

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 18

Hiver 2000



Tiger

Le retour
à l'état
sauvage

catoribritishbikes.free.fr



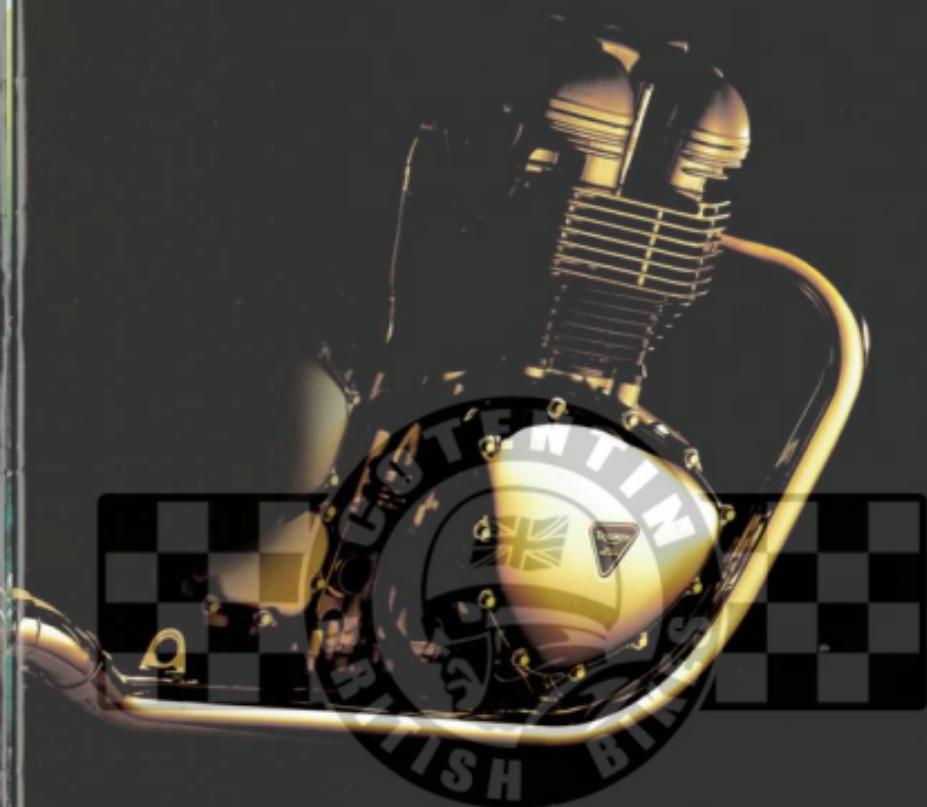


cotentinbritishbikes.free.fr

*Pure **ENGLISH** accent...*

BONNEVILLE

www.triumph.co.uk



cotentinbritishbikes.free.fr



Born to be different



RAT REGALIA

introducing...

The GOLD COLLECTION



ROLL NECK SHIRT
(Black or white)

POLO SHIRT

LONG & SHORT SLEEVE TEE
& BASEBALL CAP

ARCTIC FLEECE 300gsm
with RIB COLLAR

All embroidered with gold RAT logo

ORDER FORM

Order by POST, PHONE, FAX or EMAIL

	Price (P)	Size	Colour	Quantity	Total price
Roll neck shirt (black or white)	289				
Polo shirt	141				
Tee shirt (long sleeve)	174				
Tee shirt (short sleeve)	92				
Cap	75				
Fleece	145				
Cap (gross)	58				
Cap (net base)	58				
Sweat shirt (green, black, blue, white)	174				
Polo shirt (green, black, blue, white)	158				
Jacket (see website for model)	579				
T-shirt (small boys, white, green)	86				
T-shirt (large boys, white)	86				
Acrylic key ring	12				
Lighter	12				
Key fob	23				
Coasters (set of 4)	69				
Parker Rollerball pen (or alternative)	46				
Hip flask	115				
Fridge magnet	28				
Tankard	119				
Driving licence wallet	119				
Wallet	46				
Belt buckle	86				
Pin badge	29				
TORQUE Binder	63				
TORQUE Back issues	17				
				James ring	
Most clothing available in S* (except jacket, M, L, XL, XXL)*				sub total	
*None cloth available.				p k p	
				Total amount	

Postage and Packing

Please allow 28 days for delivery.

Order up to total value 50FF - 50FF

Orders 50FF and over - 70FF

prices may vary in line with exchange rate fluctuations

How to pay

• By credit card - Visa Mastercard Access Delta Eurocard

Number Expiry date

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

My details

Name

Address

Post code Country

Daytime telephone/fax/e-mail

RAT REGALIA FAVOURITES



JACKET/CAP

POLO SHIRT

T-SHIRT



WALLET

PIN BADGE

BELT BUCKLE

LIGHTER



TANKARD

LICENCE WALLET

FLASK

FRIDGE MAGNET



KEYFOBS

BINDERS & BACK ISSUES

Conquest Gifts, Unity House, The Avenue,
Tisbury, Wilts. SP3 6JG England.
e-mail: gifts.conquest@lineone.net
Tel: +44 (0)1747 871558
Fax: +44 (0)1747 870256

S O M M A I R E

6 Actualités Triumph

Dans le monde entier, des nouvelles de Triumph.

13 Cela va se passer bientôt

2001 approche et un certain nombre d'événements R.A.T. sont déjà programmés. Prenez un stylo et votre agenda.

16 Coup de projecteur

Une autre réalisation bien spéciale, pour rouler tous les jours. Un mélange d'engineering britannique, d'inspiration américaine et de savoir faire français.

20 Balades

Notre ami Bruce Preston est allé se promener en Angleterre, au Pays de Galles et dans l'île de Man... pas besoin d'aller bien loin pour avoir le souffle coupé !!

26 Histoire de Triumph

Une Triumph Thunderbird attele à un sidecar Watsonian redécouverte d'une série illégitime britannique. Comment vivait cet équipage après Guerre?

28 Courrier

Les membres du RAT dans le monde entier, nous racontent d'eux... et de leur Triumph.

32 Voyages

Il a fait le tour du monde en Tiger... Un voyage incroyable de Dylan Edwards.

37 Des affaires pour ceux qui roulent

Restrictions et avantages directs réservés à nos membres.

Au départ

Une saison se termine et il est déjà temps de penser à la prochaine.

Il y a quelques années nous sommes partis d'une page blanche et maintenant voyez un peu où nous en sommes. La gamme Triumph est en constante évolution, il y a de plus en plus de modèles et la fiabilité est au rendez vous, désormais le choix que nous vous offrons est vaste.

Vous découvrirez tout au long de votre lecture de ce numéro de Torque un certain nombre de nouveautés. En outre de multiples projets de balades et de sorties sont déjà prêts pour l'été 2001... vous pourrez tout aussi bien avoir la chance de participer au circuit de Grand Prix de Jerez comme celle de passer un week-end dans les montagnes de Provence. Et nous avons encore pas mal d'idées qui vous seront révélées dans l'édition de printemps (parution en Mars).

Mais n'oubliez pas que le RAT est VOTRE club.

Que souhaitez-vous qu'il organise pour vous ? Quelle autre rubrique aimeriez-vous trouver dans Torque ? Pour mettre au point plus d'événements dans votre région avez-vous besoin de notre aide ?

Maintenant je vous passe la parole ou plutôt la plume ou le clavier. Écrivez-moi un petit mot, envoyez-moi une photo et je ne manquerai pas de les faire passer.

En attendant lisez bien ce nouveau numéro, et regardez particulièrement les pages "What's Happening" ... vous pourrez dès à présent remplir votre agenda pour l'année prochaine !!

Neil Webster
International manager



Nous sommes là pour vous aider

Si vous avez des questions concernant les activités et événements RAT dans votre pays, veuillez contacter notre 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: +33 1 64 62 38 32 fax: +33 1 64 62 38 30
email: neil.webster@triumph.co.uk



● **Brazil:** Arthur Beerna
tel: +55 31 41 7696 fax: +55 31 41 6391
email: a.beerna@quad.com.br



● **Canada:** Chris Ellis
tel: 770 631 6401
email: memozar@comcast.com



● **France:** Neil Webster
tel: +33 1 64 62 38 32 fax: +33 1 64 62 38 30
email: neil.webster@triumph.co.uk



● **Germany:** Rüdiger Buck
tel: +49 1 71 617 7963 fax: +31 1 64 62 38 30
email: ruediger.buck@triumph.co.uk



● **Greece:** Chrysanthi Scordou
tel: +30 1 8000 500 fax: +30 1 8000 542



● **Italy:** Alessandra Gasperini
tel: 039 2925 8192
email: ita@triumph.com.it



● **New Zealand:** Ranyone Gardner
tel: 09 276 6453 fax: 09 276 4045
email: ranyone@earthlink.co.nz



● **South Africa:** Mike Davison
tel: 011 609 4118



● **Spain:** Eduardo Carabini
tel: 91 224 1787 fax: 91 264 5194
email: eka@triumph-motor.com



● **Sweden:** Rikita Alvarsson
tel: 86 00 0725
email: rikita.alvarsson@triumph.co.uk



● **UK:** Lee Parlow
tel: 01453 89513 fax: 01453 891450
email: lee.parlow@triumph.co.uk



● **USA:** Greg Casey
tel: 770 631 9500 fax: 770 631 6401
email: gcasey@tnt.com

© 2001 Triumph Motorcycles Ltd.
Triumph Association of Triumph Ltd.
PO Box 83, Hinxley, Leics., England, LE19
1ZP and our direct to all R.A.T. members.
Individual issues cost £3.75.

Editor: Neil Webster
Design: Red Square Graphics
Production: Rob Berry Marketing Services
Advertising: Jackie Green, Warner Group
Publications
Tel: +44 (0)1778 392105
Fax: +44 (0)1778 390748

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

L'abonnement d'une année ne constitue pas un remboursement par Triumph Motorcycles Ltd des produits ou des services de l'abonnement ni de leur contenance à une utilisation sur des machines Triumph.

Plus de puissance pour un Tiger encore plus féroce !!

En adoptant un nouveau trois cylindres de 955cc et une décoration un peu plus agressive, le **Triumph Tiger** modèle 2001 a gagné en caractère.

Ce nouveau moteur, qui équipe les sportifs de la gamme, va faire passer la puissance du modèle d'un gros trail à 104 cv à 9200tr/min, ce qui en fait la moto la plus puissante de la catégorie. Le couple déjà conséquent va aussi subir une forte augmentation, passant à 97 Nm à 8000 tr/min, tout cela en ne sacrifiant nullement la souplesse légendaire de la machine, et il se reprend à bas régime.



Ce nouveau Tiger est équipé du dernier moteur 12 soupapes à injection faisant ainsi partie de cette nouvelle génération de trois cylindres Triumph : une évolution normale si l'on se souvient que les premiers 'Tigers' étaient équipés de la vocation 'carbun' et la souplesse, pénitence de l'ancien moteur des Daytona et Speed Triple des années 90.

La roue libre du distributeur et l'alternateur ont été déplacés en avant de vilebrequin, afin un conséquent gain de poids, un arrangement plus solide et une nette diminution des bruits mécaniques - acoustiques.

Le silencieux d'échappement est entièrement redessiné gagnant en précision et en douceur de fonctionnement. De plus le moteur est équipé des fameux carters fabriqués sous 'high pressure die-cast' (HPDC) ce qui leur assure une très grande précision tant dans le moulage que dans la finition.

Le nouveau Tiger garde le double optique, caractéristique du modèle, mais le graphisme est tout nouveau, plus agressif. Il est réalisé en Realtime Graphics et les blocs de deux couleurs sont contrôlés par un câblage bien trempé.

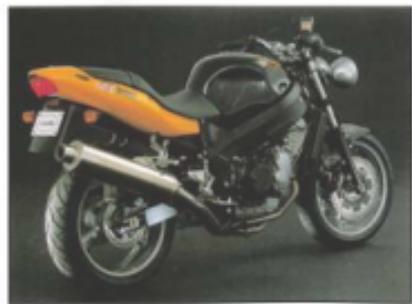
Un baby Speed est né

L'importateur 'Numero Tre' de Triumph Italie a créé cette version unique du TT600.

Surnommé 'Baby Speed' ce sportster naked a fait tourner pas mal de têtes à Milan - lieu où 'Numero Tre' a son siège et est devenu le jout favori de Carlo Talamo son directeur général, qui en a récemment partagé la velette avec lui, par wheelings interposés, dans les pages du magazine 'Café Racer'.

"En Italie nous avons pensé que le Speed Triple avait besoin d'un fils - c'est pour cela que nous en avons donné un !" déclare Carlo.

Pour engendrer celui-ci, il a suffit d'enlever le carénage du TT, d'adapter les phares du Speed, de remplacer les guidons bracelets par un cintre haut et de modifier le support de l'ensemble compteur compte-tours.



Nouveaux coloris pour la TT600



La TT600 est désormais livrée en deux nouvelles couleurs : Le Racing Yellow et le Captain Blue qui sont, de plus, assortis de nouveaux graphismes chromés "TT" sur les flancs. Le cadre et le bras oscillant sont désormais couleur argent.



Un ministre emballé

Bikecenter, le concessionnaire Triumph Hongrois a bénéficié d'un sérieux coup de publicité quand le ministre anglais du commerce leur a fait l'honneur de sa visite lors de la récente convention des affaires à Budapest.

Le ministre est ici photographié en train d'essayer une Legend sous le regard du directeur de Bikecenter, Peter Ilkos.





Le repas de samedi midi dans un relais de chasse au rillole des montagnes.

Sur la route de Stevenson

Les incertitudes ont effleuré le calendrier de ce week-end, comme chaque année fin septembre, avec sa dose d'orages et de précipitations abondantes, était passé l'avant-veille et la veille de la sortie. C'est donc sous un soleil magnifique, avec des torrents et des rivières gorgées d'eau, au

milieu d'une nature toute belle et espacement. L'été, que c'est de suite la sortie à la veille de RAT. Les nouvelles langues disent qu'il y avait un peu trop de graviers, que quelques conducteurs de bonne s'étaient vus les souvenirs, mais en fin tout le monde fut ravi de la fin par les balades et par le rallye

qui avait préparé depuis près de trois mois toute l'équipe du RAT sud de France.

Le Rallye :

Roger Louis Stevenson avait fait, avec sa complice l'histoire Modestine, la balade de Pradelles à St Jean du Gard en quelques, trois semaines, il n'a fallu que sept heures à la quarantaine de concurrents qui avaient choisi le bon rallye pour rejoindre le chemin par la route bien connue. Les questions d'état n'ont pas trop difficiles, le tracé n'avait aucun secret pour ceux qui avaient pris le soin de lire le bouquin de RLS, en fait tout ne fut qu'une question de bon sens. A ce sujet on se fit Henri Beire

BOIS, sur Triumph Tiger, qui se montra le plus fort,

reussissant à obtenir le pion, aux yeux Borel pourtant favori de l'épreuve, qui connaissait individuellement, chacun sur leur propre Triumph.

La remise des prix donna lieu à un grand moment de rigolade quand on déclama tout et fait les mémoires de poésie que les concurrents avaient dû composer tout au long de leur périple.

Nous n'oublierons pas les réponses fantaisistes de certains, l'odeur quasi insouvenable des fromages qu'il avait fallu ramener, les polémiques sur fin sur le nombre de tunnels que l'on ferait de La Roque à Alès, compte les incertidations



Les superbes paysages de Cévennes en toile de fond tout au long de ce week-end.





Le départ a été donné dans le charmant village de St Jean du Gard.



plus ou moins bizarres de la littérature de Stevenson concernant les bruits que ce dernier avait pu entendre du côté du Chévalard... et la difficulté qu'ont eu la plupart pour effectuer une simple petite soustraction mème pas agrémentée de la moindre retenue !!

Les sponsors du rallye avaient richement doté celui-ci et nous en profitons pour encore remercier les pneumatiques Bridgestone, la société MAD, le Excit-train de Cévennes, l'office du tourisme et l'aquarium tropical de St Jean du Gard, la concession Triumph Technic Motos à Nîmes... et l'Hôtel restaurant de l'Arche à Pradelles (Haute Loire) qui avait assuré l'hébergement et accueilli à l'insu de nos participants un excellent repas gastronomique - voilà une bonne adresse à retenir -.

La balade :

Les intempéries de la veille avaient obligé les organisateurs à modifier quelque peu l'itinéraire de cette promenade, mais ce fut tout de même un

véritable régal pour les yeux et une torture pour les yeux et les pneumatiques. Tout au long de cette randonnée dans la Cévenne profonde nous avons pu découvrir au tour et à détours de la route, à une cascade mystérieuse, à une bâtisse qui fait rêver, sans parler de ces ravins qui insistent à la prudence... la voie de sécurité mesurant pas loin de 650 m en à pic !! - une véritable milieu de superbes forêts parsemés des chuchotements de champions. Personne ne s'est perdu - même si c'est notre ami Neil Webster, anglais de naissance mais éternel d'adoption, qui menait la balade.

Le retour :

Il y a eu quelques incidents, un obstacle accélérant l'arrêt, un moteur qui refuse tout usage, un carénage de Sprint ST qui trahit une petite réflexion et la peinture de son Trophée 1200 qui ne plât décidément pas à notre ami Christol !!

Pourtant tout le monde se retrouvera à Theze pour visiter l'aquarium tropical de St Jean du Gard où l'équipe avait préparé un superbe lunch de

fin en l'honneur du RAT.

Bilan :

Près de soixante participants, quelques litres de rouge tombés à table, une impressionnante série de devis réduits lors de la soirée qui suivit le repas, des motos venues de Grande Bretagne, de Suisse, de l'étranger et de la France, de Paris et de toutes les régions du sud de notre pays, pratiquement aucun pépin, des bonheurs respectés... en bref - sur les ingrédients qui font qu'une soirée - n'oubliez pas - Et au final un petit dire que « La route de Stevenson » fut un sacré succès.

Ceux qui ne sont pas venus, mais qui avaient observé - (c'est-à-dire nous avons dit, ceci dit en passant payer la participation à l'honneur - la leçon est bien apprise, dorénavant nous exigeons des accompagnés un peu plus substantiels) ... ont eu tort. Ceux qui n'ont pas pu venir

viendront sans aucun doute lors de la prochaine sortie dont nous pouvons d'ores et déjà vous donner les dates et le thème : cela se passera dans « Les montagnes de Provence », partant de Châteauneuf du Pape et arrivant à Riez, toujours sur la formidable rallye double d'une balade, les 21 et 22 avril 2007... C'est encore très bon mais croyez-moi si vous voulez le parcours est déjà fait et les premières reconnaissances vont débiter dans la quinzaine qui vient... Attention les places seront limitées et les premiers finiteurs participants se sont déjà inscrits !!

Les Cévennes vont maintenant s'endormir pour l'hiver... mais pour l'équipe du RAT et de Technic Motos Nîmes les balades vont continuer même pendant la mauvaise saison à raison d'une par mois... Il y en a qui vont en avoir !!

Hervé

Podium du Rallye RAT

1er : Henri Pierre Bois sur Triumph Tiger
2ème : Vincent Borel sur Triumph Sprint ST
3ème : Fabienne Borel sur Triumph TT Légend

La coupe offerte par Technic Motos au motard venu de plus loin fut gagnée par Peter Harris du Cirencester (GB).

Pour de plus amples renseignements sur les futures sorties contactez Hervé DESCAMPS au 06 03 34 48 46 E-mail : herve.hdp@wanadoo.fr



Sur les traces des Cathares

À un fur et à mesure que nous grimpions la route qui nous menait au mystérieux château cathare de Quéribus, dans les Pyrénées, le brouillard devenait de plus en plus épais et la pluie redoublait. Finalement le raid organisé par Martin de Cayless s'est arrêté au sommet d'une crête dominant un vide complètement noyé dans les nuages.

Martin, avec un flegme tout britannique, s'est alors retourné vers nous et, imperturbable, nous a déclaré : « Quéribus est là bas, enfin je le pense ! ».

Le week end avait été prévu comme devant être pluvieux, et pour une fois la météo ne s'était pas trompée. Cela avait suffi pour que le plupart des membres locaux restent au chaud dans leur foyer et ne viennent pas avec nous pour suivre « Les traces des Cathares ». En fait ils eurent tort car le petit groupe qui a participé à ce raid, avec en

particulier deux courageux venus de Toulouse et de Figear, s'est, malgré les conditions atmosphériques défavorables, réglé tout au long du parcours.

Il est vrai que nous n'avons eût à subir le mauvais temps que durant la fin du trajet, la matinée et le début de l'après midi furent par contre très agréables pour rouler. Nous avons pu découvrir les superbes routes des Garbières et des contreforts des Pyrénées, et nous avons même mangé en terrasse dans la cité médiévale de Carcassonne.

La pluie n'a pas gâché la sortie et, avant de rentrer chez eux, les membres qui étaient venus de loin nous ont assuré qu'ils ne manqueraient pas de participer aux futures sorties de printemps en particulier au week-end des « Montagnes de Provence ».

Vous qui n'êtes pas venus, serrez vous des fibres ou vous laissez-vous influencer par le météo ?

N'oubliez pas le vieux dicton : « Les absents ont tort ! ».

Les vôtres restés à Carcassonne en toile de fond pour l'arrêt de déjeuner.



Arrêt déjeuner fort agréable dans la ville flamande fortifiée de Bergues.

A travers les montagnes des Flandres

Depuis qu'ils ont commencé leurs sorties RAT, l'an dernier, avec la première édition des « Montagnes des Flandres », l'équipe d'Avenir Moto à Lille a acquis de l'expérience.

Afin de continuer cette précieuse initiative de promotion de renouveler l'habitude chaque année et le 23 septembre dernier nous avons participé à la seconde édition. Ce fut un assez grand succès car la

première fois. Cette fois il y avait près de 50 motards venus de tout le nord de la France et même de Hollande qui se sont retrouvés avant le départ, chez Avenir Moto, pour partager café et

sentiments. Le raid book établi pour la circonstance a guidé dans la troupe par Arras, Arras et Lille et pour rejoindre des points de repère tels que nous avons suivi la route pittoresque qui, de part et d'autre de la frontière franco-belge, gravit le Mont Noir et le Rosenberg pour atterrir dans le manastère situé au sommet du Mont des Chats.

Nous avons en suite fait une pause sur la place du marché de la ville flamande fortifiée de Bergues où la température clémente et le beau temps régnant nous ont permis de déjeuner en terrasse.

Nous avons terminé la balade en sillonnant la quatrième montagne des Flandres : le mont Cassel pour finir par un petit tour d'adieu à Lille chez Avenir Moto. La seconde balade des Flandres est finie, vive la prochaine !!



Le second raid des Monts des Flandres a attiré une cinquantaine de membres dans cette contrée pittoresque à la frontière de la France et de la Belgique.



Le temps superbe de cette fin d'automne nous a permis de déjeuner à l'extérieur.

Après un an et demi sur un 600 Diversion, je commençais à avoir envie d'une autre monture. Et puis, ma moitié venant d'acheter un Sprint ST, j'avais beaucoup de mal à la suivre dès qu'il voulait pointer avec son trois cylindres. J'étais aussi sérieusement agacée de le retrouver si lentement sur le bord de la route après qu'il fut parti s'arsouiller devant moi. C'est à cette période que nous avons adhéré au RAT et c'est à l'occasion des sorties organisées que j'ai découvert la gamme des motos de la marque. C'est là qu'avec la Legend nous nous sommes rencontrés. Elle avait le charme des

Naissance d'une passion LEGEND aire



motos rétro, mais j'imaginai mal un moteur complexe sur un tel châssis. J'ai voulu l'essayer, mon concessionnaire en avait une disponible, il me la prêta toute une journée. En une virée d'environ 150 km seulement sur les petites routes des Cévennes, je revins conquise et convertie aux 3 pattes. Bref, après un court moment de réflexion, je signais le bon de commande pour une Legend verte. Je l'ai attendue 6 semaines, mais toute patience a un terme et début juin, alors que je commençais à sérieusement râler, moi qui pourrais à pieds alors qu'il faisait un temps splendide pour aller rouler... un courrier m'apprendit qu'elle sera disponible le 21 juin... Et en prime on m'offre la béquille centrale pour se faire pardonner le retard... Merci Triumph!

Depuis je roule avec, et je m'éclate, à moi les gorges du Verdon, la Côte d'Azur, les Alpes de Haute Provence, les Cévennes, la Haute Lozère, ... Soit 2 600 kilomètres en 3 week-ends. J'ai découvert le plaisir. Alors les avantages que me procure cette moto, il me reste à souligner que pour les filles désirant passer à une moto plus puissante, qui veulent suivre leur homme en toute sécurité, une moto qui leur permette de concilier confort plus sécurité et conduisant pépère, celle-ci moto semble le meilleur compromis, et surtout, elle n'est pas réservée aux grands gabarits.
Fabienne Borel, Montpellier, France

Échos du passé en Picardie

Venez arpenter une contrée riche en histoire et en souvenirs, voilà ce que a offert plus d'une centaine de passionnés qui participent malgré la pluie d'automne persistante, à ce premier « Circuit de Picardie - RAT run, le 8 Octobre dernier.

Mis au point et organisé par notre membre Yves Gamba, cet événement a accueilli des participants venus du Royaume-Uni et de tout le nord de la France.

Il s'en est l'occasion de visiter la ville de Laon, perchée sur une colline et dominée par sa splendide cathédrale, de goûter à

l'atmosphère si pesante régnant sur le chemin des Dames le champ de bataille tristement célèbre de la première guerre mondiale, et de se promener dans la ville médiévale de Compiègne le Château ou un déjeuner chaud, spécialement

préparé à cette occasion. Les participants attendaient dans un restaurant local.

Après midi le programme de la balade les a guidés au travers de la superbe forêt de Compiègne, avec au passage la visite de l'étonnant château de Pierrefonds et de la clairière où s'est signé l'armistice.

C'est après avoir parcouru près de 240 km qu'ils sont revenus à leur point de départ à Chauny où ils ont pu participer à un tirage au sort organisé par Yves qui a pu ainsi



Toutes sortes de motos et de motards venus de France et de Grande Bretagne pour faire de ce premier Circuit de Picardie un événement qui fera date.



Un itinéraire pluvieux et venté nous a accompagnés tout au long de la route... mais cela n'a pas nuit à la visite des superbes lieux historiques que nous avons traversés.



Neil Webster, International manager du RAT, félicitant Yves Gamba (à droite sur la photo) pour le succès de cette première manifestation.

distribuer tous les lots offerts par les sponsors et par le concessionnaire local Ozeal Mats.



La belle région du labeland de Mecklenburg au nord de Berlin fut le bat, courant septembre, du premier RAT raid organisé dans cette région.

La balade de Mecklenburg

LES routes désertes qui entourent le lac de Mecklenburg dans le nord-est de l'Allemagne avaient été choisies par les membres allemands pour servir de décor à leur rencontre de septembre.

Les orages qui avaient sévi tout au long de la nuit ont fait céder le lendemain à un superbe soleil, ce qui a permis aux 20 participants de faire une très belle balade de quelques 100 kilomètres à travers cette magnifique région des lacs.



NOTRE CONCOURS RESERVE AUX MEMBRES

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

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

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

Nom:

Adresse:

Numéro de membre:

En route vers le barrage

Le grand moment de la balade de printemps organisée par les membres du RAT sud africain fut la visite du barrage Katse au Lesotho avant de rejoindre le lieu de rassemblement, situé cette année à Fouriesburg, dans l'Eastern Free State.



Le responsable national Mike Davidson qui avait organisé la balade avait parfaitement su choisir les 340 kilomètres de routes montagneuses, qui, en une journée, ont emmené les participants jusqu'à un col situé à 3160m au-dessus du niveau de la mer ... au ras des neiges journalières.

Après un déjeuner à l'auberge de Katse, ils ont pu faire le tour du lac pour enfin, au bout de 50 kilomètres de route, atteindre le barrage et le visiter.

Pour plus de renseignements au sujet d'événements du RAT en Afrique du sud, vous pouvez contacter Mike au 011-409 7385 ou au 0824 535583.

« Fun et Sun »

A l'occasion du quatrième rassemblement organisé par le RAT les plus 170 membres se sont retrouvés à Cato's pour passer un week-end.

La balade du samedi dans la campagne environnante fut suivie d'un dîner et d'une soirée au cours de laquelle quatre groupes de membres rivalisèrent d'habileté pour remporter les prix mis en jeu.



Beaucoup de monde pour la quatrième édition du rassemblement du RAT brésilien.

Auckland run

ALORS que les Européens terminent leur belle saison, les motards de Nouvelle Zélande entament la leur. Dans le cadre de ses balades mensuelles l'importateur Northern Accessories a emmené ses clients à Thames et à Wellingford en août et septembre avec à chaque fois le même succès et la même affluence.

Des sorties démarrent d'Auckland chaque premier dimanche du mois. La sortie de novembre se déroulera sur deux jours, les organisateurs ont prévu de poser une nuit à Marlborough Arms. Un événement national est aussi programmé pour février.

Consultez « what's happening » pour plus de détails.

En septembre, ils avaient prévu de prendre la petite route qui menait à Wellingford - malgré le fait que ce soit la fête des pères.



Aux Montagnes de Provence

CONÇU sur selon la même formule que « La route de Stevenson », une formule qui avait recueilli tous les suffrages, le Raid des Montagnes de Provence va vous emmener de Châteaufort du pape (Vaucluse) jusqu'à Riez (Alpes de Haute Provence) le week-end du 21 au 22 Avril 2001.

Ce RAT Road vous proposera deux possibilités : soit une balade d'environ 250km, soit un rallye promenade qui vous permettra, au fur et à mesure des énigmes, de découvrir les secrets des montagnes de Provence (distance estimée, 100km).

L'arrivée, se déroulera au château de Pourtraie, un castel déjà souvent utilisé comme lieu de rassemblement par les membres du RAT et dont la réputation n'est plus à faire. Au programme : apéritif, remise

des prix, repas gastronomique et soirée dansante. L'hébergement sera assuré en hôtel ou en gîte.

Le dimanche après un petit-déjeuner copieux nous visiterons le merveilleux site des Gorges du Verdon après renouer pour les cycloistes de Provence jusqu'à Châteaufort du Pape où, après une visite-découverte au musée du site nous retrouverons pour un lunch de fin de stage offert par le club.

Pour de plus amples renseignements vous pouvez contacter Hervé DESCAMPS au 05 03 34 43 46 ou 09 33 46 354 296 ou par e-mail à : herve@pdp.wanadoo.fr

Site : www.12trios.com

Pensez à réserver vite, le nombre de places sera forcément limité. Compte tenu des



capacités d'hébergement nous ne pourrions accueillir un maximum que 75 personnes. Pour participer il faut être membre du RAT et possesseur de Triumph ou, moyennant une

majoration du prix d'inscription d'environ 100€, participer, en tant que membre parasite. La participation au week-end devrait se situer approximativement aux alentours de 350 € pour les membres du RAT (Road books, hébergement, repas gastronomique, petit-déjeuner copieux, lunch, remise des prix et cadeau souvenir à chaque participant).

Les sponsors officiels de l'épreuve : BRIDGESTONE, M.A.D (Casques BEEL), Le château de Pourtraie (Hôtel-restaurant à RIEZ), Le Domaine de FARGUEROI (Vins de Châteaufort du pape), IPONE.



Raid de Flandre

Le seul Hôtel de Belgique qui soit réservé aux motards, en l'occurrence le Groenedijk Motorcycle Loft Hôtel va accueillir les membres du RAT qui vont participer du 4 au 6 mai prochain au Raid des Flandres 2001.

Nous avons entièrement réservé ce lieu incroyable et insolite pour le week-end entier et nous pouvons d'ores et déjà vous garantir un super cocktail d'hospitalité belge, de gastronomie, de musique... et de fête qui vous entrainera tard dans la nuit. Tout cela sera associé à quelques balades moto dont vous vous souviendrez.

Le vendredi soir, juste après avoir garé votre moto en garage fermé, elle ci ne couvrant aucun risque, vous serez accueillis avec un buffet chaud. Ensuite vous pourrez vous détendre et apprécier la chaude atmosphère autour de quelques terres.

Le samedi, ceux qui veulent tout simplement effectuer la balade au raid book, qui les entrainera visiter, près de Bruxelles, le site historique de Waterloo avec sa pittoresque ville et l'emplacement du champ de bataille, avant de participer à une réception spécialisée réservée pour eux au moment du déjeuner. Ceux qui préféreraient rester sur place pourront aller jusqu'à Bruges, par leurs propres moyens ou en taxi, visiter à loisir cette charmante ville médiévale. Il en profiteront sûrement pour goûter à quelques spécialités belges tels les chocolats ou les moules frites en ne sachant laquelle choisir parmi toutes ces spécialités les Belges sont si fiands.

La réception réservée au Raid, le samedi soir sera le grand moment du week-end.

Le dîner sera animé par un groupe rock en l'honneur de la fête qui sera nous organiserons de nombreux jeux qui permettront bon de gagner des lots. Nous n'avons pas prévu de faire horaire à cette soirée.

Après le petit déjeuner... tardif, du dimanche matin, nous partirons pour une balade en groupe sur les sites belges et de la Belgique et des Flandres (français). Nous déjeunerons en bord de mer avant de prendre le dernier port de l'avant qui célébrera la fin de ce raid et le retour de chacun dans ses pénates.

Tout doit que nous avons entière-

ment réservé cet hôtel pour l'oc-

casion nous pouvons vous proposer un tarif très spécial pour le week-end complet incluant l'hébergement pendant deux nuits, les dîners du vendredi soir et du samedi, les petits déjeuners du samedi et du dimanche matin, les activités, les road books, la médaille commémorative du raid, l'autocollant spécifique, le tee-shirt, les visites et la participation aux divers jeux et concours.

L'hébergement se fera en chambres doubles ou de trois ou quatre personnes, il y a également la possibilité de dormir en dortoir pour un prix plus modique.

Le tarif est de FF 675 par personne dans une chambre ou FF 575 dans un dortoir (BF 425, BF 3575).

Tous les participants doivent être membres du RAT ou membres associés au moment de l'inscription. Les passagers n'ont pas besoin d'être membres, mais dans ce cas, ils ne participent pas aux activités, permettant de gagner des lots et n'auront pas d'entrées gratuites aux visites.

La capacité d'accueil maximale est de 96 personnes la capacité maximale de l'hôtel c'est pour cela qu'il est nécessaire de réserver très tôt.

Si vous voulez une chambre et que nous ne pouvons vous proposer qu'un dortoir nous vous contacterons auparavant pour obtenir votre accord.

Pour réserver envoyez un chèque établi à l'ordre du RAT à : RAT, c/o Triump, France, 19 Bd Georges Bokan, Gennevilliers-Beaumont, 77497 Marolles Vallée, France.

Pour tout contact ou renseignement supplémentaire : téléphone Neil Webster au +33 1 64 62 38 32 (E-mail : neil.webster@triumph.co.uk).



Corsica Run

DURANT le long week-end du 8 mai 2001 nous vous proposons de venir vous promener avec nous dans la merveilleuse Ile de Corse.

Le départ se fera en ferry depuis Marseille le vendredi 4 mai au soir... traversée de nuit avec une petite fête organisée par la compagnie maritime (Compagnie Méridionale de Navigation). Arrivée à Ile Rousse le matin et de suite une superbe boucle qui nous emmènera jusqu'à Poreticcia, lieu où nous effectuerons notre séjour. Les 6 et 7 mai nous vous proposerons deux itinéraires qui vous permettront de

découvrir la Corse de l'intérieur et les côtes du Sud de l'Ile. Mardi 8 mai retour sur Bastia et embarquement pour le retour (voyage de nuit avec de nouveau une fête à bord).

Nous sommes en train de mettre au point le programme complet. Le voyage sera organisé sur la formule du tout compris (transport, hébergement - hôtel ou gîte - la demi-pension, les cocktails et les cadeaux souvenirs). Actuellement nous sommes dans l'attente des nouveaux tarifs de traversée et nous ne pouvons pas donner de chiffre exact (approximativement 1600 FF par personne) mais nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous dire rapidement si vous êtes intéressés afin que nous puissions effectuer les pré-réservations.

Contactez Hervé DESCAMPS au 0033 (0) 466 854 236 par e-mail à : herve.help@wanadoo.fr site Internet www.321moto.com

Pâques en Jerez Rally

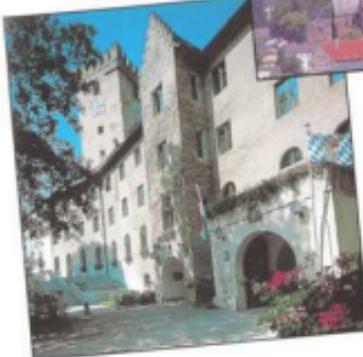


C'EST le Bayerische Wald dans le Sud-est de l'Allemagne qui accueillera le Bavarian Raid au cours du long week-end de Pâques du 14 au 16 Avril 2001.

Nous serons basés à Weyth/Donau, à 25 kilomètres à l'est de Regensburg, le raid vous proposera la visite du Buchnerwald à la frontière de la République

Tchèque. Au cours de ce week-end vous pourrez également participer à la soirée Raid du samedi soir. Pour que vous puissiez profiter au maximum de cette longue sortie vous aurez aussi la possibilité de réserver l'hôtel pour la nuit du Dimanche soir à partir le lendemain matin Lundi.

Vos contacts pour ce Raid :
Rudiger Beck au +49 1 780 77963
e-mail: rudiger.beck@triumph.co.uk
ou Neil Webster au +44 662 38 32,
e-mail: neil.webster@triumph.co.uk
pour plus d'informations et pour recevoir le formulaire d'inscription.



VENEZ goûter à la fois le soleil du printemps et vous amuser sur circuit dans le sud de l'Espagne. Vous allez avoir la chance de goûter au joie de la conduite sur circuit à l'occasion de ce Jerez Rally. Ce n'est pas tous les jours que l'on peut emprunter un vrai circuit de GP... n'y a-t-il pas de meilleure façon pour commencer la nouvelle saison européenne ?

Durant le week-end du 23 au 25 mars venez nous rejoindre à Jerez où nous avons réservé un hôtel dans la vieille ville. Vous découvrirez l'atmosphère unique qui règne en Andalousie et partagerez avec nous la visite de cette superbe région.

En hors-d'œuvre le samedi nous faisons une balade dans la région andalouse et le soir vous participerez à un repas suivi d'une soirée typique.

Le dimanche le circuit de GP nous est totalement réservé. Les conditions de sécurité seront optimales et quelle que soit la température que vous possédez vous pourrez pleinement vous exprimer. Nous serons un certain nombre de groupes en fonction des désirs et des possibilités de chacun. Cela sera pour vous une occasion unique de partager les mêmes courses que vos champions favoris... quel souvenir en perspective ! Nous vous proposons un package complet pour le week-end à H/Bergheim, nos prix, bulles, catering, etc...

Les places étant strictement limitées nous vous recommandons de réserver le plus tôt possible en contactant Neil Webster en France au +33 (0)1 64 62 38 12, télécopie +33 (0)1 64 62 38 30, e-mail : neil.webster@triumph.co.uk. Nous vous ferons parvenir alors un formulaire d'inscription avec les détails du jour, les options et les prix.



Calendrier International :

9-11 février	Tajpo Raid, New Zealand
10 mars	Daytona Pirex USA
23-25 mars	Jerez Rally, Espagne
13-15 avril	Bavaria Raid, Allemagne
20-22 avril	Raid des Montagnes de Provence, France
22 avril - 2 mai	RAT's in the Rockies, Canada
4-6 mai	Raid de Flandre, Belgique
4-8 mai	Corsica Run
18-20 mai	Weinertwald Raid, Autriche
1 juillet	Triumph Factory Open Day/Home Run, England
6-8 juillet	RAT Rally at Sports Bike East, Canada
13-15 juillet	Tyrol Raid, Autriche
17-19 août	Raid des Alpes, Suisse
21-23 septembre	Raid des Pyrénées, France

Voilà quelques uns des principaux événements qui vont se dérouler en 2001. Vous aurez plus de détails dans le calendrier complet qui sera publié dans l'édition du Printemps de Torque, au tout début de mars. Vous pouvez également consulter le site du club à l'adresse suivante : <http://www.triumph.co.uk> régulièrement mis à jour. Mots de passe : TORQUE et RAT891515



« X »

CLASSE ...





**Roland Brown a essayé
la X-90 fabriquée par
Mécawin - un triple qui
combine l'engineering
britannique, l'inspiration
américaine et le savoir-
faire français.**

Le 900cc, puissant préparé, évolue avec facilité au milieu de la circulation, accélère fort d'un feu à l'autre, et il me semble avoir un look d'enfer... chaque fois que je peux m'apercevoir dans la vitrine d'un magasin.

C'est Craig Vetter qui a conçu l'ouragan X-75 construit aux USA dans les seventies.

Quand finalement Depoiser est arrivé à sa base dans le sud est de Paris, j'étais tout à fait d'accord avec lui... complètement emballé tant par les performances de la X-70, que par son design.

Si le nom de la X-90 et sa forme semblent rendre hommage à l'ancienne fabrication de la firme : la X-75 Hurricane trois cylindres des années 70, c'est purement intentionnel. Depoiser est Triumph depuis bien longtemps et il est fan des anciennes bécanes... son entreprise Mécawin faisait même du tuning sur les Bonneville il y a une quinzaine d'années.

Ces dernières années Depoiser s'est de plus en plus intéressé aux Triumph de la nouvelle génération et sa X-90, née d'un nouveau produit de l'usine d'Hinckley, a un look résolument inspiré par la légendaire X-75 de Craig Vetter

Tra parties d'une visite guidée de Paris, c'était un peu trop rapide... mais bougrement excitant.

Juste devant moi une Triumph Super III trace son chemin au beau milieu de la circulation dans la capitale française, le hurlement de son pot d'échappement quasiment libre résonne entre les murs et les voitures et, dès que la voie se libère, le triple jaune bondit de bouchons en bouchons.

Frank Depoiser le patron de Mécawin était en retard et croyez moi il ne traînait pas. Collé à ses banques, j'appréciais chaque minute de cette promenade sur le street bike très spécial qu'il avait conçu : la X-90.

La moto coque de la X-90 est une véritable œuvre d'art. Elle intègre le réservoir et l'assise. Réalisée en carbone et époxy elle part de la colonne de direction, possède de larges découpes pour les genoux et de tout petits panneaux latéraux pour se terminer en une double selle très bien dessinée.

Sa forme acérée n'a plus aucun rapport avec celle du Trident dont elle est issue, celle-ci lui donne une apparence beaucoup plus fine et agressive qui rappelle le passé de Triumph... avec des airs d'avant garde digne des créations de Jean Paul Gaultier.

Ce trois cylindres a perdu sur son côté droit le trio caractéristique de silencieux mais de nombreuses autres modifications ont contribué à la perte de poids et optimisé les performances.

Les échappements à double sortie sont fabriqués par Mecatwin. Associés aux filtres KaN et au réglage « pile poil » des carburateurs de 36mm (standard), cela donne pour le 885cc une augmentation de puissance de l'ordre de 9CV entre 6000 et 9000 tours.



Un Trident totalement transformé.



Roland Breuss fait corps avec les rouleurs de la X-90.

Beaucoup de travail sur le châssis roulant également. Pas question de rallonger les tubes de fourche à l'instar de ce qui s'était fait en 1973 pour passer du T150 à la Hurricane X-75... Au contraire, sur la fourche et la suspension AR ont été légèrement raccourcies, à la fois en utilisant, pour l'avant des ressorts un peu plus courts, et en remplaçant l'amortisseur AR d'origine par un WP importé de Hollande. De plus, il a également été fait retailer la selle : ce qui abaisse la hauteur... sans pour autant nuire au remboursement.

La forme de la selle et l'absence

totale de poignée de maintien laissent à penser que la moto est plus conçue pour un usage en solo qu'en duo. Le guidon légèrement relevé, fixé au dessus de la colonne de direction, donne une aisance plutôt droite à la conduite.

Le moteur de la X-90 est l'élegant trois pattes avec les pipes d'admission peintes en noir mat (une finition chromée est également disponible), les jambes du pilote s'intègrent parfaitement dans la découpe du réservoir.

La boîte six et la sonorité mélodieuse de l'échappement font que la conduite





Frank Depoquier, le patron de Mecatwin avec sa création.

est vraiment très agréable. Les modifications effectuées par Depoquier ont augmenté la puissance à la roue AR, une puissance qui est passée de 90 à 95CV ... et la X-90 pousse vraiment très fort.

Le tour entre 3000 et 4500 tours qui se faisait quelquefois ressentir sur le Trident a quasiment disparu, mais cela ne change pas grand chose à l'appréciation de conduire.

La maniabilité est excellente, bien meilleure que sur le Trident. La géométrie générale de la machine a été pourtant très peu modifiée. Le

tempérament est plus sportif. Le guidon un peu haut et les suspensions un peu plus fermes incitent le pilote à adopter une conduite un tantinet superbe ... sans carénage, à l'ancienne !!

Sur route ouverte on prend très facilement 200 km/h. La moto est dotée pour une vitesse maxi d'environ 220 km/h. Les grandes courbes, à vitesses vives allures ne posent aucun problème et les accélérations de revêtement, de même que les cahots du pavé parisien, ne mettent pas en défaut la tenue de routes. Le confort est bon, mais on en veut de même un peu plus secoué que sur le Trident.

Depoquier nous assure que ses modifications ont réduit le poids de la machine de quelques 25 kg. Le centre de

gravité abaissé et la moto plus compacte, font qu'elle est de fait plus maniable.

Un essai de la X-90 sur des routes plus adaptées que celles que j'ai eu l'occasion d'emprunter permettrait de se faire une idée plus précise de l'influence des modifications sur le comportement. J'ai toutefois remarqué qu'à aucun moment la garde au sol ne s'est avérée trop faible ... la moto n'a jamais raclé même si à quelques moments j'ai poussé les pneus AVON à leur limite.

Même si les différentes modifications sur le moteur et sur le châssis influent sur le comportement de la machine, c'est l'aspect esthétique qui présente sa plus grande originalité tant par l'impression générale que par la qualité de sa réalisation.

Le fini et le rendu de l'ensemble mono coque sont exemplaires et Depoquier est content quant au fait que l'airline Triumph agrée ses modifications.

L'aspect pratique n'a pas été négligé et, pour l'entretien, contrairement à l'ensemble selle/réservoir peut être enlevé en quelques minutes laissant le châssis à nu. La serrure d'origine est conservée et seule la capacité du réservoir a été modifiée. Il contient désormais 21 litres soit 4 de moins que sur le Trident, ce qui laisse tout de même une autonomie respectable.

Cette X-90, mélange d'engineering britannique, d'inspiration américaine et de savoir faire français est vraiment « a touch of class ».

Je vous invite à découvrir la suite de notre production dans le prochain Torque. À suivre ... Franck Depoquier (www.mecatwin.com).

Mecatwin Triumph X-90

Le type du moteur: Trois cylindres en ligne à refroidissement liquide, double arbre à came en tête, 12 soupapes.

Cylindrée: 885cc

Alésage x course: 76 x 65 mm

Taux de compression: 10,6 : 1

Carburateur: trois Mikunis de 36mm

Embrayage: multidisques à bain d'huile

Boîtes six rapports

Fourches: Kayaba télescopique, tubes de 43 mm, ressorts WP

Suspension AR: Mono amortisseur WP à réglages en précontrainte, compression et détente.

Frein AV: ensemble Nissin à quatre pistons, disques de 310 mm

Frein AR: ensemble Nissin à double piston, disque de 255

Roue AV: 3.50 x 17, alliage

Roue AR: 5.50 x 17, alliage

Pneu AV: 120/70 x 17

Pneu AR: 160/60 x 18

Empattement: 1500mm.

Hauteur de selle: 750mm.

Capacité du réservoir: 21 litres.

Poids à sec: 189kg

Instrumentation: compoeur de vitesse, compte-tours, voyants de clignotants, température d'eau, point mort, phare et pression d'huile.



SUPER BALADE BRITANNIQUE POUR

SUPER BECANE BRITANNIQUE

1000 milles de pur plaisir et de découverte en route avec Bruce Preston

Il y a peu de pays au monde où, à moto, on peut observer tant de choses différentes, découvrir autant de paysages, et écouter tant de sons distincts sur si peu de superficie. Cet été avec un groupe de motards, j'ai passé deux semaines superbes à retrouver les charmes souvent cachés du Royaume-Uni.

Itinéraire: Stratford Sur - Avon, Llangollen au Pays de Galles, l'île de Man, Keswick dans le parc national de " Lake District ", York et Peterborough. Avec de nombreux arrêts tout au long de ce périple.

Ma moto : une Sprint ST British Racing Green bien-sûr !!

Londres nous faisait don de ses quelques rares journées chaudes en cette année du Millénaire mais rien n'était garanti pour la

suite car de gros nuages de tempête envahissaient le ciel au fur et à mesure que nous chargions la moto pour le voyage.

Nous avions presque fini de remplir l'excellent kit de bagages de la ST (deux valises intégrées élégamment assorties à la couleur de la moto et l'une des meilleures sacoches réservoir que j'aie utilisée) et il devenait évident que nous n'allions pas pouvoir tout caser (En effet mon épouse tenait à avoir des vêtements pour chaque situation possible !!)

Nous avons donc, en plus, attaché un sac fourre-tout au dessus de chaque valise avec une protection pliotique sous chacun d'eux afin de protéger la peinture.

C'est tranquillement que nous avons quitté notre hôtel d' Heathrow car le ciel était

menaçant et les routes détrempées. Encore des soucis supplémentaires à ceux que me posaient déjà mon groupe de motards américains car la plupart n'avaient jamais roulé sur la gauche de la chaussée auparavant.

Nous voilà enfin sur l'autoroute et chacun put se familiariser avec la conduite des motos - et tester l'imperméabilité de leur équipement !

Aussi bizarre que cela paraisse, ce fut le seul moment du voyage où nous avons pris ce genre de route ... et surtout où nous avons roulé sous la pluie !!

LE STRATFORD DE SHAKESPEARE

Bien sûr, Stratford sur Avon est un endroit

extrêmement touristique mais la ville où naquit William Shakespeare est un lieu incontournable pour qui possède un minimum de culture – Bonus à la chose, le Musée National de la Moto de Grande-Bretagne est seulement à une heure à Birmingham.

Afin de donner le maximum d'intérêt à cette visite de deux jours à Stratford mon ami Nick Raitay a emmené le groupe dans une visite du Cotswolds, nous faisant découvrir de petites routes et traverser des villages rendus prospères par la maine touristique. Nous avons fini la balade par une saucisse-purée sur la pelouse du presbytère du 15ème siècle, là où Nick et sa femme Patii vivent.

Notre prochaine étape fut Llangollen, un beau milieu de cette enchantée campagne Galloise. La ville est entourée de montagnes et une impétueuse rivière à truites, qui bouillonnait sous les ferrières de notre hôtel, la traverse. Si nous l'avions voulu, pour nous changer des motos, nous aurions pu faire un voyage en train à vapeur ou sur une péniche tirée par un cheval.

L'ÎLE MAGIQUE

Nous avons eu juste le temps de faire une courte promenade dans Liverpool, avant de

traverser la Rivière Mersey pour attraper notre ferry pour l'île de Man.

C'est dommage ! car Liverpool à elle seule mériterait un séjour bien plus important. La ville était déjà célèbre bien avant les Beatles et il y a énormément de choses à visiter. Les habitants sont aussi les gens les plus amusants du monde. Je le sais bien, je suis marié à une 'Scouser', le surnom que l'on donne aux Liverpudlians.

Nous avons gagné l'île de Man sur le Seacroft, ce ferry rapide qui ne met que deux heures et demie. (Ce qui fut encore bien trop long pour ma femme qui a le mal de mer !)

Quasiment aucun motard n'a entendu parler au moins une fois de cette île minuscule, depuis longtemps considérée comme la Mecque de la Moto, perdue dans la Mer d'Irlande. Coup de chance, à l'occasion de notre voyage, nous avons pu voir au moins un "Manx Grand Prix" qui se déroule début septembre.

On ne peut pas aller à Liverpool et visiter l'atmosphère sur l'île de Man pendant le TT ou même du Manx. Il faut le voir par le biais d'images et ce spectacle, avec plus de motos que de voitures sur les routes. Ou chaque moment de la journée, tout au moins lors des semaines de courses, est dédié à la moto. Où le simple fait d'être à moto fait que vous soyez accueilli les bras ouverts par tout le monde.

L'événement Manx est un peu moins précis que le TT de juin mais on y retrouve une plus grande concentration de motos anciennes. Les courses y sont pourtant tout aussi excitantes et il est dur de croire qu'un individu aurait pu effectuer les 137,5 milles du tour de l'île à une vitesse moyenne supérieure à 120 mph. (Ndt : Plus de 60 km entre trottins et motards à plus de 190 kmh de moyenne !!)

C'est encore plus dur de s'imaginer que seulement quelques secondes après la fin d'une course les routes sont à nouveau ouvertes et que les motards peuvent les emprunter. Il ne fait pas bon ne pas aimer les risques si vous



Un cheval qui tire une péniche sur le canal de Llangollen au Pays de Galles.

désirez prendre le plaisir, mais je suggère toujours à ceux qui veulent bien se placer de se lever très tôt pour se mettre en place. (Lors d'une précédente visite à l'île, un motard n'a pas attendu d'être en course pour mettre gros gaz. Il a atterri, encloué dans son bureau, le reçu de £90 pour lui rappeler que les limites de vitesse s'appliquent aussi dans les régions perdues !)

Pourtant ne soyez pas bêtes au point de penser que sur l'île de Man il n'y a qu'un circuit de courses ! On y trouve aussi bien d'autres choses, aux antipodes de celui-ci. Nous avions cinq jours à y passer, c'était largement suffisant pour que Brenda, moi-même et notre Triumph passions ce superbe cyclepays-ans de nos entrailles fatiguées. Soit le Pays où la vieille petite maison batte sur la mer fut rendue célèbre par le film "Waking Ned". Le village culturel de Greencash dans lequel fut tourné une grande partie du film et dont la route part juste au dessus de notre hôtel "Port Erin".

Il y a aussi la vieille route de la mine de fer de la Table Ronde. Même dans une île totalement envahie par les motos il est rare de rencontrer quelqu'un sur cette route. C'était l'une des routes sur laquelle je me suis le plus éclaté avec ma Triumph, où j'ai fait le plus corps avec elle; une route étroite, bombée et tortueuse, où nous flâmes récompensés de notre courage par la découverte d'un merveilleux tapis de bruyère qui recouvrait les collines et, dans le lointain, les côtes d'Irlande tout juste visibles.

Bien sûr, il y a les attractions



Notre Triumph à la porte de l'église, avant de déguster une "saucisse purée" à Stratford.

traditionnelles ; Mooragh Park dans Ramsey où toutes les vieilles motos se rassemblent pour le Concours d'élégance et Peel où nous avons mangé dans un fast-food Chinois tout en regardant les concurrents de la course moto sur sable.

Chaque année nous découvrons de nouvelles choses. Cette fois-ci ce fut la vieille église de Loman, pas loin d'Onchan. Tout dans l'église est conservé exactement comme il y a 150 années.

Comme soie de fond à tout cela on trouve Douglas, qui n'est pas seulement la capitale de l'île de Man mais aussi celle de la moto.

Il n'y a qu'une seule chose à dire sur la semaine de course à l'île de Man, allez-y et voyez par vous-même - les images sont faites et les descriptions que l'on pourra vous en faire sont bien trop pâles pour la décrire.

LE MAGNIFIQUE PARC NATIONAL DE "LAKE DISTRICT"

Il n'y a pas beaucoup d'endroits qui peuvent rivaliser avec une semaine dans l'île de Man mais pourtant la visite du Lake District est en mesure de le faire.

Nous avons tout d'abord vu le sommet c'est à dire faire la queue pour charger nos motos sur le ferry pour le traverser le continent.

C'est amusant d'admirer les motos des

autres, de les comparer, de bavarder, d'écouter les expériences de chacun même si ce n'est pas de la tarte que d'affronter la passerelle trempée pour charger les motos sur le pont inférieur.

Les temps ont pourtant changé. Avant, nos anciens devaient attacher leur propre moto, dorénavant les marins le font pour nous et, il faut le reconnaître, ils le font plutôt mieux.

Keswick fut notre prochain arrêt, au Keswick Country House hôtel, un bâtiment magnifique entouré par les montagnes dans le plus pur style victorien construit au cœur du Lake District.

J'ai encore fait appel à des amis pour m'adjointe Hilda et Robert Wilson nous ont rejoint pour dîner et le lendemain ils ont guidé tout le groupe sur quelques-unes des plus belles routes du coin.

Il n'y a pas mieux qu'un gars du pays comme guide et Robert nous en a fait plein les yeux !!

Nous avons parcouru de nombreux cols dont le fameux Hardt et avec sa terrible grimpette. Bien naturellement ce fut un jeu d'enfant pour notre Triumph mais même avec le moto scutbill avec le soufflé court quand nous avons atteint le sommet et, tout aussitôt, découvert l'étendue des montagnes. Cela fut de nos impressions les plus fortes de la semaine, mais il y a eu aussi le coup éca la même impression - le soufflé court dès que j'arrive au sommet - et étonnait la beauté du paysage.

Pour ceux qui ont fait un tour y faire un tour si vous connaissez également la petite route qui mène à Wast Water, le lac le plus profond du comté. Quelques miles avant cela c'est à l'ouest de la route l'un des plus hauts troquets de Grande-Bretagne. Attention, on y vend ce genre de bière qui vous donne envie d'engager un chauffeur pour vous reconduire à la maison !

C'est totalement injuste de résumer le Lake District en ces quelques mots mais après deux jours passés à Keswick - même si le temps était toujours aussi favorable, ce qui n'est pas toujours le cas - il nous fallait continuer

notre route.

MA ROUTE PREFEREE EN ANGLETERRE

Il nous fallait rejoindre YORK mais tout d'abord, je vais vous indiquer ce qui est, je le pense, la balade la plus sympa que vous pouvez trouver dans toute l'Angleterre. À Brough, tournez à droite jusqu'à Kirby. C'est là qu'avec Stephen nous avons pris la B6270 à travers les vallées du Yorkshire jusqu'à Leyburn. (En principe le dimanche les motards se rassemblent à Hawes sur l'A684, juste du sud de la B6270 et la ville est envahie par les motos.)

Comme toujours notre Triumph a raisonnablement tenu au long des routes étroites, avec les montons comme seuls compagnons. Nous nous sommes arrêtés au petit restaurant Keaton et sommes arrivés "pile poil" pour l'heure du déjeuner. Motorcycling en parle et n'en dit que des laudages et notre groupe ne peut que reconnaître.

Nous voici arrivés à York, ville de contrastes. La rivalité de Londres dans l'arrogance nous a impressionné par sa beauté abordable. La plupart des membres de notre groupe a lancé les motos à l'arrêt pour la passerelle à pied, visitant la magnifique cathédrale et admirant la ville depuis le mur romain qui entoure la quasi totalité de celle-ci.

À l'intérieur de York, il y a une multitude de ruelles étroites et des tas de petites places où foisonnent les restaurants typiques. Vous pouvez également visiter l'un des plus beaux sites ferroviaires du monde.

Brough et moi-même avons opté pour faire encore un peu de moto et nous sommes partis pour Eden Camp, à mi-chemin entre York et Scarborough. Il s'agit d'un ancien camp de prisonniers, restaurant, qui sert de musée vivant, hommage à ceux qui ont tant souffert pendant seconde guerre mondiale.

Les huttes d'origine servent maintenant aux commerces de souvenirs et aux expositions sur nos cas ce qu'on pu subir les civils lors des bombardements du Blitz. Nous avons passé cinq heures à le visiter. C'est dommage que nous n'ayons pas eu le temps d'empanner le pittoresque train à vapeur de Pickering, ni même, ce qui est encore plus grave, de goûter à l'un des fameux fish and chips mondialement réputé de la station de Wharfy.

RETOUR À LONDRES



Bruce à l'extérieur de la petite maison citée dans le film Waking Ned. Cinématographique. Non, il n'a pas fait le Chicken Run !



Tout ce dont vous avez besoin, c'est d'une bonne carte de l'île de Man pour y découvrir des tas de routes désertées et ce même pendant la semaine de Mars.

C'est la tête pleine de souvenirs que nous nous sommes résignés à rentrer sur Londres, en nous arrêtant toutefois pour passer la nuit à Peterborough, dans cet hôtel si prisé par les magazines moto britanniques, près du lieu où repose l'un des huit femmes du roi Henry, Anne Boleyn.

Au cours de notre voyage de 2000 miles nous nous sommes arrêtés dans sept hôtels différents et nous pu apprécier tout

un large panel de décor et d'événements.

Comme toujours notre Triumph nous a transportés sans aucun problème.

J'ai particulièrement apprécié les valves amovibles que l'on désolidarise très facilement de la moto. La sacoche réservoir qui est, je l'ai déjà précisé, l'une des meilleures que je n'ai jamais utilisées. Fixée à la moto par quatre attaches, elle a un demi fond semi-rigide et se bascule très facilement en arrière pour remplir le réservoir.

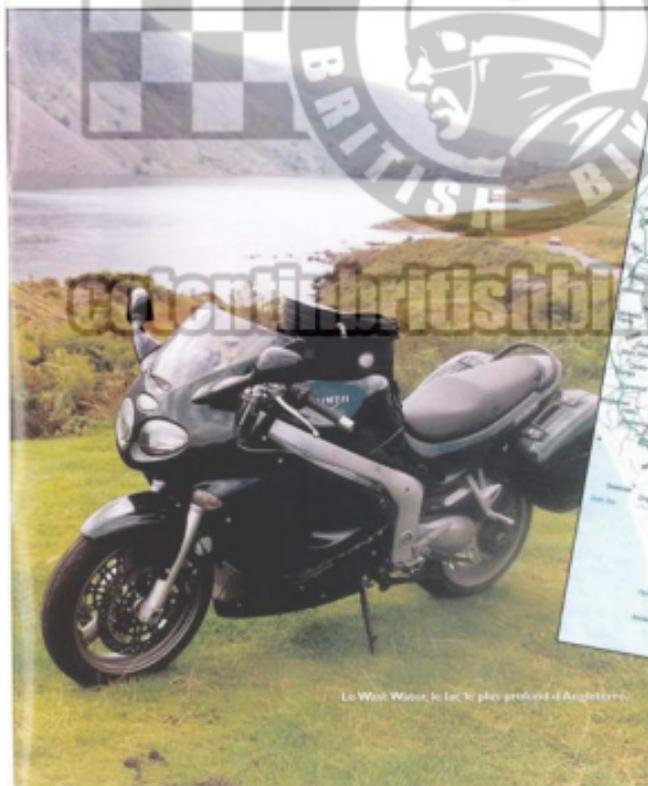
J'ai beaucoup apprécié le Vélo qui tient la route et l'équipement de démarrage ainsi que le phare inextinguible dans

lequel on peut la ranger en cas de besoin. Il y a aussi une petite poche facilement accessible sur l'arrière dans laquelle on peut ranger la trousse de secours et quelques brioles.

Notre ST a consommé en moyenne 5 litres au 100km quelle que soit la vitesse à laquelle nous avions roulé. Équipée de l'injection ce modèle ne comporte pas de réservoir mais le voyant a parfaitement rempli son office et nous ne sommes jamais tombés en panne.

Le nouveau moteur 955 cc est très agréable. Plein et coupleux il se révèle particulièrement souple, n'a jamais posé le moindre problème à chaud et, bien sûr, possède toujours cette sonorité merveilleuse. J'ai également beaucoup aimé la hauteur de selle raisonnable, qui me permet de poser les deux pieds par terre - même avec mes courtes jambes.

Une super bécanne britannique pour ce qui s'est avéré être une super balade britannique. C'est formidable de pouvoir visiter tant de choses différentes sur un si petit territoire. N'hésitez pas à faire le même parcours dès que vous le pourrez.



La West Woad, la lac, le plus profond d'Angleterre.



STEP-IN

Les motards roulent aussi l'hiver, c'est pour cela que Triumph a développé deux séries de combinaisons qui vont lui assurer un maximum de confort. La combinaison Aspen Sympatex® et la combinaison Chevron utilisent ce procédé novateur qui permet de les enfiler ou de les enlever particulièrement facilement. Deux ensembles simples d'utilisation.

Combinaison Aspen Sympatex® :

Voilà le résultat de 18 mois de travail de concert avec la firme Sympatex® Technology GmbH : un produit utilisable en toute saison. Non seulement équipée de ce système tout à fait nouveau qui permet d'enfiler et d'enlever la combinaison extrêmement facilement, celle-ci se révèle de plus totalement imperméable, respirante et équipée tout cela grâce aux performances inhérentes à la membrane Sympatex®.

Grâce aux nombreuses heures de mise au point et d'essai, cette combinaison est également utilisable pour les périodes plus chaudes de l'année car nous l'avons équipée de panneaux de ventilations cachés.

Elle comporte également des protections amovibles homologuées aux épaules, coudes et genoux et des bandes de tissus réfléchissant 3M sur les épaules et dans le dos. La structure de l'ensemble est en tissu Cordura particulièrement résistant. La doublure amovible matelassée aide aussi à la rétention de la chaleur.

Que vous soyez le citadin qui utilise sa moto tous les jours ou l'adepte des grandes balades touristiques cet ensemble répondra à votre attente.

La combinaison Alpen Sympatex® sera disponible chez vos concessionnaires début janvier 2001.

Tailles et références

XS	M2040000
S	M2040100
M	M2040200
L	M2040300
XL	M2040400
XXL	M2040500



SYMPATEX

Registered Trademark of
Sympatex Technology GmbH

concessionnaires britanniques.free.fr

STEP-OUT

Combinaison Chevron®.

Imaginez la scène : Vous êtes parti ce matin par un superbe temps clair et tout à coup vous voilà pris sous une averse. Vous êtes en cuir. Bien sûr vous vous arrêtez au bord de la route pour enfiler votre combinaison de pluie. La solution serait bien sûr de pouvoir faire cet habillage très rapidement afin de rester le plus sec possible à l'intérieur ... mais voilà qu'il vous faut quitter les bottes et vous tortiller dans tous les sens pour pouvoir enfiler cette maudite combarde !!

Nous avons vécu cette scène, c'est pour cela que chez Triumph nous avons mis au point un vêtement parfaitement adapté à la situation. C'est pour cela que deux grandes fermetures à glissières permettent à l'utilisateur pressé d'enfiler la combinaison sans être le meilleur des contorsionnistes !

L'ensemble est en nylon, comporte un certain nombre de panneaux réfléchissants 3M et se range dans un sac banane. En Noir, Rouge ou Jaune cette combinaison est d'ors et déjà disponible chez votre concessionnaire.



Noir	
Tailles et références	
XS	M9990100
S	M9990200
M	M9990300
L	M9990400
XL	M9990500
XXL	M9990600

Rouge	
Tailles et références	
XS	M9991100
S	M9991200
M	M9991300
L	M9991400
XL	M9991500
XXL	M9991600

Jaune	
Tailles et références	
XS	M9992100
S	M9992200
M	M9992300
L	M9992400
XL	M9992500
XXL	M9992600

Costume triump bikes free.fr

Rotules et cous

Depuis le début de l'histoire de la moto les vrais motards ont toujours apprécié être en galante compagnie. C'est dans les années 50 que le side connaît son apogée, mais les motos à atteler n'étaient pas toutes des Bonnevilles ... et les maîtresses pas toutes blondes ... c'est un peu de leur histoire que nous raconte Franck Farrington.

Nous sommes en Angleterre ...

Imaginez la scène ... La mini d'Alex Issigonis n'est pas encore née, nous sommes au beau milieu des années cinquante. L'argent était rare mais le soleil brillait.

Une longue file de vieilles bagnoles trace en avançant sa route vers la côte. C'est la grande sortie du dimanche et tout le monde s'amuse ... ou tout au moins fait semblant.

La plupart des propriétaires datent d'avant guerre : il y a des Morris Eight, des Austin Seven et des Triumph Super Seven hors d'âge. Pris en sandwich entre les quatre roues on trouve une couleur de side dont les conducteurs partent avec méprisamment leurs embarcages qui pouffent ... et les reproches de leurs passagers qui s'impatientent.

Pour chaque side un tanninet sportif il y a une douzaine de gros ou à soupapes latérales qui se traînent, emmenant péniblement d'énormes paniers fermés contenant toute la petite famille.

La plupart ont des vitres de celluloid jaunies. On observe péniblement à l'intérieur de chacun de ces sacs-papiers de contre-plaqué les petits enfants et la grande épouse du conducteur.

Ils sont totalement isolés du reste du monde ... jusqu'à ce que leur chauffeur intèpre ne daigne dégraisser les attaches de leur capote et ne les libère. Le père, lui, est équipé de tout un tas de vêtements enfilés les uns sur les autres, la plupart profusés des surplus de l'armée, et il a le cou protégé par quelque serviette de bain ... Toute cette équipe méritante est en route pour s'envoyer les traditionnels "pie and chips" !!

Le début de l'histoire

Un temps il y eu des centaines de fabricants de side. Le meilleur était Watsonian, qui heureusement continue de nos jours. Les sides caristes de l'Europe entière se souciaient avec joie de Stiel, constructeur renommé de superbes sides à



L'attelage Thunderbird/Watsonian utilisé par les cuisinières des "Two Fat Ladies" dans leur programme télé sur la BBC.

ten-lans sportives.

D'autres sont totalement topées dans l'oubli : un particulier les pourrera vendre de l'époque qui avaient pour nom Dowse, Bosmat, Hughes, Wessex, Sandlum, Leyton, Canterbury ... pour rien cinq-vingt-cinq livres. La plupart de ces petits constructeurs se trouvaient dans le podailier du fond de leur jardin ou dans le petit garage familial ... le plus souvent tout seul ou avec un apprenti.

Le premier brevet de side-car a été accordé aux frères Graham en 1903.

Celui-ci a bientôt été repris par les sociétés Mills & Fullford de Coventry et Lyons de Londres ... Il est curieux de constater que malgré le fait que ces derniers soient installés dans Baker Street, jamais ni Holmes ni le Dr Watson ne sont montés dans un side !! (Ndt : Pour les anglais Baker Street est synonyme de Sherlock Holmes)

Le Graham d'origine avait quasiment le même châssis qu'un side d'aujourd'hui. Bienôt chaque constructeur de moto au Royaume Uni fabriqua son propre modèle de side-car, qu'il proposait à la clientèle. Ils avaient acquit pour la cause, des bâtiments séparés proches de l'usine mère.

Lusine Triumph, à Priory Street dans Coventry, produisit un grand nombre de

ceux-ci. Triumph s'était à l'époque, avant la première guerre mondiale, associé avec la société Gloria. Finalement le gros mangrât le petit et Triumph racheta la Gloria Cycle and Co. Et, pendant de nombreuses années la marque utilisa le nom de Gloria pour vendre ses sides. Les poignées de leur deuxième superbenetton caoutchouc (de garniture en Polyamide) firent de solides cœux.

Triumph continua à faire des sides jusque dans les années trente, et lorsque Jack Sangster racheta l'usine en 35/36 il acquit en même temps Swallow et Watsonian.

La fin de cette activité fut sonnée par l'épouvantable bombardement de Coventry en 1940, qui est encore dans la mémoire des plus anciens de nos lecteurs, un bombardement aérien qui raya de la carte la Priory Street et tout ce qu'il y avait autour. Après guerre il fut décidé de ne pas reprendre la production.

Dans les années cinquante la vitesse maxi que pouvait atteindre un side ordinaire était de 90 km/h, mais la plupart se traînaient péniblement entre 40 et 50 à l'heure. Il fallait éviter de changer trop souvent de vitesse. C'est pour cela que les conducteurs

side cygnes

préféraient retarder l'avance à l'allumage tout en restant sur le rapport supérieur. Heureusement pour eux les moteurs pardonnaient beaucoup à l'époque.

Il était courant de garder la même moto ... et de charger de panier au fur et à mesure que le précédent tombait en miettes !!

Ajouter une troisième roue était en fait un art aussi mystérieux que celui de chercher une source avec une baguette ... Les pilotes bicercles les plus expérimentés ne parlaient que de rotules et de coins de cygnes, d'angle de chasse et d'alignement, de roue directionnelle et de tout un tas de choses étranges incompréhensibles pour le néophyte. En fait pour alléger ce matériel ponier, ils utilisaient force bons et beaux quelques planches et une collection d'énormes clés (les plus bidouilleurs, eux se contentaient d'une clé à griffe de plombier) et d'un niveau.

La mise en fonction de ce c'est que cela ne fonctionnait pas toujours. Soit le side tirait vers le trottoir, soit il se tortillait, soit il guidonnait, soit ses petits freins à un peu partout ... quand ce n'était pas tous ces petits désagréments en même temps !!

Mais, si par hasard, la formule magique

avait été la bonne, l'attelage se maniait comme dans un rêve, se conduisait facilement et pour peu qu'il soit mû par quelques moteurs à soupapes en tête, il entraînait tout ce qui roulait ... quel pied !!

On revient à aujourd'hui

Avec un peu d'espoir il y aura toujours une poignée d'enthousiastes prêts à abandonner le confort d'une caisse en fer forgé, pour fuir sa vie, pour goûter aux émotions positives par un side super sport.

L'attelage est le plus sûr moyen de transport sur une route en hiver que se soit sur la glace ou sur une route enneigée.

Les sides à trois roues existent dans mais au moins ils ne partent pas en monocycle. Comme dans certains pays d'ailleurs. Un Watsonian GP700 lubbe, exactement comme celui que vous pouvez voir à l'étic dans les "Eat Laitch" (Ndt : les Mats de La en me anglaise) vous coûtera 51240 TTC. (Ndt : environ 35 000 FF).

Watsonian Square peut, et ne se refuse, attirer la photo de ceux qui ne sont pas au fait de la magie noire précédemment citée, si

vous proposerez ainsi de vous former à la conduite, ce qui est fortement préconisé aux amateurs non initiés ! Et, une fois que vous maîtriserez la bête, vous découvrirez les joies des longues filades dans les virages ... tout cela sur un fil de gaz !

Malgré le fait qu'ils peuvent adapter leur side à n'importe quelle moto, Watsonian-Square parlent haut et fort des qualités de la Triumph Thunderbird et de ses capacités à être attelé.

" C'est vrai elle semble être faite pour cela " m'ont ils assuré. " Il n'y a rien à faire sur la moto. L'attelage tient remarquablement bien la route et se manie super bien, c'est la moto idéale ! "

Les bonnes adresses :

● Watsonian - Square, near Moreton-in-the-Marsh, Gloucestershire, Angleterre. Tel 01386 700907, télécopie 01386 700738.

● Unit Sidecars, Siblehedingham, Essex, Angleterre. Tel 01787 4610000.

Une lecture recommandée :

● The Sidecar, a History, par Geoff Brazendale, Tel 01228 549445.



Voici un chéon racing classique à quatre points d'ancrage. L'ensemble semble avoir été construit en 1939 mais il n'est pas encore terminé. Notez les tubes de fourche renforcés par des tirants.

Letters

On s'est régalé au " Ring "

UN grand merci à Martin et Neil pour nous avoir organisé cet excellent week-end au Nürburgring cet été. Nous y avons passé d'excellents moments tant avec les anciens qu'avec les nouveaux amis.

J'ai repointé les roues de ma nouvelle ST en argent et orlonte et je l'ai équipée de quelques accessoires Triumph. Je suis complètement fan de cette nouvelle Sprint et en plus, j'ai trouvé que la selle est bien plus confortable que sur notre ancienne Trophy.

Cette ST est ma troisième. Triumphe seize ou vingt ans. Avec mes deux autres Trophy 1200 nous avons parcouru près de 80 000 km. L'année dernière, en 2009 km parcourus en Colombie Britannique avec le " Rocky Mountain Motorcycle Holiday's " sur une ST de location nous flâmes environnés de l'aptitude de cette moto pour faire du Grand Tourisme et nous n'avons pas hésité à l'acheter dès notre retour.

L'année prochaine nous avons envie de faire Vancouver - San Francisco avec toute l'équipe du " Rocky Mountain Motorcycle Holiday's "

Alastair Barron, Eastbourne, G & B. E-mail: abarron@virgin.net



Alastair et Sue dans les Ardennes au retour du Nürburgring.

Super " Factory day "

UN grand merci pour cette superbe journée à l'usine d'Hookley. J'ai eu la chance de mener le groupe qui venait de chez Webb's à Llandovery. Un groupe impressionnant puisqu'il comportait pas loin de 30 motos ... un record pour Webb's.

J'en suis à mon cinquante-neufième produit d'Hookley et il n'est pas question que je change d'avis, surtout avec l'attrait que cela-ci porte à ces clients.

Nick Williams, E-mail: nickwilliams2000@talk21.com



Snow and Sun

VOILA des clichés de mes récentes vacances; tout d'abord dans les Alpes Italiennes où vous pouvez voir mon Tiger au sommet du Stella Alpina et ensuite dans les Pyrénées espagnoles. Du soleil et de la neige. Sur la seconde photo vous voyez le fils du proprio de l'hôtel, Jimmy, avec le Tiger rouge de mon père David Edge. Le gamin a adoré monter sur les selles de nos motos ... et partager avec nous la découverte de superbes paysages.

Jill et moi sommes membres du RAT, mais aussi d'un autre club " bigtrailbike.com " regroupant les amoureux de gros trails qui apprécient tout aussi bien les routes goudronnées que les bonnes pistes, toujours à la découverte de nouveaux décors.

David Bensaï, E-mail: jill@bensai@virgin.net





Du plaisir au soleil

VOUS ne voyez la droite sur la photo en compagnie de mon ami Dan quand nous sommes allés faire un tour dans le nord de l'Espagne. J'avais un T995 de 1998 et Dan un Ducati 916. Nous avons passé dix jours sur les routes merveilleuses qui séparent les Pyrénées à la côte espagnole dans la région de La Cornuda. Dans ce pays, même les autoroutes sont aménagées à grande échelle et elles sont toutes. Ma Daytona est une première Triumphe après toute une série de japonaises... mais ce ne sera sûrement pas la dernière !

Paal van Rooijen, Geldrop, Hollande. E-mail: vanrj@epen.net



Une chanson pour le RAT 2

Il y a deux semaines en Allemagne dans la région de Paderborn, j'ai, depuis mars 1993, effectué 17500 km sur ma Sprint ST. Essentiellement en effectuant les Raids du RAT en Allemagne et en Autriche. L'année prochaine j'espère aller en France et en Grèce.

A la dernière rencontre nous avons essayé de composer, avec ma femme Rita, une chanson dédiée au RAT que nous pourrions chanter autour des feux de camp !!

Nous avons créé la seconde ligne... D'autres membres auraient-ils un peu plus d'inspiration ?

Bob Weucott, Paderstall, Allemagne.

Pekka, un Finlandais, sur son Trident et la femme de Bob, Anita sur le siège arrière de leur Sprint ST, deux jours avant la rencontre du Serfaas.

Une fille pressée

LES journées portes ouvertes à l'Uise Triumph, l'été dernier, ont été pour moi une balade que je ne suis pas prêt d'oublier. Nous sommes venus avec le groupe de chez Ogar Motorcycle à Great Dunmoss. Il y avait à peu près 12 motos (des couples et des solos) plus moi-même et mon mari comme passager sur notre Légend... Cela faisait plutôt drôle car je mesure 1m50 et lui 1m80 !

C'était la première fois que je participais à un Run du RAT, je me suis un peu sentie mal à l'aise au début parce que j'avais le seule conductrice féminine mais cela a passé et j'ai pu profiter des l'après pour le plaisir de jouer à la roulette sur le bon circuit juste à côté du groupe.

Arrivée à l'après nous flâmes

accueilli à bras ouverts. Il y avait plein d'activités associées à cette visite et un excellent dîner... Tiens mes félicitations aux personnes qui ont réussi à inscrire ces centaines de motards !!

Lors de la balade je faisais partie d'un groupe plutôt rapide... A savoir comment j'allais m'en sortir... Tout ce que je peux en dire c'est que ce ne fut pas trop mauvais... J'ai encore dans les oreilles les "woosh, yo-ha-ha!" de mon mari et ses éclats de rire... Je n'aurais jamais roulé aussi vite et je ne l'avais jamais autant serré...

Merci à eux tous ! Ceux qui ont fait que ce jour restera gravé dans ma mémoire.

Marron Debbie, Sheerness, Kent, ROYALME-UNI. E-mail: dbrown@chandlerhikes.com

Mon mari et moi-même avons un superbe enfant dans la famille !!

C'est Joe qui a choisi un Sprint ST 2000 après avoir visité tout un tas de magasins moto dans les environs d'Ipswich. Il a été séduit dès qu'il l'a vu et n'a jamais lâché son choix. Nous avons regardé des autres représentants sur la route et le style de la moto, surtout où nous allons. Maintenant nous sommes à la recherche d'un équipement pour nos deux enfants !! Merci beaucoup pour quand Triumphe ne fait pas des cours bleus ?

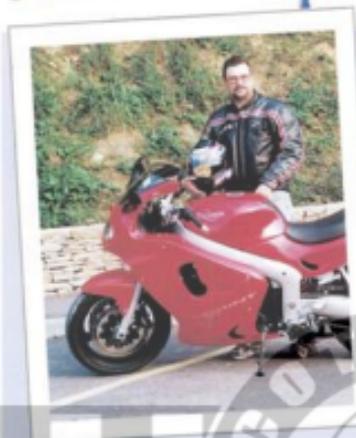
Nous aimerions prendre contact avec d'autres propriétaires de Triumphe. Ils peuvent nous contacter sur le net à : swain@hess.net.

Joe & Katrina Swain, Georgia, USA.

CONTACT britishhikes.free.fr



Show us yours



La moto de mes rêves

CETTE Sprint ST est ma première Triumph et ma première moto BMW.

J'ai d'abord acquis une certaine expérience et connaissance avant d'aller en assurance motoriste puis en essence. J'ai pu en fin acquiescer la moto de mes rêves. Je crois que c'est la plus belle moto. Me le désigner de chez Triumph et la voir. Bonne moto sur la route.

Et maintenant je vais de rue en rue, sans limite de distance... je reviens de Sud de France et j'ai pu aller passer avec moi-même mes vacances d'été... Un seul de 500 km en trois semaines !!

Nos projets actuels? Aussi loin que l'envie a voulu de prendre de découvrir de nouveaux paysages... peut-être jus Forest de USA !! C'est croire en rêve !

Gilles Racot, Lille, France.



MON Sprint Triple a été construit avec un pare-brise de chez Jack Laffey, des pneus Air et un radiateur sur mesure. Mon ami Vince Webber a conçu le siège selon un croquis que j'en ai fait et qui incorpore le logo Triumph. Je lui ai aussi ajouté des plaques d'identification.

Cive Hazlet, Carbonia (province), ROYAUME-UNI.



Votre photo, le dernier souvenir de la famille qui plus tard fera la base partie de la bécote Triumph !

Don Ratterbach, Minnetonka, USA.

Avant première:

VOILA la photo de la petite Triumph L307 terminée. Un projet secret que j'ai réussi à déjouer... dans mon jardin !!

J'ai acheté un Sprint RS, et ma première sortie fut la visite de l'usine et tel. C'est l'une des plus belles motos qui n'a jamais été construite. Pourtant, il y a des moments où je me demande si je ne vais pas la changer pour la nouvelle Bonneville.

Andy Kyracon, Bedfordshire, ROYAUME-UNI.

Je m'appelle Nicola Natali et j'aimerais tant voir cette photo de moi et ma belle Legend TT dans Tonque. J'espère que vous me ferez ce plaisir !!

Nicola Natali, Massa Carrara, Italie.



RAT Contacts



Ein Traum wird wahr

"Wenn Schönheit und Harmonie die Welt retten könnten, könnte die Schönheit von Triumph zu diesem Ziel beitragen." Meine Trike 750 ist ein einfaches, schönes Motorrad. Und mein erster Schritt hin zu einer T509 Speed Triple. Vielen Dank an Nicklas von Motorrad, Athos (von Kallirofi, der mir geholfen hat, das mein Traum wahr wurde.

Michael Bakasikas, Salamis, Greece.



Mon Triphée est photographié à Almería, en Espagne, quand je suis venu de Belgique rendre visite à mes parents ... soit un petit voyage de 7500 km aller-retour !!

Leo Cavens, Antwerp, Belgique.



Un demi siècle de Triumph

Cela fait plus de 50 ans que je possède des Triumph et tous me voyez la avec mon Daytona de 1974. A 81 ans je viens de passer commande d'une nouvelle Bonneville. Un de ces quatre j'aimerais venir visiter la nouvelle usine ... surtout que je n'ai jamais mis les pieds en Angleterre !!

Richard Septon, Californie, USA.

Vous voulez prendre contact avec d'autres membres pour participer à des événements divers, balades ou vacances ? Vous voulez offrir vos services, faire profiter les membres de divers avantages ? N'hésitez plus, faites le savoir en envoyant tout simplement un fax à Neil Webster au +44 1536 507 401 ou un mail à neil.webster@triumph.co.uk ou par courrier à TORQUE, the Old Bakery, 19 Market Hill, Rothwell, Northants NN14 6BW.

▼ J'ai ouvert depuis juin à Denver Colorado USA une société de locations de motos appelée Motorzch. J'ai à votre disposition toute une flotte de motos vintage y compris une Sprint RS 2000. Elles sont toutes équipées avec le pack Ventura simple ce qui vous dispensera de l'éternel problème ... à savoir où mettre ses affaires ? ... et ainsi je suis de place ? Mon site Internet est : www.Motorzch.com Il faut compter 145 \$ par jour pour la RS. Je fais des services selon la demande et le durée et 10% de plus aux professionnels. Andy Holbrook, E-mail: andholbrook@earthlink.net

▼ Je suis membre du RAT, officier de service chez Grampian Police au ROYAUME-UNI et titulaire de la licence 1 de formation pour la conduite des voitures et des motos. Je ne crois pas que la formation complémentaire (à vous insérer à votre loisir) ait à porter des vêtements de protection ou à porter des casques. Mais vous savez quand toutes les trois secondes mais c'est plus de 100 fois par jour, j'aimerais que ça vous permette de motler un tourneur à votre disposition. Je suis disposé à faire une remise à tous les membres du RAT de 25% pour les formations et 10% sur un stage plus élaboré. Stuart Bruce, E-mail: Stuartbruce@westnet.vic.freemove.asn.au

▼ LAURINCE Ford nous propose une réduction pour l'équipement et le permis pour dans une grande ville de 65000 habitants de Nord et Tri de la région. Nous avons un grand parking, la possibilité de louer et de louer le long tout les ans, ainsi que des supplémentaires pour nos hélices ... nous déclarons L'assurance. Téléphone: 44 0800 512 512 950 ou par mail: neil.webster@triumph.co.uk ou par fax: +44 1536 507 401

▼ MARTIN Van Leemput, aux Pays Bas l'intention de visiter les USA avec son scooter. L'ami producteur est www.bikeusa.com et www.triumph.com. Il est très professionnel et parle anglais avec une maîtrise parfaite pour un voyage en scooter. Pour plus d'infos contactez-le. Son email: kerry@triumph.com

▼ LE club de Martin Parkers de Nottingham offre un conseil juridique gratuit, ainsi qu'une réduction de 10% aux membres du RAT. Un service spécial pour les professionnels. Tel: +44 530 8200.

▼ AU nord de l'Angleterre, chez Fort Notts, l'Hôtel Paleopring à Bad Personal propose un logement et réduction de 10% aux membres du RAT. Contactez Mr et Madame Edriss au +49 7066 301, fax: +49 7066 1242.

▼ DES tas d'agences sont proposés aux membres du RAT à l'Hôtel Engid à Chersur Lahn en Allemagne. Contact Mr Lepp au +49 731 140 40 00, fax: +49 731 140 40 300

▼ RÉDUCTION de 10% pour les membres au Winderhofel - Zorn, Allemagne, à l'occasion de la fête de la moto en Allemagne. Contact Hans-Jürgen Kroll au +49 531 417 1111 ou par fax: +49 531 417 1111

▼ RESING un propriétaire à l'ADN Région d'Espagne dispose des membres du Rat qui offrent une réduction de 10%. Tel: +34 95 92 92 52 Fax: +34 95 92 92 52

▼ Si vous visitez le Pays basque 10% de remise à la ferme de Philippe et Marie-Danielle. « Ferme de la Bouda » à Suro (64110), Tel: 05 59 54 29 77 ou 06 11 50 80 61.

▼ EN Provence les Beaux sont incontournables, selon la saison vous pourrez avoir 10% de réduction à l'Arberge de la Beuvignade. Tel: 04 90 54 42 54, fax: 04 90 54 42 58.

▼ PARKING gardé et 15% de remise chez Martin et Juliana à chambres d'hôtes et gîtes, « Maison St Georges » à Courson près de Narbonne. Tel: 04 68 33 30 71.

▼ MON épouse et moi-même avons un petit hôtel de sept chambres à Torquay. C'est un ensemble de chambres simples et de suites qui sont toutes équipées de télévision couleur, chauffage central, petit déjeuner compris. Nous avons également un parking privé. Nous offrons une réduction de 10% aux membres du RAT qui vendent chez nous. Tony McDonald, Hôtel EXTON, Torquay, UK, Tel: 01803 295861, e-mail: extonhotel@btline.net

▼ NOUS avons une agence à Zurich et Suisse et avons dans notre parc 12 motos à la location, essentiellement des Triumph. Les membres du RAT bénéficient d'une réduction de 5% sur nos tarifs. Nous avons une page Web et toutes nos machines sont incroyables. www.rtr.ch Eric's Euro motos, Zurich, Suisse. Tel: 0041 1272 7772, fax: 0041 1272 8283, e-mail: whos@freemove.ch

AUTOUR DU MO



cotentinbritishbikes.free.fr

Il a fait la moitié de chemin.
Dylan Edwards et son Tiger
dans le port de Sydney

Visiter l'arrière pays
australien fut le meilleur
moment du voyage de Dylan
- mais il y a subi quelques
gâcheries !!



UN VOYAGE SUR UN TIGER



Dylan Edwards a pris un Tigre par la queue et est parti pour un voyage autour du monde en octobre 1998. Deux années et 60,000 miles plus tard il est revenu au ROYAUME-UNI après un voyage incroyable... une échappée belle !!

Pourquoi ? Est la question que la plupart des motards m'ont posé.

La vraie question est non pas pourquoi j'ai fait le tour du monde à moto... mais

* Pourquoi en Triumph ? *

En premier, c'est parce que j'aime vraiment le Tigre, j'aime à la fois son apparence robuste et son look particulier. Parmi toutes les motos que j'avais essayées beaucoup auraient pu m'inspirer amour de monde, mais j'avais des impératifs. Il fallait non seulement qu'elle

me plaise mais je voulais aussi bénéficier d'un confort exceptionnel sur les longues distances.

J'ai donc vendu mon ancienne sportive et j'ai acheté ce Tigre - une machine de démonstration provenant de la concession de Wood's of Abergele au Pays de Galles - elle avait 800 miles au compteur.

Le voyage ROYAUME-UNI, USA,

NZ, Australie, Singapour, Malaisie, Thaïlande, Laos, Thaïlande, Népal, Inde, Pakistan, Iran, Turquie, Grèce, Italie, Suisse, France, ROYAUME-UNI...

Début: octobre 1998. Fin: août 2000

Un "tigre" en face d'un de ces rares caouas dans le Queensland Nord australien. " Il paraît que ces bestioles attaquent les gens ... A ce moment je ne le savais pas encore ! " dit Dylan.



Trois semaines plus tard, et 840 miles de plus, ma nouvelle conquête s'est retrouvée sur une palette, vigacement emballée dans du papier bulle, chargée sur un cargo à destination de New York. Je Ty ai rejointe dix jours plus tard et mon voyage sur le sol étranger a commencé.

Récupérer la moto de Port Newark fut plus facile qu'on ne le crut d'prime abord... Bien que les formalités m'aient pris près de deux jours, l'exercice de l'être aidé par un vrai qui demeurait sur place et quand ce fut fini, une demi-heure après avoir enfilé le béret, je me retrouvais dans le centre de Manhattan en lutte avec les taxis jaunes... Super !!

C'est le lendemain que mon voyage à travers les USA a vraiment commencé, par une course mais glaciale à l'aide dans la capitale où j'ai passé 12 heures dans les rues de la capitale à attendre de cette cité à cette époque, le soir j'ai trouvé l'hôtel et les services pour la nuit pendant lesquels j'ai pu profiter à Point Rock.

Les jours suivants, comme je me baladais dans cette avalanche de sentiers si caractéristiques des Blue Ridge Mountains, une camionnette faillit mettre fin d'une façon périménaire à mon voyage. Sur une petite route de campagne elle me coupa la route dans une longue ligne droite. J'ai tout planté, et, rose arrière bloquée j'allais me le prendre... Hélas, c'est le royaume de la route, dans lequel j'ai pu me glisser. Un coup de gaz et c'est passé. Ouf ! Ouf ! ou fit chaud... maintenant je savais que je pouvais mettre le Tigre à l'épreuve même chargé comme un mulet !!

Les semaines qui suivirent me virent se réveiller comme celle d'un navigateur à long cours. Fais pratiquement 800 miles par jour... et camper par des températures inférieures à 0°... c'était l'ubidine... Je suis passé des montagnes boisées de l'Est des USA aux champs de coton de



Un bricolage pour essayer d'augmenter le refroidissement des carburants... Il fait 55°C en luge du sud.



Le "Tiger" dans un cage à Bangkok... Avant d'être avant le vol vers Katmandou.

l'extrême sud... des ranchs du Texas perdus au milieu d'immenses plaines arborescentes envahies des Montagnes Rocheuses du Colorado.

Je faisais désormais totalement corps avec ma machine et cela me faisait partir en drôle d'arpenter le terrain en marchant, plutôt qu'en roulant dessus... C'est probablement pour cela que je me suis posé pour la première fois... à 30 à Theate, dans une tempête de neige, en grimpant les lacs d'un col à côté d'Aspen au Colorado.

Je n'étais pas en pétard parce que j'avais eu une très bonne nuit de sommeil... et un peu plus marquée plusieurs... mais parce que j'avais perdu le contrôle de cette merveille "carré d'acier" de mon corps !!

Cette première tôle m'avait surpris. Je me précipitais pour essayer de relever la béane, n'y arrivais pas, et me résolus à la décharger complètement pour la redresser ; après il a fallu que je la recharge et puis, je suis reparti, ni vu ni connu, complètement épuisé... Par la suite bien d'autres chutes survinrent... ayant déjà dormi, je m'assoyais désormais sur le rocher le plus proche, en grillait une, et attendais que quelqu'un passe pour me filer un coup de main !!

Toute la journée il a neigé, je ne pouvais plus rouler, j'ai donc garé le Tiger pour quelques jours et je suis allé skier !

Filant vers l'Ouest, j'ai retrouvé le beau temps... et de meilleures routes. Tout d'abord ce furent les classiques lignes droites de la "Route 66" et des plaines d'Arizona, puis je me suis vraiment régalé en prenant les grandes courbes du centre de la Californie. J'ai terminé cette traversée des États-Unis sur le pont de Golden Gate à San Francisco.

aussi plein de pistes qui vous permettent de faire jusqu'à 90 miles le long de la plage... C'est sur l'une d'elle, qu'il m'a plus grand surprise, j'ai été noyé par une vague énorme qui m'a quasiment coulé.

J'ai continué à visiter la Nouvelle Zélande jusqu'à ce que le temps soit venu de quitter celle-ci pour m'enrôler à destination de la terre d'OZ.

Et c'est là que j'ai découvert l'immensité... une immensité qui a fait, qu'en une année, j'ai rajouté plus de 24000 miles au compteur du Tiger.

C'est en Australie que j'ai eu l'occasion de faire le plus de tout terrain. En particulier au cours de cette randonnée qui m'a conduit de Perth à travers le désert de Victoria en passant par Uluru et Ayers Rock... quatre jours en solitaire dans le sable et sur des pistes de dirt-track.

C'est dans ce "centre rouge" que j'ai pu découvrir la vraie Australie, avec ses communautés aborigènes et ses stations services perdues (plus formes que stations) qui vous ravitaillent en carburant et vous débarrassent de l'eau pour remplir vos gourdes. A part ces haltes obligatoires il n'y a rien. C'est la totale solitude et une extraordinaire sensation de liberté... Fantastique comme impression !!

Sur les meilleures sections je roulais entre 80 et 100 mph mais quelquefois les passages étaient si difficiles et si dangereux que je n'y arrivais qu'à moitié. En effet, ces années de voyage ont été une "tape-qui n'a" laissé le meilleur souvenir.

Après avoir un moment sacrifié au travail j'ai quasiment le désir de changer totalement de culture.

Vous parlez d'un changement... quand j'ai débarqué la moto à Singapour je me suis retrouvé englouti dans la foule - et cette impression première je l'ai retrouvée partout en Asie !! Mes meilleurs souvenirs de l'Asie du Sud Est allaient être le souvenir des habitants et la qualité de la nourriture.

De nombreuses fois, arrivés à l'étape du soir, j'ai dû me coucher très tôt, souvent sous la pluie et sur des lits minuscules, mais j'ai toujours toujours aussi chaud et je stichais rapidement entre deux tempêtes. Il y a des coins où les routes, le paysage et l'explosion culturelle

Celui qui m'aurait su le dire m'aurait m'aurait sûrement pu pour un bon... J'ai été au bout d'un jour, j'étais comme un madelinier, j'étais même mis à charmer s'importe quel... quel pied !!

J'avais prévu de faire la traversée L.A. - Auckland par terre sur un cargo, ce qui m'aurait pris trois à quatre semaines, mais Carotona, un spécialiste des transports, me proposa de la faire en trois jours par avion les vols de nuit... je n'ai pas hésité un seconde.

C'est donc le premier week-end de Décembre... au début de l'été austral, que j'ai reparté ma route sur un Tiger complètement révisé et équipé d'un plein arrière standard.

Pas effrayé 3605 miles en Nouvelle Zélande. Ce pays est le paradis de la moto. Les routes sont incroyables et tranquilles, les gens sont les plus accueillants que j'ai eu l'occasion de rencontrer et le voyage se passe dans l'absolu du bonheur.

Il y a des routes au refroidissement parfait ; mais il y a aussi de temps en temps quelques plaques de graviers à la sortie d'un village... Ce qui m'a procuré quelques chutes. Il y a



Avec des soldats thaïlandais lors d'un contrôle près de la frontière birmane.



Il n'y a rien que du sable - on approche de Dabbandin au Pakistan sud.

m'ont époustouflé, en particulier sur les montagnes russes entre Vietriane et Luang Phrabang au Laos.

Parfois, quand j'en avais marre de me casser les reins, il était facile de trouver un petit ferry ou un caboteur pour me conduire sur une plage, un peu plus loin, où je pouvais me relaxer.

Enfin j'ai découvert Bangkok. Qu'est ce que je peux en dire... Bref, pas grand chose, à résumer en un seul mot je dirais bizarre !!

C'est à Bangkok que j'allais pouvoir trouver la dernière concession Triumph avant mon retour vers l'Europe... Et il était maintenant nécessaire de faire une révision des plus sérieuses. De toute évidence... et comme elle se situait dans les pétales roses... je m'attendais à tomber sur un bon-bon Oka, ma grande surprise, lorsque j'ai trouvé Theerawat Thairatit Ltd j'ai découvert dans Joe Boonpran Surinong et sa épouse (équipe non seulement le meilleur mais aussi le plus sympathique atelier moto que je n'ai jamais rencontré).

En deux jours non seulement ils ont



A Taveris en train d'être démonté et se gare dans la rue... Pour J&J, Dylan lui fait coucher dans le hall de réception de l'hôtel.

effectué la plus efficace préparation possible pour continuer mon voyage mais ils ont également emballé le Tiger dans une caisse d'origine Triumph afin qu'il puisse être embarqué sur le vol à destination du Népal.

Ils ont fait tout ça... et je n'ai pas pu payer une centime !!

C'est étrange de constater que c'est dans les pays les plus pauvres que la générosité s'exprime le mieux... Il est vrai que c'est dans ces pays là que l'enthousiasme coûte souvent le plus aux profits !!

Le mauvais côté du décor c'est quand il a fallu embarquer la moto pour Katmandu... Ce fut à la fois un des moments les plus stressants du voyage... et la plus belle des amuses !!

Enfin, avec quelques cheveux blancs de plus mais sans avoir été obligé de distribuer force balcheb, la moto s'est retrouvée au

Népal, j'ai pu faire le plein avec ce super biberon spécial qu'ils utilisent là-bas : moitié essence, moitié kérosène. Elle ne fonctionnait pas terrible - mais elle roulait !!

Je n'ai pas beaucoup roulé au Népal. Encore le charme de ces gens, l'altitude ou l'accumulation des whiskies "Mount Everest" qui ont fait que j'étais quasiment éméché en permanence et un peu dans les vapes ? Quelle qu'en soit la cause... ce n'était pas désagréable, j'ai pris le temps d'admirer les paysages de parler avec les... et de réfléchir.

J'ai aussi pris le temps de trouver un artisan qui m'a construit deux sèches kérosènes en tôle qui allaient me servir, l'une de réservoir d'essence, l'autre d'eau, ce qui allait me permettre de traverser les déserts sans encombre.

Sur ma route entre le Népal et l'Inde, j'ai fait connaissance avec deux motards anglais qui m'ont racontés eux aussi un pays (ils étaient de Nouvelle Zélande). Rouler avec eux m'a beaucoup amusé. C'est quand même sympa de ne pas être seul dans un pays étranger et de pouvoir partager son aventure.

L'Inde, de façon générale, est autre ou un désastre. Personnellement j'aurais pu avoir rencontré deux de ces deux sentiments le lendemain... en traversant au milieu de cette circulation complètement folle... mais je n'ai pas eu le temps d'apprécier les incroyables bords de route. Il y en a même qui nous arrêtaient jusque dans les chaâmbes d'Hotel pour nous mater !!

Dans ce pays il est impossible de ne pas tomber à un moment ou à un autre une personne, un animal ou un engrenement (ou même tous les trois) comme temps dans mon cas. Ça a été un autre, une première fois quand je roulais de nuit en Inde, et une autre fois en rentrant à la maison. Quelqu'un peut-il m'expliquer pourquoi les camions indiens n'allument pas leurs phares dès que la nuit tombe... pas même lorsqu'ils décident de doubler un autre habit tout aussi éméché !!

J'étais heureux d'enfin quitter l'Inde. Je sentais que mon Tiger avait beaucoup souffert avec tous ces coups ; accélérer et freiner sans cesse pour éviter les camions et les troupeaux de vaches... sous une température rarement inférieure à 40°C.

Je peux dire que j'ai tout de suite aimé le Pakistan, un pays où les gens sont intéressants et très rapidement amicaux. C'est là où j'ai pu trouver une route où le couple du moteur de ma Triumph a pu s'exprimer pleinement : la célèbre Katarozan Highway dans l'Himalaya près de la frontière chinoise, qui traverse un décor rugueux à 4700m d'altitude.

Le me doutais que je profitais là du dernier air frais avant quelque temps, mais je n'avais aucune idée de l'enfer dans lequel j'allais tomber. Je ne m'étais pas préparé aux 50 à 55 °C que j'ai rencontrés dans les déserts du Pakistan sud et à la frontière de l'Iran. La chaleur était terrible et le vent brûlant carbonisait le moindre petit morceau de peau à découvert. La moto était si chaude que je m'attendais à ce qu'elle s'arrête à chaque seconde... et tout à coup c'est ce qu'elle fit. Je n'en fus pas trop surpris car, en Australie, chaque fois que la température de l'air avait dépassé les 45°C, la moto n'avancait plus sans la moitié du réservoir plein... une fois elle m'a fait le coup 12 fois et à chaque fois elle est repartie au bout de quelques minutes d'arrêt.

Nous avons attribué cela à la mise à l'air du réservoir qui se bloquait à cause de la vaporisation trop importante.

Quand elle s'est arrêtée dans le désert Iranian (très, très effrayant !!)

... elle m'a pu valoir redémarrer. J'ai irrésistiblement pensé qu'il s'agissait du même problème et j'ai fait un bricolage avec des bouteilles en plastique afin d'augmenter le flux d'air autour des carbus... ce fut peine perdue.

Le soir, après un petit voyage dans une caravanserie iranienne, j'ai enfin trouvé l'origine de tous mes maux : Le filtre à essence était complètement bouché. Cernes il avait certainement rempli son office en filtrant le carburant de mauvaise qualité... mais il n'était plus démonté comme masse solide par laquelle rien ne pouvait passer !!

Il était maintenant rentrer à la maison, j'ai perdu un peu de temps à aller sur des Dunes qui gelaient en s'écroulant, sur des Royal Enfield et à faire un peu de bronzette sous le soleil méditerranéen avant de retrouver des notes européennes un peu plus fraîches.

En Italie du Sud que j'ai rencontré un couple en route vers l'Espagne sur une Tiger juste monnaie, modèle. Leur moto était mal, peinte, brisée. Après une conversation avec Tiger nouvelle (Katmandu) avec ma version britannique - j'ignorais pourquoi j'ai été surpris de voir leur leur moto si vieille... Leur expliquer les tours et détours de mon voyage de près de deux années m'a rendu heureux et fier... A savoir, peut-être ne se sont ils pas arrêtés en Espagne et, inspirés par mon aventure, ont-ils continué plus loin ? Je l'espère pour eux...

Deux années de route, il était temps pour le Tiger de rentrer à la maison. Je n'avais pourtant pas envie d'en rester là et mon Tiger non plus. Il roulait comme dans un rêve après tout ce qu'il avait subi.

Après 59000 miles dans toutes les conditions possibles, et après un petit coup de nettoyage, il était prêt à repartir.

Quant à moi... je n'ai pas besoin de vous le préciser... les cartes sont déjà étudiées sur mon bureau !!

(NAT : 1 mile = 1,609 km... faire la traduction... vous êtes content comme un nage !!)

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, réussissez à vous assurer que toutes les pièces Triumph d'origine, grâce à nos efforts permanents pour contrôler les prix, vous pouvez vous assurer et 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 955i à grande vitesse".

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

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

TRIUMPH[®]
GENUINE PARTS

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

Des affaires qui roulent

● Avec le RAT dans les Rocheuses

Le Rocky Mountain Motorcycle Holidays et Triumph Canada se sont associés pour organiser un long week-end détonant « RAT's in the Rockies », un voyage qui va se dérouler du 27 mai au 3 juin prochain.

Il partira de Whistler en Colombie britannique, et durera 7 jours au cours desquels vous pourrez silloner les routes tortueuses des Montagnes Rocheuses dans l'Ouest du Canada.

Le prix inclut les transports depuis Vancouver, le gîte et le couvert, les cartes, un guide accompagnateur et un véhicule qui suivra pour porter vos bagages.

Le tarif spécial pour les membres du RAT est de 2150 \$ CDN si vous utilisez votre propre machine ou 3500 \$ CDN si vous voulez louer une moto. Chaque passager payera 1000 \$ CDN.

Contactez Mike Gibben au: mike@rockymtnmoto.com (www.rockymtnmoto.com).



● Visitez les hauts lieux de l'Antiquité.

Le tour operators grec Triumph Bike Tours offre une super réduction de 20% aux membres du RAT qui voudraient participer à l'un de ses voyages de l'été prochain.

Le Péloponnèse-Tour se déroulera du 1er au 11 juin et l'Alexandrian-tour du 24 août au 5 septembre.

Vous pourrez utiliser votre propre machine ou louer une Triumph auprès des organisateurs pour passer d'inoubliables vacances dans ces lieux magiques, berceaux de l'Antiquité. Les tarifs spéciaux accordés aux membres de RAT sont de : Péloponnèse-Tour : 2400 \$ par couple, 2120 \$ en solo avec location d'une moto, 1920 \$ par couple et 1690 \$ en solo si vous utilisez votre propre machine. Alexandrian-Tour : 2720 \$ par couple, 2400 \$ en solo avec location de moto, 2200 \$ par couple, 1920 \$ en solo si vous utilisez votre propre machine. Deb Siganakis à : www.triumphbiketours.com (www.triumphbiketours.com), Téléphone : +3 0294 94905



● Louez une Légende en Californie

Les membres qui souhaiteraient aller passer des vacances en Californie peuvent désormais bénéficier des réductions sur la location de motos Triumph.

Nous avons obtenu 10% de remise sur la location d'une Légende au départ de San

Francisco chez Dabbelfa Motorcycle Rentals. Cette offre est valable pour toute location d'un mois trois jours de défilé mais à fin octobre.

Le tarif est de 109 \$ par jour (de 1 à 5 jours), 89 \$ par jour (de 7 à 13 jours) et 89

\$ par jour (14 à 30 jours) plus un forfait de 25 \$ de remise en état pour toute location de plus de 3 jours.

Contactez pour réserver Dabbelfa au 415-495-2274, fax 415-495-2801, email: ds@dbf.com, www.dabbelfa.com, (www.dabbelfa.com).

● Hôtels en France

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

Vista Palace Hôtel, Monte Carlo. Chambre luxe pour le prix d'une chambre standard. Tel: 01.92.30.40.00.

Ernstaldkobaerde, chambres d'hôte, Pays Basque 10% réduction, 1900ppp. Dax, 05.59.54.1927.

Auberge de la Pennevaude, Les Bains de Pennevaude, 10% réduction, Tel: 04.90.55.3.54

Maison St George, chambres d'hôte, Coursas, près de Narbonne, 15% réduction, Martin de Cayles au 04.68.33.36.71.

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

● Costa Rica Adventure ...

Le Costa Rica, ce petit état d'Amérique Centrale, est un véritable paradis de la moto.

C'est Hervé Descamps, Organisateur de tout d'événements RAT en France qui vous offre la chance de découvrir ce pays à moto.

Le 6 jour de 11 jours comprend: Aérien-avion avion depuis la France-hébergement en pension

complète en hôtels de luxe et en B&B, activités, guide (parlant français), location d'une moto et carburant. Réduction exceptionnelle de 15% sur le prix total pour les membres du RAT. Pour de plus amples renseignements



contactez Hervé Descamps au 0033 (0)4.66.85.42.96 ou par fax : 0033 (0)466.85.40.57, e-mail: hervé.hdp@wanadoo.fr.

● 30% en Hoverspeed

Hoverspeed offrent 30% de réduction aux membres à moto sur les trajets Douvres-Calais, Folkestone-Boulogne, Newhaven-Dieppe et Douvres-Ostende.

Les membres traversant un voisin bénéficient de 15%. Appelez au 0820 00 3555, appelez la référence ST/TRB pour une traversée simple, EX/TRB pour une traversée AB plus de 5 jours. Utilisez le suffixe TRC si vous êtes en voiture.

● 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 8690 0690, en donnant la référence TMS 58531 Promotion 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 +44 990 304602 référence BC97.

● 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 177 177 en spécifiant Riders Association of Triumph et votre numéro de membre.

Pour obtenir une remise vous devez prouver contact avec l'organisateur avant votre voyage.

Préparez-vous

Dans la gamme accessoire de chez Triumph ceux qui roulent l'hiver tout comme ceux qui laissent la moto au garage vont pouvoir trouver tout un tas de produits qui vont leur faciliter la vie.



cotentinbritishbikes.free.fr



Ceux qui n'ont pas peur de rouler pendant la mauvaise saison y trouveront :

- Des garde boues lâche roues pour leurs sportives.
- Des extensions de garde boue avant et arrière.
- Des poignées chauffantes
- Des pare-brise hauts.

Pour compléter au maximum la préparation à la mauvaise saison Triumph vous propose également des kit chaîne, des jeux de plaquettes, de bougies et de l'huile particulièrement recommandée : la Mobil 1 racing 4T.

Vous pourrez aussi équiper votre machine d'un accessoire indispensable : cet adaptateur qui, par l'intermédiaire de la prise de courant auxiliaire, vous

pour l'hiver



permettra d'effectuer la charge de la batterie. Cette prise équipe d'origine la Sprint ST et le Tiger (depuis 1999), elle est disponible en option sur la RS et la Bonneville.

Vous trouverez également dans la gamme d'accessoires deux types de housses.

Non seulement le modèle standard qui conviendra à la majorité de la gamme, mais également un modèle grand tourisme qui, par son espace plus important, va s'adapter à une Trophy, à un Tiger ou à une Sprint ST complètement équipées du kit de bagages (Top case et valises latérales).

Notre gamme de produits dûment homologués par Triumph vous assurera une totale tranquillité d'esprit pendant que votre machine se trouvera bien au chaud durant l'hiver. Nous vous conseillons également

d'équiper votre belle de l'alarme Triumph. Celle-ci ne consomme que 5 milliampères et comporte une pile interne qui assure la sécurité même si la batterie est déchargée ce qui peut arriver si la machine est immobilisée durant une longue période.

Nous pouvons également vous proposer trois types d'antivol homologués, testés par nos soins et estampillés Triumph.

Tous ces accessoires sont développés et essayés en usine, sous le strict contrôle de nos services.

Chez votre concessionnaire vous trouverez non seulement ce que nous venons de vous proposer mais encore beaucoup d'autres choses qui vous permettront de vous équiper et d'équiper votre machine selon vos désirs et vos besoins.

cotentinbritishbikesiree.fr

TT600

cotentinbritishbikes.free.fr

