était le tendon d'Achille de la machine et il y eut pas mal de modifications tant sur le cadre que sur les suspensions de façon à ce que celle-ci arrive au regard des performances de son moteur.

En 1963 le moteur et boîte furent incorporés dans le même carter. Et il a fallu encore charger le dessin du cadre. Hele a supervisé la phase d'essai Percy-Tait pour essayer d'améliorer encore le châssis et la géométrie générale de la direction. Il est aussi travaillé sur les suspensions et sur le freinage de façon faire taire toutes les critiques.

Au milieu des années 60 la clientèle était très satisfaite du modèle. Dans son numéro de Mai 1965 The Motor Cycle publia les résultats d'un sondage où les propriétaires de T120 parlèrent des vices et des vertus de leur machine à 92 pour cent de façon satisfaisant !! Le prix de la moto était alors de 320 livres !! (soit environ 3 tonnes).

Durant toutes ces années la Bonnie est passée de 6 à 12 volts, a perdu sa magnéto au bénéfice de bobines, a gagné une cinquième vitesse, un démarreur électrique, un allumage électronique et est passé de 649 à 744cc (avec



C'est là que tout a commencé. Le modèle 1957 5T Speed Twin qu'Edward Turner avait dessiné et qui donna naissance à la légendaire Bonneville.

un passage très bref en 724cc. Elle a subi de nombreux liftings et s'est améliorée tant en suspension, carburateur, freinage et structure interne du moteur.

La plupart des amateurs considèrent que le 650cc T120 est le meilleur exemple de sa gloire en 1965. L'inspiration en cette période fut un nouveau vilebrequin avec un « deux-moteur plus lourd, des bielles et de nouveaux pistons plus solides, à compléter l'adoption, l'année précédente, d'un frein avant tambour double roue d'un diamètre de 200mm et d'une nouvelle fourche. Cela faisait de la Bonnie l'événement moto vraiment révolutionnaire.

Si vous désirez posséder une telle que les modèles construits entre 69 et 70 sont les plus recherchés, bien que la version originale avec capota de plus soit très prisée.

L'adoption en 1971 du cadre incorporé le nouveau modèle conçu par BSA's Triumph. Champ avait élevé la hauteur de la selle à une hauteur égale, mais cela a été bientôt annulé et les 290cc qui sont apparus avec le T140 de 1973 ont correspondu avec la tradition.

L'effacement du groupe Triumph en sa forme pure, Norton sous la bannière NCV y a la production de Bonnie se manifeste dans la coopération des travailleurs du usine de Meriden. Après que cette entreprise ait mis la clé sous la porte en 1985, John Bloor est arrivé et a acheté le nom et les droits de production.

Un constructeur de renom, Ian Harris, fut chargé d'organiser et de reprendre la production des Bonnie dans l'esprit de plus près pendant que Bloor a continué tout le département «recherche» Finckley, développant la nouvelle génération des Triumphs qui ont fait leur apparition en 1990.

Harris a produit des bicyclettes 750cc de 1985 à 1988, ajoutant encore 1400 machines à la production totale.

La principale victime de la fermeture de la Coopérative de Meriden a été la non production du modèle 750cc destiné à la police : un modèle entièrement monté sur silent blocs. Les vibrations avaient toujours été la conséquence inévitable du mouvement de deux gros pistons calés à 360° qui ne disposent pas de balanciers d'équilibrage.

Les fans les avaient toujours acceptés comme faisant partie intégrante de la machine. Ils avaient quelque peu critiqué l'absence de véritable confort de conduite. Des expériences furent menées pour monter le moteur sur silent blocs et un prototype avec tout un système d'anti vibrations mécaniques fut même construit, mais finalement rapidement abandonné.

Si l'on regarde tous les modèles de Bonnie, on trouve en fait deux familles : Le type européen avec petit guidon et gros réservoir d'essence et le modèle américain avec grand guidon et petit réservoir. On notera pourtant un certain nombre de modèles spécifiques et de séries spéciales :

Le T18R. Très souvent extrêmement rare (contraire pour faciliter l'identification de la version «course» production), Le T120C TT complètement dressé pour les courses de circuit, le TSS à haut soupape. Une ligne de bagages a été étudiée pour la T140E et T140ES, elle a été construite pour la T140D et deux machines sur moteur de «civiles» la T140H de couleur argent construite pour commémorer les 25 années du règne de la Reine et la T140LE Royal pour fêter le mariage de Charles et de Diana en 1981.

Les propriétaires n'ont jamais hésité à customiser leurs propres machines. L'influence américaine s'est ressentie dans l'apparition de divers choppers, mais les café racers sont encore les rois. Freins spéciaux, aléas retallés, jantes allongées et échappements spéciaux ont été faits en masse depuis le début de la mesure des divers vitesses et accélérations pour être pilotés à haute compression sur les huit coupes.

Combien d'enthousiastes auraient aimé voir ressortir de l'usine une nouvelle version de ce charismatique moteur !

Aujourd'hui Triumph fait remonter le Phénix de ses cendres. ■



Gauche : La version 1954 de la Thunderbird qui fut construite sur la base de la Bonneville désormais de retour. Droite : La T140 du début des années 80.

Letters



Alex Marie Breaux sur son Adventurer sous le ciel si bleu de l'hiver espagnol.

chaleur de l'accueil des organisateurs espagnols au long de la route.

L'ambiance mozaïque fut en mesure des arrivées. Nous gagnons première le side car club de Diedoque et notre ami Serge ainsi que Bernard et sa Triumph.

C'est à poids que nous sommes allés visiter la ville, nous en avons profité pour aller sur les bords, quelques jours avant de retourner auprès des feux de camp. L'ambiance était telle qu'il nous était quasiment impossible de laisser l'œil de la nuit. Samedi 15 Janvier.

Mardi 16, il n'y a eu de soleil que pour rejoindre la ville de Jara. Il ne faisait pourtant pas très chaud mais à 1200m d'altitude nous sommes rapidement rafraîchis! Après le dernier type Penguinos et fut la grande soif de grand plaisir avec des moments de sensation de nous les buissons, puis d'aller pique-niquer, libérez-vous de l'air et autres plaisanteries du même genre. La soirée se poursuivra par un feu d'artifice placé sur les rives du Duero et une retraite aux flambeaux, chaque maison percée bien haut sa torche. Comme d'habitude il y eut un max de festivités dans les rues et les cafés du village, la population locale se joignant au monde des motards. Tout cela se termina fort tard dans la nuit.

Dimanche 16 Janvier

Après un solide breakfast à l'anglaise, nous prîmes consciencieusement notre petit déjeuner. Le soleil se leva et nous nous dirigeâmes vers les plaines toises. Ils firent à l'origine... Il regarda l'horizon du ciel bleu et les plaines vertes.

Penguinos d'Or Alex Griville et Estilo Alzamora pour leurs titres de champions du monde. Un motard autrichien, un américain et un autre venu de Sicile eurent aussi droit aux honneurs puis le Penguinos 2000 se termina par une salve de feux d'artifices dignes d'une arrivée de Grand Prix. Nous avons rejoint Bègles sans histoires, un voyage de retour de 620km ou nous avons été accompagnés tout au long de la route par ces images fabuleuses de nous, de rencontres et d'amis, le cœur plein de cette ambiance si chaleureuse que seuls savent distiller les Espagnols. Le Penguinos 2000 est mort, vive le Penguinos 2001 !!

Alex Marie BREAUX, Bègles, France



Le sidécarriste se relaxe à Toró.

Superbes Penguinos

VENDREDI 14 Janvier. Le ciel était noir et froid. La neige menaçait lorsque nous avons quitté la maison avec Michel. Nous avons rapidement changé nos plans et décidé de prendre l'autoroute pour que le voyage soit plus facile. Nous n'avions parcouru que quelques kilomètres lorsque les nuages de neige que l'on avait vu accrochés sur les sommets éclatèrent. D'un seul coup tout est devenu blanc. Je saisis prudemment Michel dans les traces de ses pneus. La neige car

réta aussi soudainement qu'elle était apparue et la pluie peu le relâta. C'est ici qu'arrive à Valladolid, que nous nous sommes arrêtés à 20h. Là-bas nous sommes arrivés à Torreblanca, là où se trouve sans nul doute la plus grande concentration hivernale européenne, la



Le mariage de Sarah avec le second amour de sa vie.

Un mariage d'amour

QUAND en 1996 les premières photos de la Triumph furent dans la presse, j'en suis tombée amoureuse immédiatement. J'en aime le style, la couleur et la beauté générale de la machine. Aucune autre moto ne m'a jamais séduite, et j'ai de suite voulu qu'elle soit mienne. J'ai demandé à mon concessionnaire de l'envoyer et dès qu'il en a eu une en stock, il me l'a envoyée. Au lieu de bien sûr, j'ai même pris une journée de congé.

L'excuse n'était pas la bonne. Depuis mon histoire d'amour avec ce modèle n'a jamais cessé et je viens maintenant d'acquiescer la nouvelle 555E. Désormais pour moi c'est un fait acquis, aucune autre machine n'arrive à la cheville de ma Triumph Daytona. Ma Daytona fait intégralement partie de ma vie et de ma personnalité et même dans ma collection de photos de famille au même titre que mes clichés de mariage. Vous allez dire que je suis peut-être un peu bizarre mais je pense que ce mariage avec ma vie est tout à fait normal. (Triumph)

J'ai regardé le seul bonheur qui pouvait m'offrir l'occasion de me voir avec elle. Je profite de l'occasion pour remercier tout particulièrement le concessionnaire Triumph Lone Star à Austin au Texas, pour l'entretien et les soins qu'il dispense à la machine de mes rêves... et surtout pour avoir eu l'occasion de me la présenter.

Sarah Mesa, Texas, USA

Les hauteurs de Skye

MERCI pour ce superbe week-end dans l'île de Skye. Ce fut un fantastique week-end, plein de superbes routes avec un peu de pluie et des repas sympathiques.

Depuis que nous étions arrivés en Ecosse tout le monde attendait cette visite et ce fut une étonnante. Amis à tout le monde.

Norman et Pat (Triumph Tiger) e-mail : norman.pat@btinternet.com

Letters

Superbes vacances en Grèce

J'AVAIS contacté Deborah Stagonagis pour le séjour de vacances qu'elle organisait dans le Nord de la Grèce. J'avais été informé de ce voyage par *Touque* magazine et nous avions l'intention de voyager dans le pays au guidon de nos différentes Triumph : nouvelle Adventurer et Tiger. Les paysages y sont impressionnants, les gens, les hôtels, toutes les choses sont fantastiques... tout cela grâce au professionnalisme avec lequel Deborah organise les choses. Le guide, Sotiris, est un pilote très expérimenté et veille particulièrement bien sur nous afin que notre voyage se passe dans les meilleures conditions de sécurité et surtout soit insolable. Nous reviençons, et tous les autres participants également, l'année prochaine, faire le voyage prévu dans le Péloponèse. Ce sont vraiment de véritables vacances de Bikers.

Debbie Stuart, Bristol, UK



Les participants à ces fantastiques vacances en Grèce.

Super content du RAT

CHER Noël, Merci d'avoir renoué mon adhésion au RAT. En plus de trente années de motocyclisme j'aimais ne jamais avoir été aussi heureux d'appartenir à un club depuis que je suis membre du RAT. Je n'avais jamais eu l'occasion de visiter tant de nombreuses régions ni de me faire autant de nouveaux amis roulant tous en Triumph. Ce ne fut jamais le cas dans tous les autres clubs auxquels j'avais appartenu. Voilà mon chèque, j'espère te rencontrer à Daytona l'année prochaine.

Chris Tritschler, Floride, USA

Du vent dans les cheveux en Corse

LE vent ne nous a pas quitté au cours de cette balade vers Porto Vecchio. Vous nous voyez poser pour cette photo insolable - du vent dans les cheveux - et vous pouvez vous rendre compte que ce n'est pas un titre usurpé. J'espère rencontrer quelques uns d'entre vous pour le week-end que nous organisons en Corse en Septembre.

Genevieve et André, Biguglia, Haute Corse



En Corse, du vent dans les cheveux

Deuxième édition

EN 1986, j'avais écrit le rallye des trois dépouces au guidon de ma bécote de 1961. Un périple qui nous menait du Mexique au Canada au cours du week-end. Je l'ai beaucoup travaillé. En 2000, j'ai décidé de faire un autre choc avec ma Thunderbird. Comme on peu le lire sur nos magazines... En Triumph c'est facile !!

Mes premières Thunderbird je l'ai achetée en 1950 à un marchand indien qui s'appellait Pete Dulo. Mon T-Bird de 1997 passe et lui de chez Triumph Legend : Big D Cycle.

Jack Wilson et Keith Martin, Ward Hogan, Texas, USA

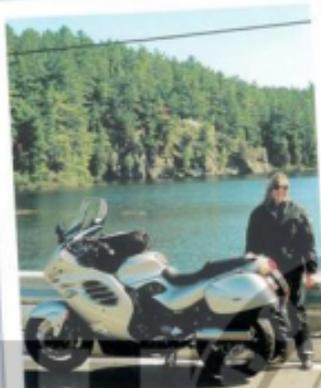
Il commence jeune

A DIX mois seulement mon fils est un véritable fan de Triumph. Bien sûr la casquette de base ball est bien trop grande pour lui mais je n'en ai pas trouvée de plus petite. Il est toujours en train de rire quand il grince avec moi sur ma Triumph.

Thorsten Wielandt, Daaden, Germany



Show us yours



Voilà ma femme Carol et notre 1200 Trophy modèle '79 dans l'Océanie au Canada en Septembre dernier. Nous sommes allés à Daytona en Floride, un voyage de quelques 2300 km ! La moto n'a pas fait une seule seconde-jamais que nous sommes passés du froid du Canada (9°C) à la chaleur et au soleil de la Floride en passant par le grand sud-est des Etats-Unis jusqu'à l'ouest de la Virginie. Cette performance est à mettre au crédit des ingénieurs et des designers de chez Triumph.

Keith Crowther, Ontario, Canada



Mike et son trio de Triumph.

28 années en Triumph

J'ai acheté ma première Triumph en 1972 et depuis je suis toujours fidèle à la marque. J'ai même réessayé une T-Bird sport de 98 qui a un peu le même look que l'ancienne. Et maintenant ça va se jouer en 74. Mon amie Triumph est une Borealis de 72. Plus jeunes les nouvelles Triumph et je pense qu'elles vont être suivies à l'arrière pendant encore de nombreuses années.

Michael Gibson, New Jersey, USA



Faire ma T-Bird spéciale. Cette photo fut prise par mon oncle, Mark Sutton. Je n'en ai pas vu de plus belle que la mienne depuis que je la tiens. Jesse Zuelke, New York, USA



C'est le souci du détail qui fait la différence sur la machine de Christophe.

Quelques tunes pour un Triple !!

J'ai littéralement craqué lorsque j'ai vu la première version de ce Speed Triple superbeast - tuned - dans les ateliers de chez Technic Motors à Nîmes, j'ai tout de suite demandé à Armand qui avait eu l'idée de faire cette préparation de me faire la même. A la base bien sûr, il s'agit d'un T 500 mais une foule de petits détails font que cette moto qui, d'origine, se démarque déjà largement des autres café racer, devient un véritable objet d'art que je suis très fier de posséder. A chacune de nos sorties du RAT elle fait beaucoup d'envieux. Le seul petit problème c'est que je suis tout le temps obligé de la garder dans un état impeccable... Et croyez moi après certaines séries hivernales, les séances de nettoyage durent un sacré bout de temps.

Si je devais changer de moto cela serait pour reprendre la même mais avec le moteur nouvelle version. Pour ne pas perdre les bonnes habitudes je la ferais instantanément préparer - à la carte - chez mon concessionnaire.

Christophe Jabovite, Nîmes, France

LORSQUE VOUS PILOTEZ DUR...

CONCEPTION

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

TESTS

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



ENTRETIEN

Pour garantir la durée de vie et l'efficacité de votre système de freinage, vous devez vous assurer qu'il est équipé de pièces Triumph d'origine, grâce à nos efforts permanents pour couvrir 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.

Polaire par *de De*

QUAND nous sommes arrivés le 17 juillet au soir dans la ville de Dawson, nous avions déjà parcouru près de 1500 kilomètres.

Notre plan initial était de passer par « Prudhoe Bay », mais nous avons dû laisser tomber ce projet pour trois raisons : les conditions atmosphériques étaient déplorables (neige fraîche), nos consommations à manques de liquide pour faire le plein et de plus nous n'avions plus guère de temps corrigé tenu de la journée perdue à Olympia pour effectuer la réunion des mois. Pour être vraiment honnête la majorité du groupe n'était pas mécontent d'en finir avec les virages du Klondike et de rejoindre l'autoroute du bout du monde.

En arrivant au terrain de camping de Ville Dawson nous avons appris qu'une femme avait été tirée de sa tente par un ours la nuit précédente, et qu'elle était morte des suites de ses blessures !

L'emplacement n'était guère hospitalier mais il a fallu que mon compagnon Jonathan use de toute sa force de persuasion pour convaincre le groupe qu'un petit tour du côté du cercle polaire sous le soleil de minuit serait la meilleure façon de passer la nuit.

Nous avons finalement demandé à l'organisateur de nous séparer du groupe, lui promettant que nous les rejoindrions dans



Des ours sur la route près de Dawson Creek. Une femme avait été tirée de sa tente la nuit précédente par un ours et elle était morte.

2500 km avant qu'ils n'aient quitté Dawson Creek, là où était prévue une journée de repos.

Maintenant, pour tout vous avouer, nous sommes bien conscients que nous n'avions guère réfléchi à ce que nous allions faire ! Nous sommes partis dans l'heure qui suivait pour la Dempster ..., avec en tout et pour tout une petite provision d'eau, une petite jerrican d'essence ... et sans la moindre nourriture ... Il était 8h30 du soir.

A peine sortis de la ville nous avons essuyé la poignée persuadés que les Mourmies ne nous contrôlèrent pas.

LA Dempster c'est 800 bornes de piste en largile et en schiste avec seulement une station service à Eagle Plain, 400 kilomètres plus loin. Il nous est rapidement apparu que

la seule façon de rouler ensemble et de maintenir une allure correcte était de rouler côte à côte, en effet la poussière fine qui se dégageait rendait la visibilité quasiment nulle pour celui qui suivait ... et de plus l'étauiffait complètement.

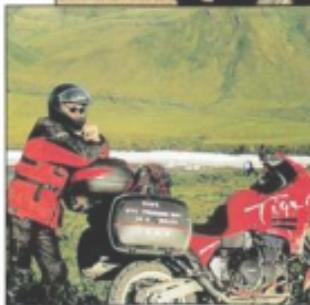
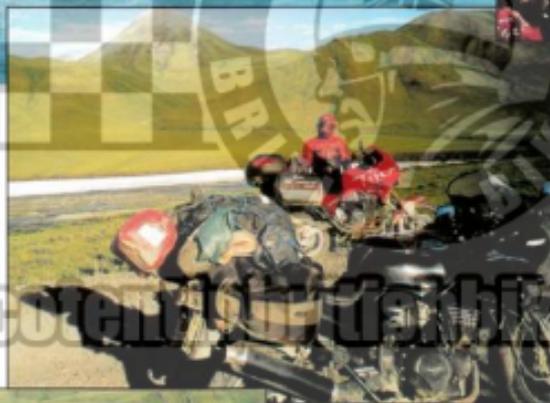
Nous nous sommes sérieusement gelés quand nous avons franchi le glacier et traversé « North Fork Pass », presque tout le temps nous avons longé le torrent déchaîné de la rivière Peel, chargé de neige fondue, qui dévalait pour aller se jeter dans le delta du Mackenzie. La beauté absolue du paysage et la sorte d'exaltation que nous avions de rouler à cette allure dans la nuit nous a quasiment enivré. A bout de souffle nous avons fait une courte pause sur le camp de minuit à Ogilvie Peel, nous en avons profité pour admirer du haut de ce point de

l'autoroute mpster

Ian Jones et son pote Jonathan au guidon de leur Tiger et de leur Sprint respectives, ont emprunté l'autoroute du bout du monde qui les a conduits à la limite de l'Arctique.

Le lac Muncho, ils s'y sont arrêtés à une heure du matin pour y voir une aurore boréale.

Et Fout fait ! Une petite bière à la santé de la dynamique équipe



Des routes de glace sur l'autoroute Dempster.

Fin d'après midi et seconde crochasse sur l'autoroute Dempster

vue le paysage dans la vallée.

De là nous savions qu'il nous restait à peu près 130km pour atteindre le point de ravitaillement. Nous espérions faire d'une pierre deux coups, d'abord faire le plein de carburant et ensuite y faire une halte pour la nuit dans un terrain de camping sûr. La seule pensée de devoir passer la nuit dans la nature avec les ours pour seule compagnie ne nous enchantait guère. C'est l'adrénaline qui nous a porté si loin devant le groupe ... qui était désormais à près de 1000 bornes de nous ... tout cela sur des routes complètement défoncées.

Notre enthousiasme en a pris un sérieux coup quand, à approximativement 70 kilomètres de Eagle Plains, un énorme hibou de près d'un mètre cinquante d'envergure qui était en train de chasser à pris pour cible le Tiger de Jonathan. Nous nous sommes arrêtés et nous avons pu à notre grand étonnement attraper et examiner l'animal éboudé. Jonathan, pompier volontaire, l'a arrosé en profitant. Nous aurions dû, que un certain temps pour savoir où aller l'observer ou essayer de le tuer. Sa dernière ne semble pas très grave et il tournait la tête en nous suivant avec son regard fixe comme s'il était complètement dépassé par la situation. Finalement nous avons laissé l'oiseau perché sur une branche pourrie, complètement inoffensif par l'incident, réalisant soudain que notre présence et notre mode de voyage n'étaient guère compatibles avec l'habitat de ce grand oiseau.

À deux heures du matin nous sommes arrivés à la station service de Eagle Plains et nous nous sommes écroulés sous notre tente jusque tard dans la matinée.

À 50 bornes du Cercle Arctique nous avons rencontré Ed Church du Massachusetts au guidon de sa Trophy avec son pote Ron. Ils s'en retournaient. Ils avaient eu quelques problèmes à garder leurs bécanes en ligne sur ces routes

argileuses et l'avaient pris cool. En fait ils avaient mis douze heures pour faire ce que nous avons fait en cinq et demi. Nous en avons conclu que notre technique de conduite était certes plus périlleuse ... mais beaucoup moins fatigante !

Au milieu de la matinée nous étions enfin arrivés et avions la totalité de l'endroit pour nous. Nous étions tellement heureux que cela est difficilement descriptible. Nous avons fait force films et photographies, ramassé de la bruyère et des cailloux en souvenir et des fûtes tout cela en partageant une canette de bière.

Nous étions arrivés au bout du monde, tout désormais serait plus facile une fois rentrés chez nous. Si John avait emporté un téléphone mobile il aurait sans doute tenté de téléphoner à sa petite amie pour la demander en mariage.

Sur le chemin du Retour, après tout juste 70 kilomètres, la vitesse et les arroses de schiste dans comme du charbon furent quelques digres ... et le Tiger fut sa première crevasse. Sans cri et sans béquille centrale ce ne fut pas facile de réparer. Des morceaux de rochers et une grosse branche vinrent à notre secours. Malheureusement le pneu était trop abîmé, nous avons démonté trois fois la roue arrivant dans l'après midi et passé tout notre stock de chambres à air. Finalement John est parti au guidon de son Sprint pour trouver un garage, une capable de réparer le pneu. Son aller-retour de 100 kilomètres se révéla comme un succès ... mais il avait largement épuisé notre réserve de carburant. Nous étions encore loin de toute civilisation et nos chances d'arriver à Dempster avant la nuit étaient sérieusement compromises. Comme

de malchance, nous avons parcouru tout juste 130km de plus et voilà que le pneu arrière de la Sprint rendait lui aussi l'âme. Plus de chambre ... il ne nous restait plus qu'une bombe anti-crevasse ! Eh bien croyez nous, les dieux du Grand Nord étaient avec nous ... Cette réparation « provisoire » a tenu jusqu'à Dawson Creek, 3200 bornes plus loin ... en roulant quelquefois à près de 180 km/h !!

MAINTENANT il nous fallait ramper. Nick Sanders et le reste du groupe.

Nous avons suivi la « Top of the World Highway » à travers l'Alaska, nous sommes allés de Tok vers le sud et pris le circuit du Klondike via l'Alaska Highway jusqu'à Destruction Bay. Nous avons passé une nuit en plein vent dans un camping, avant de longer les rives magiques du Lac Kluane.

Après un course de 1300km nous nous sommes arrêtés à Munchy Park pour y admirer le spectacle étonnant des aigles en vol sur le coup d'une heure du matin. C'est habituellement un spectacle que l'on ne peut voir qu'au printemps c'est pour cela que l'extrême fatigue qui nous



Petite sieste sur l'autoroute du bout du monde lors du voyage de retour



On détruit le camp ... à Destruction Bay

avait envahie mêlée à la magie du spectacle à fait que nous étions plongés dans une sorte de bévo. Nous nous sommes alors écroulés au bord même de la route pour faire un petit somme, trop fatigués que nous étions pour avoir le courage de monter les tentes.

À 7h30 du matin nous nous sommes réveillés en route, très sales et complètement affamés, mais nous n'étions plus très loin de notre but. Il ne nous restait plus que 700 bornes à faire pour rejoindre Dawson Creek et il nous fallait trouver un endroit où nous bien les retrouver avant midi.

CE fut dur, peut être le périple plus dur que nous avons fait, mais notre folle course jusqu'au Cercle Arctique restera dans notre mémoire comme un souvenir imprévisible ...

Malgré toutes ces difficultés ce fut tellement chouette que je crois nous y retournerons un jour !

▼ Racontez nous vos voyages en Triumph et les aventures qui vous sont arrivées. Envoyez un texte de 1500 à 2000 mots avec des photos en couleurs et nous le ferons passer dans *Touque*.

Envoyez vos reportages à : *Touque*, 19 Market Hill, Rickwell, Northon NN14 6BP ou par e-mail à Bob_Berry@ial.pfnet.com



Jonathan se paye une bonne sieste à côté de la route avec un « artillerie » à la main ... et les moustiques qui l'attaquent !

Des affaires qui roulent

L'adhésion au RAT vous donne tout un tas d'avantages, en particulier des réductions chez un certain nombre de compagnies partenaires. Pour profiter de celles-ci contactez directement la compagnie et donnez leur les codes et références que nous vous indiquons. Souvenez-vous d'une chose : Plus nous serons nombreux à faire appel aux services de nos partenaires, meilleures seront les conditions que nous obtiendrons dans le futur. Ne l'oubliez pas.

● En route pour les Rocheuses



Venez en Triumph visiter les spectaculaires Montagnes Rocheuses canadiennes au cours d'une randonnée spécial RAT organisée par le - Rocky Mountain Motorcycle Holidays -.

A partir de Whistler vous pourrez rouler sur quelques unes des plus belles routes et visiter les plus spectaculaires sites de la région. Mike Ciebiens, responsable de ce tour vous promet un hébergement très confortable et des repas de qualité.

Dans le package il y a le guide et les visites et, ce qui est encore mieux, est inclus la location d'une Triumph.

Les membres du RAT bénéficient d'une remise de 10% sur le prix standard. Il vous faudra appeler Mike au 604-908-4286 ou le contacter par fax au 604-938-8215 pour obtenir le programme.

● Les mondes antiques

Découvrez les sites antiques de Grèce et de Turquie au guidon d'une Triumph en faisant le voyage organisé par "Triumph Bike Tours".

Deborah Stagonakis vous propose toute une gamme d'itinéraires qui couvrent toute partie de l'est méditerranéen. Elle vous promet de secrets souvenirs et un vrai goût d'aventure.

Pour les membres du RAT, 5% de réduction sur le prix public.

Appelez Deb au + 30 294 94905, e-mail triumph@agafingr ou visitez son site Internet : <http://www.triumphbiketours.com>



● Hôtels en France

Les hôtels suivants offrent des tarifs réduits pour les membres du RAT :

Vieux Palace Hôtel, Mougins, Côte d'Azur
Toute l'année pour le prix d'une nuitée standard.
Tél: 0492.18.40.00.

Emyaldobanda, chambres d'hôte, P. 123
Rungis, 10% réduction, Philippe
Doss, 05.59.54.29.77.

Auberge de la Buvardière, Les Bains de
Provence, 10% réduction, Tél: 0490.34.32.54.

Maison St George, chambres d'hôte, Cotswold,
près de Narbonne, 15% réduction, Martin de
Cayles au 0468.33.36.71.

Restaurant Les Aliberges, 71 rue des Grand
Champs, Paris, 10% réduction sur
présentation de votre carte du RAT.

● Costa Rica Aventure ... Bicaventura

Le Costa Rica, ce petit état d'Amérique
Centrale, est un véritable paradis de la moto.
C'est Hervé Descamps, l'organisateur de
tous ces voyages RAT en bicyclette qui vous
présente un cycle de découverte au pays à moto.
Il y a une de 11 jours en passant d'Alajuela
à San José depuis la France, hébergement
en pension complète en hôtel de 3 étoiles, petit
B&B, activités, guide (parlant français).
Région d'usage moto (motos, permis, etc.) et
complément des passagers accompagnés par
voiture et Triumph 11 et carburant.
Le premier voyage est prévu du 28 Octobre
au 2 Novembre 2000, autres dates sur
demande.

Réduction exceptionnelle de 15% sur le prix
standard AR plus de 5 jours. Utilisez le
0606 TRC ou contactez directement.



Juste pour les membres du RAT.
Pour de plus amples renseignements con-
tacter Hervé Descamps au
0033 (0)466.85.42.96 ou par fax : 0033
(0)466.85.40.57.
e-mail (hervé.hdp@wanadoo.fr). Site
Internet : www.321moto.com

Photo : Volcan Arenal au Costa Rica

● Traversées maritimes

Sur toute une gamme de traversées et ferries, les membres du RAT bénéficient d'importants réductions. Choisissez votre itinéraire et votre compagnie, contactez les en spécifiant les références indiquées.

30% en Hoverspeed

Hovercraft et SeaCat qui gèrent les Hoverspeed offrent 30% de réduction aux membres à moto sur les trajets Douvres-Calais, Folkestone-Boulogne, Nynhaven-Dieppe et Douvres-Ostende.

Les membres traversant en voiture bénéficient de 15%. Appelez au 0820 80 3355, appelez le référéur SE/TRB pour une navette simple, EX/TRB pour une

traverse AR plus de 5 jours. Utilisez le
0606 TRC ou contactez directement.

30% chez P&O sur Douvres-Calais

P&O Stena Line ferries offrent aux membres du RAT 30% de réduction sur leur Douvres-Calais. Appelez au +44 87 0600 0600, en donnant la référence TMS 59531. Présentation vente au détail.

Pour aller en Irlande

Si vous désirez vous rendre en Irlande, Stena Line vous offre une remise de 20% sur leurs traversées Holyhead-Dun Laoghaire, Fishguard-Rosslare et Stranraer-Belfast. Ils offrent aussi 10% de réduction sur différentes routes en Scandinavie. Appelez au +44 999 204482 référence BC047.



Plus au Nord

Si vous désirez voyager vers le nord du Royaume-Uni pensez aux traversées proposées par P&O North Sea Ferries. Au départ de Zeebrugge ou de Rotterdam vous rejoindrez Hull dans le East Yorkshire en bénéficiant d'une intéressante réduction de 10%. Appelez au +44 1482 377 377 ou spécifiez Riders Association of Triumph et votre numéro de membre.



Votre touche

Avec la gamme d'accessoires proposée pour la toute nouvelle Triumph Bonneville vous n'aurez que l'embarras du choix. Les accessoires disponibles vont vous permettre d'équiper votre moto à la carte et vous pourrez ainsi la faire évoluer selon vos désirs.

Que vous utilisiez cette moto pour votre plaisir personnel, ou que vous vouliez partager cette expérience avec les membres de votre famille, la gamme d'accessoires proposée par Triumph va vous offrir tout ce que vous voulez pour l'équiper.

Si vous faites de la route en duo, vous trouverez dans la longue liste proposée, les pare-brises d'été ou roadster, les sacs cavaliers, la luxueuse selle « King & Queen », la sacoche réservoir et tout un choix d'autres accessoires allant de la barre de maintien au sissy-bar.

Le motard solitaire y trouvera aussi son bonheur: siège unique, saute-vent assorti à la couleur de la moto et pots d'échappement spéciaux pour corser le tout.

Le must pour tout propriétaire de Bonneville est de l'équiper d'un système d'alarme, d'une béquille centrale et de grippe-genoux. Vous pourrez également choisir dans toute une gamme d'accessoires chromés et de décorations de réservoir vous permettant de customiser votre machine.

Toute cette gamme est garantie par Triumph et sera bientôt disponible chez vos concessionnaires.



personnelle



cotentinbritishbikes.free.fr

RÉFÉRENCES :

A9748028 Pare-brise Roadster
A9748029 Pare-brise été
A9708023 Selle "King & Queen"
A9528010 Sacoches cuir
A9518025 Sacoches cavalières souples
A9738017 Poignée passager
A9738019 Sissy Bar bas
A9738018 Sissy Bar haut
A9510006 Sacoche réservoir
A9938015 Auxiliaire de courant
A9748021 Saute-vent
A9708034 Selle mono

A9608014 Silencieux
A9808027 Alarme
A9758008 Béquille centrale
A9718000 Grippe genoux
A9758043 Décors réservoir - Classic
A9758044 Décors réservoir - Eyebrow
A9758045 Décors réservoir - Heritage
A9738034 Couvre culasse chromée
A9738035 Protège-chaîne chromé
A9738041 Leviers chromés
A9738039 Béquille latérale chromée



cotentinbritishbikes.free.fr