

# TORQUE

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

No 20

Eté 2001



## *L'esprit gagnant !*



*L'envers de la course  
avec le team Jack Lilley*

SLIP ON

ZIP UP

DRY

[cotentinbritishbikes.free.fr](http://cotentinbritishbikes.free.fr)

## Rapid Access

The Triumph Chevron Oversuit

The fast step in, step out suit from Triumph.

Wet to dry in under 7 seconds.

**TRIUMPH**

WATERPROOF • STEP IN, STEP OUT DESIGN • FULL LENGTH COLLAR TO ANKLE ZIPPERS • 3 M NIGHT REFLECTIVES • CHEST POCKETS  
• THIGH POCKETS • ADJUSTABLE COLLAR • BUMBAG • COLOURS - BLACK, RED, YELLOW • AVAILABLE FROM TRIUMPH DEALERS

TRIUMPH MOTORCYCLES LIMITED • HARROWBROOK ROAD • HARROWBROOK INDUSTRIAL ESTATE • WINKLEY • LEICESTERSHIRE LE10 3QJ • TELEPHONE 0445 613213 • WWW.TRIUMPH.CO.UK

## Nous sommes là pour vous aider

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



**• General Manager:**  
France, Belgique & Suisse  
Neil Webster  
tel: +31 1447 38 32 fax: +31 144 47 38 33  
email: neil.webster@triumph.co.uk



**• Branch Arthur Stevens**  
tel: +31 21 41 1704 fax: +31 21 40 4071  
email: a.stevens@triumph.co.uk



**• Secretary Andrew Holland & Executive Manager Nick**  
tel: +41 852 47 25 fax: +41 14 82 38 30  
email: nick@triumph.co.uk



**• Director Christopher Spence**  
tel: +31 1833 500 fax: +31 1833 542  
email: c.spence@triumph.co.uk



**• Italy Alessandro Gargari**  
tel: +39 0434 964 fax: +39 0434 96402  
email: a.gargari@triumph.co.uk



**• New Zealand Gary Cooper**  
tel: +64 6 464 444 fax: +64 6 464 444  
email: g.cooper@triumph.co.uk



**• North America Greg Coney**  
tel: +1 913 454 1111 fax: +1 913 454 1111  
email: g.coney@triumph.co.uk



**• South Africa Mike Smit**  
tel: +27 21 751 175

**• UK & Administration:**  
tel: +44 1945 3950 fax: +44 1945 3950  
email: info@triumph.co.uk

[www.triumph.co.uk](http://www.triumph.co.uk)

TORQUE est publié trimestriellement par la Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinckley, Leics, Angleterre LE20 3DP et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

**Rédacteur en chef:** Neil Webster.  
**Conception:** Red Square Graphics.  
**Production:** Bob Berry Marketing Services.  
**Publicité:** Jackie Green, Norman Group Publications, +44 (0)1753 29102, fax +44 (0)1753 29476.

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

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

## Triumph News

Les dernières nouvelles du monde Triumph

## Essais

Tout ce qui faut faire avant de prendre le départ d'une course ... Une journée d'essais avec le Jack Lilley Racing Team.



## Voyages

Un père et son fils traversent les USA. Comment aller l'Amérique à l'agréable.

## Nostalgie

De nos jours la trophy est conçue comme une grande routière ... Ce ne fut pas toujours le cas. Glorieux passé du nom.



## Après le vent, la tempête

Mettre un turbo sur une Sprint ST, l'idée semble complètement farfelue ... et pourtant cela marche ... Sauve la bête !!



## Le monde du RAT

Reportages sur les activités passées et annonce des futurs événements ... Préparez votre calendrier de cet été !!

## Gourrier des membres

Ils racontent leurs histoires !!

## Des affaires pour ceux qui roulent

Gagnez de l'argent avec votre carte de RAT. Toutes les offres et les contacts.

# Superbe victoire



Kai Schlieper de Triumph Germany sur la ligne de départ pour le sprint final aux 1000 km d'Hockenheim.

**K**ai Schlieper de Triumph Allemagne a remporté la victoire de la classe Stocksport sur un Daytona 955i proche de la série lors des 1000 km d'Hockenheim qui se sont déroulés en avril.

Après 854 km de course et un sprint de près de 10 tours, Schlieper et son coéquipier Stefan Druschel de la concession Triumph "SuperBikeBox" de Kassel, sont à l'origine de cette superbe performance et ont réalisé le temps le plus rapide en course.

"C'était une course superbe, nous déclare Schlieper. Nous n'avons pas eu le moindre problème mécanique ni même le moindre incident. La moto a tourné comme une horloge et tous les ravitaillements ont été menés de main de maître."

"Le changement de pilotes dans le sprint fut superbe et nous devons ce succès à tout le team. C'est à eux que nous devons dédier cette victoire."

Après le succès Hockenheim, l'équipe va engager une nouvelle Daytona aux 24

heures d'Oschersleben les 11 et 12 août prochain - Manche du Championnat du Monde d'endurance. A cette occasion Schlieper et Druschel seront associés pour la course au journaliste Guido Stüsser créateur du Championnat Pro-Superbike.

La préparation de la moto et la gestion de l'équipe seront sous la responsabilité du technicien de Triumph Allemagne Guido Hinzmann.

Comme à Hockenheim la moto sera alignée dans une version très proche de la série, un véritable test pour l'usine Triumph.



Stefan Druschel.

## Séries spéciales

Il est courant que des concessionnaires locaux construisent des séries spéciales à partir des modèles de la gamme, voici deux exemples de réalisations particulièrement bien réussies :

Un Tiger "supermotard" réalisé par la concession d'Athènes Motopark. Vous y trouvez un échappement Triumph "non homologué", un pare-brise "sport", la fourche avant est une 17x3,5 qui porte un pneu de 120/70, le pneu arrière étant un 160/60/17. La fourche a été durcie, le guidon et les compteurs proviennent d'une Sprint ST et le garde boue avant d'un T595.

Le concessionnaire Ambiance moto de l'île de la Réunion dans l'Océan Indien a produit sa propre "Baby Speed", un hybride à partir de TT600/Daytona et Speed Triple... superbe.



## Une Bonnie bleue

**N**ouvelle couleur au catalogue à partir de cet été. Dès Juillet vous pourrez la commander en " Sky blue /Silver" en plus des deux autres coloris Green / Silver et Red / Silver d'origine.



## Le conducteur sur le siège passager !!

**A**ttendez vous en Norvège à avoir des surprises si vous conduisez trop vite lors de l'apprentissage !!

Pour obtenir votre permis vous devez suivre une formation très stricte qui va, au début, vous imposer la présence d'un instructeur sur le siège passager. Ce dernier va assurer sa propre sécurité en utilisant une double commande complète.

Cette installation a été réalisée par Torgeir Par, le directeur d'atelier du concessionnaire Triumph de Trondheim qui a équipé une Bonneville pour les instructeurs locaux.



## Les gagnants de notre concours :

**V**oilà le nom des gagnants de notre concours paru dans Torque "hiver" n°18.

Robert Taylor de Norfolk, Angleterre, gagne une montre Triumph Classic, Peter Mollerker and Olaf Stille d'Allemagne ont eux gagné les deux t-shirt.

Bonne chance aux prochains.

## De nouveaux vêtements



**L**e blouson qui a tant de succès : Le Retro paddock est désormais disponible en jaune. Fabriqué en Cordura avec des surpiques en cuir et le logo Triumph, ce blouson comporte des protections amovibles homologuées ( CE 95 ) aux épaules et aux coudes.

Pour l'été vous allez pouvoir acquérir une version en cuir perforé du Pioneer leather jacket. En vachette de 1,2 mm ses panneaux sont

aérés sur le gilet et sur les bras et des queues de ventilation sur les côtés et l'arrière assurent une excellente aération.

Pour ne pas négliger la sécurité il com-

porte des protections amovibles homologuées ( CE 95 ) aux épaules et sur les coudes.

Les amoureux de la Bonneville peuvent désormais porter les couleurs de leur machine favorite. Un nouveau T-shirt et une nouvelle casquette portent le label de la new-Bonneville.



## Accessoires pour la Daytona



**T**oute une gamme de nouveaux accessoires a été conçue pour la nouvelle Daytona.

Deux versions d'échappement spéciaux : carbone et acier, un couvre selle, une poignée passager, un porte bagage "sport", une sacoche réservoir, des sacoches cavalières avec les protections des flancs incluses, protections carbone, bulle spéciale, alarme, protections de réservoir carbone labellisée ou non, extension de garde boue avant et prise de courant auxiliaire.

Tous ces accessoires ont été testés par Triumph et sont désormais disponibles chez votre concessionnaire.



## On the road ... again

**L**e récit de l'aventurier Robbie Marshall est désormais édité. Agé de 45 ans, celui-ci a fait le tour du monde sur un Triumph Trophy. Ce publicitaire a pris une année sabbatique pour accomplir cette performance. Vous pouvez désormais voir un

résumé de ses aventures en vidéo et Torque a assuré la publication de son périple sous la forme d'un livre.

Pour plus d'informations contactez Travellers Eye au +44 1746 766447 (books@travellers-eye.com).

## Le Top trois du début de saison

Il s'en sont trois à se détacher du paquet après les deux premières épreuves de la TT600 cup. Que ce soit à Magny Cours pour le début ou au Mans pour la seconde course nous retrouvons en tête les trois même motos.

Philippe Thomas (sous les couleurs de Roadmasters) est en tête après avoir trusté les deux victoires. Gérard Jolivet (de Motorland Reze) est second, et Alex Prigent (de Zone Rouge) troisième. Tommy Gallet (de Beaumont Moto) n'est pas loin derrière après deux places de quatrième et de cinquième.

Le fait que l'on retrouve aux trois

premières places les même trois pilotes montre leur constance dans les performances. Signalons le fait que la course du Mans a été courue en deux manches après qu'un accident ait provoqué un arrêt de la compétition n'a rien changé au résultat final. Thomas et Jolivet étaient déjà premiers et deuxième quand le drapeau rouge a été abaissé et ils ont répété leur performance dans la seconde moitié de la course.

La troisième manche, programmée initialement à Pau a été annulée compte tenu du fait que le circuit n'avait pas été homologué.

Les organisateurs ont prévu de faire une manche de remplacement courant juillet sur un circuit à définir.

Il reste à courir une manche à Spa (14 et 15 juillet) dans le cadre des 24 heures d'endurance, une autre à Magny Cours en protocole du Bol d'Or (14 et 15 septembre) et la finie se déroulera à Carole dans la région parisienne les 13 et 14 octobre.



Début des séries qualificatives à Magny Cours.



### Classement après deux manches:

- 1 P Thomas (Roadmasters) 52 pts
- 2 G Jolivet (Motorland Reze) 40 pts
- 3 A Prigent (Zone Rouge) 32 pts
- 4 T Gallet (Beaumont Moto) 24 pts
- 5 S Wiltmeriez (Golek) 16 pts
- 6 E Thomas (Korn Nodin) 16 pts
- 7 A Philippe (J1 Moto) 14 pts
- 8 O Dronne (Moto L'endurance) 13 pts
- 9 D Darnaud (J1 Moto) 12 pts
- 10 E Vélizy (Billa Moto) 10 pts

## Le cadeau suisse

Les clients suisses qui vont acheter un TT600, un Sprint RS, un Sprint ST ou une T-Bird avant le 31 juillet ne vont pas seulement acquiescer une merveilleuse machine mais ils vont aussi pouvoir l'équiper à moindre coût.

Du 1er mai au 31 juillet, tous les clients qui

achètent l'un de ces modèles chez un concessionnaire Triumph en Suisse vont recevoir un bon d'achat d'une valeur de 1000 Francs suisses à échanger contre des accessoires ou des vêtements.

Consultez votre revendeur pour plus amples détails.

## Dijon obtient trois jours d'essais

## Deux offres canons

Triumph et la compagnie financière Financo ont uni leurs efforts pour proposer deux offres alléchantes dans le courant de ce printemps aux futurs clients de la marque ou à ceux qui voudraient en profiter pour changer leur moto.

La première propose un taux d'intérêt particulièrement bas (5,49% sur 12 mois). Ils proposent également un taux de 6,45 sur deux ans et 7,45 sur 36 mois. Pour ces trois propositions il ne vous faudra au départ verser que 20% de la valeur totale de votre future moto.

La seconde est une option de LOA (location avec option d'achat) qui vous permettra de disposer de votre nouvelle machine avec un dépôt minimum. Après avoir convenu de la durée de la location vous pourrez à échéance et pour une somme forfaitaire acquiescer votre moto.

Ces deux offres sont intéressantes mais limitées dans le temps. Il vous faut traiter avant le 30 juin prochain. Ne perdez pas de temps pour consulter votre revendeur et faire étudier votre dossier.

Finalement c'est sur trois journées que se déroulera le Road Show Triumph sur le circuit de Dijon. Les dates prévues sont du 16 au 18 juin. Nous pensons que les amateurs suisses n'hésiteront pas à se joindre aux français pour participer à ces journées où ils pourront essayer la machine de leur choix. Réservez dès maintenant votre place auprès de votre revendeur.

# Avant la gagne . les essais !!

Dans la vie d'un team, la course en elle même n'est que la partie visible de l'iceberg. C'est incroyable le travail de préparation qu'il a fallu réaliser avant que la moto ne s'installe sur la ligne de départ. Lee Parslow est allé passer une journée d'essai avec le Jack Lilley Racing Team, une journée qui allait leur permettre de sélectionner ce qu'il faut pour rester dans le peloton de tête.

**S**ILVERSTONE, Angleterre, le 6 avril 2001. C'est un matin typique de printemps, glacial et humide, un matin où l'on serait bien mieux au coin du feu devant une bonne tasse de café que là, à essayer des Triumph. Mais la course est un sport cruel et ce n'est pas en buvant des tasses de café qu'on obtiendra des résultats. En route pour Silverstone rejoindre le Jack Lilley Racing Team.

10 heures : De Northampton il ne m'a pas fallu longtemps pour arriver sur le circuit. Dans le box numéro six, se trouve déjà le team manager du Jack Lilley Racing : Clive Wood et son chef technicien Paul Messenger. Ils se sont installés là, cela va être leur maison durant ces trois jours !

Devant eux une paire de TT600 superbement préparées reposent sur leurs béquilles d'atelier, des couvertures chauffantes enveloppant leurs pneumatiques Bridgestone.

Un certain nombre de pièces sont rangées dans le stand et une sélection d'outils se tient







**Au-dessus de :** Les pilotes du Jack Lilley Racing : Adam Lewis (moto 96) et Darren Thomas (moto 98)

prête à l'emploi. Tout est calme. On sent le professionnalisme dans cette affaire. On se dans une salle d'opération et je m'attends presque à ce que Clive et Paul endossent des masques chirurgicaux pour compléter le tableau !

" La piste est à nous à partir de 11h15. Je ne sais pas encore quels pneus on va utiliser... cela va dépendre de la pluie !! - me signale Clive en désignant le ciel déjà bien couvert. Au cas où, un train de pneus "pluie" a été monté sur jantes, on se sait jamais.

Clive et Paul m'ont expliqué la différence qu'il y avait entre ma TT600 de série et leurs machines de course.

On commence par les freins avant. Eh bien aussi bizarre que cela puisse paraître ce sont ceux d'origine " Nous n'avons pas trouvé mieux, y compris pour les plaquettes" nous a expliqué Paul. " Nous contrôlons soigneusement l'usure et dès que celle-ci dépasse 1mm, on change le tout. Cela permet un bon feeling et assure un maximum de freinage.

Le règlement interdit que les durites ne

passent au dessus du garde boue avant, aussi la ligne complète est modifiée, chaque étrier a une alimentation séparée au lieu d'une alimentation unique en acier.

Le système de frein arrière est complètement stock et, tel quel, excède même les exigences de la course. Les plaquettes arrière sont chanfreinées à 45° afin de faciliter les changements de roues.

Les roues sont aussi stock mais sont équipées de Bridgestone BT 001s de route, seule monte autorisée pour la coupe. Les pressions de gonflage sont plus faibles que sur la route car les contraintes de la piste sont très supérieures et la pression va augmenter avec la température des enveloppes. On gonfle un peu plus les pneus pluie que les standard, certes leur température de fonctionnement est la même mais l'évacuation de chaleur est supérieure.

Le carénage d'origine est remplacé par un identique, mais en fibre de verre. Le sabot comporte un récupérateur d'huile obligatoire en course. La selle monocouche est spécialement étudiée et réalisée sur mesure mais le réservoir



reste celui d'origine. Toutes les fixations sont en titane ou en aluminium. Chaque TT600 de course porte pour à peu près 1500€ (2 500 £) de fixations spéciales, en titane.

Les machines comportent quand même bon nombre de pièces spéciales en particulier les entretoises de roues fabriquées par le team lui-même. Les guidons bracelets sont d'origine mais allégés. La chaîne est plus étroite que d'origine et la couronne arrière est en alu. Tout est conçu pour gagner du poids et améliorer la puissance. La fourche est identique à celle de série mais les ressorts et les valves sont différents. L'amortisseur est un Penske conçu pour la course.

Le règlement impose de garder vilebrequin, bielles et pistons stock. Par contre en ce qui concerne les arbres à cames, leur calage, l'injection, les rapports de boîte tout est modifié et conçu de façon à gagner le maximum de puissance et à s'adapter à chaque circuit. Un amortisseur de direction est ajouté afin de garantir la stabilité même sur les circuits les plus bosselés.

11 heures : La première séance d'essai

approche. Vu le temps, on décide de mettre les pneus pluie. En regardant les autres tourner on voit bien qu'ils traînent une légère "plume" d'embrun à la roue arrière. "S'il s'agissait d'un fin brouillard on pourrait y aller en pneus standard, mais les motos traînent cette sorte de sillage, alors le moment est venu de monter les pneus "pluie" " m'a expliqué Clive.

Ce changement implique aussi un réglage de la suspension différent : on diminue la compression. Pneus "pluie" cela veut dire une dent de moins sur la couronne, leur diamètre étant légèrement différent de celui des "secs". Ce n'est pas la joie dans le box car tout était réglé pile poil !!

11h15 : Le klaxon de la voie des stands retentit, il faut y aller, c'est à nous. Darren Thomas, le pilote, prend la piste et toute l'équipe se repile sur le muret des stands pour le chronométrer. Manque de chance, après juste deux tours, la séance est arrêtée : trois machines sont tombées et la piste est impraticable.

Darren n'est pas impliqué et après une courte



attente c'est reparti... Petit à petit les conditions atmosphériques s'améliorent et la piste sèche. Paul va en tester la température pour avoir l'info quand les pneumatiques seront vérifiés à la fin de la session. Après avoir fait huit tours, Darren rentre au stand. Instantanément Paul se précipite sur les pneus, il mesure leur usure et température au centre et sur chaque côté. On vérifie également la consommation de la moto.

Darren, Paul et Clive discutent des réglages dans ces conditions assez changeantes. Ils conviennent du fait que les pneus "pluie" étaient trop tendres, il en aurait fallu des plus durs qui auraient mieux convenus à une piste séchante.

Darren, qui court également en GP 250, m'a donné son avis sur la TT600 : " Cette moto est un vrai vélo. Elle tient remarquablement sa ligne et n'est pas sous-vireuse. Je peux presque jeter mon TT dans le virage comme si c'était ma 250 !! "

12h55 : Il ne reste que 20mn avant la prochaine session. Le temps s'est amélioré, on va pouvoir monter les "secs" : C'est parti pour un nouveau changement : les BT 001s vont être mis en place, avec toutes les modifications que cela implique !!

13h15 : Adam Lewis, l'autre pilote du Jack Lilley Racing quitte les stands. Il n'a pas tourné en course depuis la saison dernière et les

à gauche Contrôle de la pression des pneus.

Derrière à gauche Paul Messenger, le technicien de l'équipe vérifie la température des Bridgestone.

Je peux presque jeter mon TT dans [cotentinbritishbikes.free.fr](http://cotentinbritishbikes.free.fr/)



chronos s'en ressentent mais Clive est indulgent à son égard confiant qu'il va s'y remettre rapidement. Il effectue 14 tours, chacun plus rapide que le précédent. Quand il s'arrête je peux voir l'intense satisfaction sur son visage. "Adam a couru dans le challenge Speed Triple, il connaît bien ses Triumphs" nous avait dit Clive. En effet, c'est ensemble qu'ils effectuent dans le fond du box le check-up de la séance d'essai : consommation, pneumatiques, réglages, commentaire des temps.

Et voilà. Nous ne sommes même pas dans l'après midi et les séances pour cette classe de moto sont terminées. Une matinée frénétique qui a vu les temps au tour se réduire et les informations s'enregistrer. Tout cela est soigneusement retenu pour notre prochaine visite à Silverstone. Pour l'équipe le travail est loin d'être terminé. C'est maintenant le temps des contacts entre pilotes et sponsors.

Quand on pense à tout ce qu'il a fallu faire pour que les machines soient prêtes aujourd'hui ! Nous n'avons eu qu'un bref aperçu de la mise au point au moment des essais libres. Je ne vous cache pas que c'est encore différent le jour des qualifications, la course elle-même étant l'aboutissement de tout ce travail.

à droite Les pneus pleins sont prêts.

Derrière à droite L'équipe au grand complet : de la gauche vers la droite : Gérald Herbert, Adam Lewis, Gili Wood, Clive Wood, Darren Thomas et Paul Messenger



le virage comme si c'était ma 250



# 2 JUSQU'AU 30 JUIN SOLUTIONS CANON

## POUR ACHETER VOTRE TRIUMPH

Partez au guidon  
d'une Triumph neuve  
**pour 0 Francs\***

Un financement à ce taux-là,  
**ne laissez pas  
passer ça !**

LA L.O.A.

0%

D'APPORT  
PERSONNEL\*

UN TAUX  
À PARTIR DE

5,45%\*\*



\*L.O.A. : exemple **TT600** 1 048,66 F/mois

Pour la location avec option d'achat d'une TT 600 d'une valeur de 54.990 F TTC, sans apport initial, vous payez 71 loyers de 1 048,66 F hors assurances facultatives (incapacité de travail, invalidité, décès et chômage). Option d'achat finale de 149.990 F. Coût total avec option d'achat finale de 75 044.740 hors assurances facultatives. Conditions en vigueur du 07/04/2001 au 30/04/2001, après acceptation de votre dossier par FINANCO BP 50 518 39463 80557 Cédex - SA au capital de 300 000 000 F - RCS Nant 0 310-150-195.

\*\*FINANCIEMENT : exemple 1

Pour l'achat d'une T 8100 d'une valeur de 62.990 F TTC, payez 12 mensualités de 4 323,94 F hors assurances facultatives (décès, incapacité de travail, invalidité, chômage) après un apport obligatoire de 12.590 francs. Taux effectif global annuel hors assurances facultatives de 5,45 % soit un T.E.G. mensuel hors assurances facultatives de 0,45%. Coût total des assurances facultatives (décès, incapacité de travail, invalidité, chômage) : 1 495,20F. Coût total du crédit hors assurances facultatives : 1 290F

\*\*FINANCIEMENT : exemple 2

Pour l'achat d'une SPENIT 12 d'une valeur de 13.990 F TTC, payez 12 mensualités de 5 079,03 F hors assurances facultatives (décès, incapacité de travail, invalidité, chômage) après un apport obligatoire de 14 790 francs. Taux effectif global annuel hors assurances facultatives de 5,45 % soit un T.E.G. mensuel hors assurances facultatives de 0,45%. Coût total du crédit hors assurances facultatives : 1 756,36 F. Coût total des assurances facultatives (décès, incapacité de travail, invalidité, chômage) : 1 515,36 F

**OFFRES VALABLES SUR TOUS LES MODÈLES NEUFS DE LA GAMME 2001**

/// FINANCO

liste des concessionnaires  
[www.triumph.co.uk](http://www.triumph.co.uk)  
3615 triumph



91



# BEHIND THE EVOLUTION

93



With evolution you need continuity,  
which is why Triumph Parts have  
provided a high level of service to all  
owners of Hinckley Triumphs.

Whatever Triumph you ride, wherever  
you are in the world, you can be assured  
that Triumph Parts will give you the  
best parts service possible.

97



2001




Genuine Service,  
Genuine Assurance,  
Genuine Competitive Prices,  
The Genuine Product.

## TRIUMPH®

### GENUINE PARTS

Available from your local  
authorised Triumph dealer

# Vers de nouveaux



Robert Johnson et son fils ont profité du déménagement de ce dernier pour effectuer sur leur Triumph respective un voyage épique à travers les Etats unis. En route pour la fac ils ont découvert bien plus que leur amour mutuel pour la moto.

[cotentinbritishbikes.free.fr](http://cotentinbritishbikes.free.fr)

# horizons





**J'**

Cependant il ne faut pas oublier un petit problème - si on offre une moto à son fils au moment de sa réussite au bac on doit accepter qu'il souhaite partir à la fac avec le brajet Chicago - San Francisco fait plus de 1300 miles (2100 km) - ce n'est pas une balade de dimanche après-midi. Ce n'est pas non plus un voyage qu'on recommanderait à son fils de faire en solitaire. Nous avons décidé de l'entreprendre ensemble. Voici notre histoire.

Vers 16 h le 21 août 1999 après une journée de préparation sans fin, nous avons lancé nos moteurs, laissant Hyde Park Chicago derrière nous et nous sommes partis vers le soleil couchant. Nous avions projeté de faire environ 330 miles ( 500 km) chaque jour, pendant 4 jours. Notre but de 60 miles à l'heure pendant 5 à 6 heures était réaliste. La nuit nous pensions camper ou loger dans un motel.

Nous avions le choix entre 2 routes - soit la I-55 ( l'ancienne route 66) soit la petite route de campagne parallèle à la grande. Mon fils préférait prendre l'interstate au début pour dépasser Chicago et l'illinois le plus vite possible puis ensuite prendre la petite route. L'idée semblait bonne, c'était parti.

La première journée ce ne fut pas le pied. L'interstate 55 vers le sud était barbant à cause des travaux incessants et d'une circulation de samedi après midi particulièrement dense. Mais pire encore étaient, le vent de face, la chaleur et les aspirations des poids lourds, qui nous ont forcés à faire une pause au bout de 2 heures et demi après avoir parcouru seulement 80 miles.

Ensuite au soleil couchant le froid nous a surpris. Inutile de dire qu'à la fin de notre première journée nous étions loin d'avoir atteint les 330 miles prévus. Nous étions partis à 16 h mais ce n'est qu'à 23 heures, dans le noir le plus complet, que nous sommes arrivés au camping State Park

près d'Illinois. Nous avons parcouru seulement 200 miles en 7 heures, à la moyenne de 30 miles/h.

Tout à fait démoralisant.

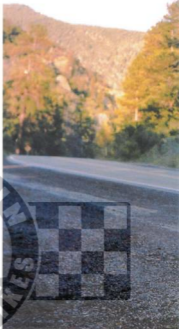
**Une Amérique comme avant !**

Le lendemain, reposés, après la douche et le petit déjeuner nous sommes repartis vers l'Ouest, mais ce coup-ci directement vers le Missouri par une route départementale. Une petite route qui tournait et grimpait, pas un poil de circulation, le pied ! Enfin le vrai plaisir de la moto ! Nous avons parcouru les premiers 90 miles en un peu plus d'une heure.

Il y avait quelque chose de fondamentalement américain dans cette route de campagne. Rien à l'horizon sauf un ciel dégagé et des champs. L'air sentait bon.

Mais nous allions vers les nuages noirs du sud et n'étions pas sûrs de ne pas nous faire rincer.

Les 240 miles qui ont suivi furent bien moins marrants que les 90 précédents mais nous avons réussi à bien rouler, nous nous sommes arrêtés



**A gauche:** Montagnes de New Mexico.



[cotentinbritishbikes.free.fr](http://cotentinbritishbikes.free.fr)

Nous avons  
parcoursu seulement  
200 miles en 7  
heures, à la moyenne  
de 30 miles/h.





pour la nuit juste avant 22h.

Arrivant à notre motel à l'extrême frontière Est du Missouri, la dame de l'accueil est sortie, pieds nus, pour admirer nos motos. Visage rayonnant de plaisir elle nous a expliqué qu'il y avait bien longtemps, son mari et elle avaient fait plusieurs fois le trajet aller et retour jusqu'au Colorado sur une Triumph. Elle se souvenait même avoir fait le tour de leur terrain peu de temps après la naissance de leurs 2 enfants... à 4 sur la moto - un enfant entre elle et son mari et un sur le réservoir.

« Vous étiez toujours passagère ? » avons nous demandé.

« Que non ! Je conduisais. Il n'y avait pas beaucoup de femmes pilotes à cette époque, mais je conduisais »

À l'évocation son sourire s'accroît !

#### La route brûlante vers Santa Fe

C'était la chaleur qui nous gênait. Il faisait entre 85° F et 95° F avec des vents de 60 à 80 miles/h - tout cela causa rapidement notre déshydratation. L'air semblait aspirer notre transpiration. Il nous fallait boire impérativement tous les 75 à 90 miles.

Cette partie du voyage s'est avérée être la plus longue et la plus chaude. Nous avions laissé le Missouri au bout du 2ème jour mais pour être sûrs d'arriver à Santa Fe au bout des 4 jours il fallait qu'on traverse tout l'état du Nebraska le troisième jour. 500 miles dans la journée sous une température de 35 à 40 ° C !

À la moyenne de 50 miles/h, 10 heures de route nous attendaient. En comptant les pauses

# cotentin

## Nous étions dans un film de Peckinpah



il y en avait pour 14 heures. J'étais inquiet. Le fait que la route 54 qui traverse le Nebraska soit droite, plate et inintéressante pendant des kilomètres n'est pas le seul problème - car en plus, le revêtement est très mauvais et elle est bondée de poids lourds qui eux vont bien plus vite et avec bien moins de risques qu'une moto sur ce type de revêtement. De 4 à 10 roues c'est indéniablement plus sûr qu'avec seulement 2 !

Pendant un de nos arrêts un septuagénaire nous a raconté son voyage en Triumph jusqu'à Baja (Californie) pendant les années 60. Maintenant à la retraite après avoir travaillé durant des années dans une fabrique d'hélicoptères au Nebraska, il avait envie de refaire le voyage.

Qu'est ce que cela serait bien si quand, mes 70

ans venus, j'avais ce même enthousiasme !

Nous avons fait près de 500 miles ce jour-là, mais ce ne fut pas la joie.

### Un bond dans le passé !

Le 4ème jour, le dernier de notre voyage, fut vraiment super. Nous avons traversé l'Oklahoma et la bande du Texas à vive allure et sans aucun problème. Le paysage commençait à changer, ce qui nous enchantait. Les immenses plaines et le ciel sans nuage du Nebraska commençaient sérieusement à nous lesser.

Pour s'éclater en moto il faut qu'il y ait du changement, et aussitôt arrivés au Nouveau Mexique ce fut radicalement différent. La route montait et descendait, le revêtement était superbe... et tout cela au milieu de cette terre rouge et sablonneuse.

Nous avions l'impression d'évoluer dans un décor de cinéma.

A notre premier arrêt cela se concrétisa. La station service faisait aussi café, épicerie, droguerie et lavomatique elle était tenue par deux frangins célibataires d'une soixantaine d'années.

Un seul véhicule était garé dehors, en plein soleil, un pick-up Ford des années folles, le toit complètement cabossé. Il était sale, rouillé, plein de chocs, mais ses jantes et ses chromes brillaient encore. Nous étions dans un film de Peckinpah ou dans cet autre de Bill Wilder. Je garderais toujours en mémoire cet endroit.

Plus tard dans l'après midi nous avons repris avec regret et nostalgie la nationale qui allait nous amener à Santa Fe.



ou dans cet autre de Bill Wilder. [bikes.free.fr](http://bikes.free.fr)

### Seul avec ses pensées !

C'était bientôt la fin. Nous avons fait les derniers 90 miles après le coucher du soleil, la chaleur de la journée disparaissait avec la tombée de la nuit. Nous avons même du nous équiper plus chaudement, et, ainsi protégés, nous avons pu apprécier en douceur les derniers miles de notre long trajet, chacun seul avec ses pensées.

Pendant les 40 derniers miles de la route 1325 sous le clair de lune, l'air était frais et pur. Nous étions seuls sur la route, il n'y avait pas un chat. Je m'attendais que le sifflement du vent autour de mon casque et le grondement de mon puissant moteur. L'air était rempli de l'odeur magnifique de cèdre et de sauge.

Devant nous on commençait à apercevoir le reflet sur le ciel des lumières oranges de Santa-Fe.

Nous l'avions vraiment accompli, ce voyage, je ne pensais qu'à cela. C'était quelque chose d'unique de l'avoir fait ensemble, une de ces choses dont nous nous souviendrons pour toujours - peut-être une des seules choses que nous ferions ensemble en tant que père et fils.

Peut-être que dans quelques dizaines d'années quand il verra des Triumphs s'arrêter devant la terrasse d'un café où il sera en train de boire une bière, il s'approchera pour les regarder et racontera sa propre histoire.

De là-haut, je crois que j'aurai un grand sourire !!





# Sauvé par une relique coton british guerrière

Les Trophy actuelles de Triumph sont bien différentes des premières machines à avoir arboré ce nom. Mais même les Trophy originelles étaient des créations originales. Don Morley examine l'histoire de ce nom fameux.



entionner le nom "Trophy" en relation avec les productions de l'usine de Meriden et

beaucoup penseront aux souples versions Trophy à simple carburateur des célèbres 650 Bonneville, mais ces Trophy eurent un prédécesseur fameux qui eut en soit un drôle de numéro.

Loin d'être une version assagie du twin 650, la Trophy originale était une machine au moteur tout alu qui surgit de l'époque agitée des années de guerre et fut baptisée en l'honneur d'une étonnante série de succès sportifs internationaux.

Cette saga débuta en 1940 et des sombres nuits du Blitz, quand les bombardiers d'Hitler rasèrent le cœur de Coventry dont l'usine Triumph, provoquant un premier déménagement vers des locaux désaffectés des faubourgs puis l'installation d'une nouvelle usine ultra moderne en rase campagne et à bonne distance du centre-ville, près du petit village de Meriden.

Tout avait été détruit, machines-outils, gabarits pour les cadres, moules, pièces détachées et même les plans de fabrication. Avec eux tous les éléments de conception de la gamme précédente du temps de paix, de sorte que subitement

Triumph ne pouvait plus honorer les commandes déjà passées par le ministère de la guerre.

Seul un nouveau contrat pour réaliser des générateurs électriques refroidis par air forcé et destinés à assurer le démarrage autonome des bombardiers géants Avro Lancaster permit à la compagnie de survivre.

Il s'agit du twin 500cc tout alu à l'ailletage carré qui, bien que personne ne s'en doutât à l'époque, allait survivre à la guerre, sauver Triumph et assurer son renom une fois la paix revenue.

À la fin de la guerre Triumph se trouve en difficulté. L'industrie Britannique était dans une situation désespérée et les termes de l'alternative étaient simples : exporter ou périr. Le gouvernement dû décréter que seules les entreprises disposant de contrats d'exportation se verraient attribuer les rares matières premières sensibles disponibles qui justement devaient toutes être importées.

Un véritable cercle vicieux pour la vieille compagnie Triumph : pas de commandes, pas de matériaux/ pas de matériaux, pas de production/ pas de production, pas de commandes.

#### Difficultés en perspective

Malgré ces difficultés Freddie Clarke,

**au-dessus** Les 500cc Trophy à cadre rigide produites furent quatre fois plus nombreuses que les Grand Prix, celle-ci est l'une des plus anciennes, telle que vous auriez pu l'acquérir en 1949, conservée dans le strict respect de l'originale (c'était la propre machine de l'auteur fraîchement restaurée).

**au-dessous** L'American Red Coat, sur 4 cylindres à 2 v, quelques années au guidon de la Triumph Grand Prix 480 avec laquelle il remporta la course amateur de 100 miles en 51, à l'époque où elle se courait encore sur la plage et non sur l'anneau qui lui succéda.





**au-dessous** Pat McMahon détestant sa Triumph Grand Prix sur la besse de Ramsey durant la Parade Classique d'un récent TT à l'île de Man.

l'ingénieur en chef chargé du développement et une ancienne star des courses de Brookland, s'affairait à mettre au point un racer dans un atelier clandestin de l'usine, totalement à l'insu de son Directeur le fameux Edward Turner qui avait toujours été viscéralement hostile à l'engagement de la compagnie dans quelque activité sportive que ce fut.

Clarke démontra le ventilateur et son carénage d'un ex-générateur de Lancaster et l'installa dans le cadre d'une Tiger 100 d'avant-guerre, remplaçant la fourche à parallélogramme par une télescopique. Son but était d'engager Ernie Lyons au Manx Grand Prix lors de la première réédition d'après-guerre du Tourist Trophy sur l'île de Man. L'obstacle le plus insurmontable restait cet infâme autocrate de Turner, mais c'était le Directeur. Néanmoins Freddie construisit la machine et dû engager lui-même Lyons au TT comme privé.

Clarke aurait pu s'en briser sans mal si Lyons et cette très "non-officielle" Triumph n'avaient gagné !

Même Turner fut enchaîné à apprendre qu'une Triumph avait gagné cette course fautive et il alla jusqu'à organiser un banquet pour M. Lyons et l'événement.

Mais il découvrit vite la vérité et Clarke, qui à l'instar de Lyons aurait dû être considéré comme un héros plutôt que comme un traître, fut immédiatement renvoyé.

Turner entra-t-temps se complut dans la gloire engrangée par la victoire et, à en croire certains, daigna même endosser la paternité du projet Freddie finalement put rester, la presse ayant eu le fin mot de l'histoire et comme les Américains réclamaient à cor et à cris des machines d'usine identiques à celle qui venait de triompher au Manx GP, Turner parvint à convaincre le Gouvernement de lui fournir une quantité suffisante de matériaux pour produire une série limitée de répliques.

Avec son talent inné pour la "réclame", Turner baptisa le nouveau modèle "Grand Prix" en honneur de la victoire de Lyons et les Triumph Grand Prix trusèrent les victoires fameuses, notamment quand l'Américain Rod Coates gagna sur le sable en catégorie "amateur" la course les 100 miles de Daytona (qui à l'époque se courrait sur la plage).

### Le nouveau modèle Triumph Trophy

Si la victoire du TT46 reste la plus grande heure de gloire du modèle Grand Prix, les versions tous-terrains Trophy qui en furent dérivées par F. Clarke à partir de 1948

engrangerent bien plus de succès internationaux que la machine de GP originale et continuèrent pendant nombre d'années.

Freddie et ses collègues disposaient cette fois du soutien de leur bien aimé Directeur quand ils préparèrent trois prototypes à engager aux premiers ISDT (International Six Days Trial) d'après guerre, compétition d'endurance en tout terrain, aujourd'hui assimilable à un enduro.

Cet été 48, l'édition des ISDT avait lieu en Italie et s'annonçait comme très disputée, toutes les marques de moto ayant tenu à s'y engager.

L'équipe engagée par Triumph était constituée de trois sportifs éminents : Jim Alves, Bert Gaymer et Allan Jefferies. Ils finirent les six jours sans la moindre pénalité et non seulement chaque membre du trio gagna une médaille d'or, mais encore la marque Triumph remporta le Trophée des constructeurs.

Mieux encore, l'équipe permit à la Grande-Bretagne de remporter le Trophée des nations et à Triumph de baptiser "Trophy" le modèle compétition-client qui fut annoncé peu après en Novembre 48.

La production Trophy initiale persista à employer les hauts moteurs "carrés" des générateurs de la seconde guerre, exactement comme il en avait été des modèles Grand Prix.

Quand les stocks furent épuisés, le modèle de course sur piste fut abandonné mais le modèle Trophy continua équipé d'un haut moteur plus conventionnel, développé à partir de celui du modèle de route Tiger 100.

### Successeur poids lourd

La Trophy prospéra ainsi jusqu'en 54 quand Triumph l'équipa du lourd et long cadre dérivé de la 500cc Tiger 100 et du lourd moteur fonte de la 650cc Tiger IID de route elle aussi. Ce qui, en Europe du moins, suffit à étouffer dans l'œuf les futures prétentions sportives du modèle.

L'as Américain Bud Eskins parvint néanmoins encore à gagner au guidon de ce nouveau modèle une médaille d'or aux ISDT dans les années soixante.

Et nombre de ses concitoyens, dont le fameux acteur Steve McQueen, s'attachèrent aux Trophy 650cc fonte, qui continuèrent longtemps à gagner aux US des enduros et autres courses de désert.

Les Trophy 650cc traversèrent enfin les années 70 dans l'indifférence générale mais il faut se souvenir qu'en entreprenant avec passion ce travail sur le TT à la fin des années 40, Freddie Clarke a contribué à la survie puis au renom de Triumph.





# RAT REGALIA

## 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)	258				
Polo shirt	144				
Tee shirt (long sleeve)	173				
Tee shirt (short sleeve)	92				
Cap	26				
Fleece	345				
Cap (green)	58				
Cap (grey tone)	58				
Sweatshirt (green, black, blue, white)	173				
Polo shirt (green, black, blue, white)	158				
Jacket (not available in small)	575				
T-shirt (small logo, white, green)	86				
T-shirt (large logo, white)	86				
Acrylic key ring	12				
Lighter	12				
Key fob	25				
Counters (set of 4)	69				
Parker Rollerball pen not illustrated	46				
Hip flask	115				
Fridge magnet	24				
Tankard	115				
Driving license wallet	115				
Wallet	86				
Beef buckle	86				
Pin badge	29				
TORQUE Binder	17				
TORQUE Back issues					
Items reqd					

\*Most clothing available in S\* except jacket, M, L, XL, XXL\*  
\*Please check availability. XXL items DIFF extra

sub total  
p & p  
Total amount

### Postage and Packing

Order up to total value 500FF - 50FF

Orders 500FF 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

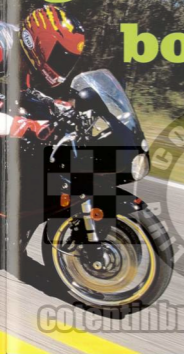


Conquest Gifts, Unity House, The Avenue,  
Tisbury, Wilts. SP3 6JG England.  
e-mail: [gifts.conquest@lineone.net](mailto:gifts.conquest@lineone.net)  
Tel: +44 (0)1747 871558  
Fax: +44 (0)1747 870256

# Hoo



# ligan bon chic bon genre



Voilà une recette facile pour transformer une bécane tout ce qu'il y a de plus classique en un engin démoniaque ! Prenez une Sprint ST, rajoutez lui un turbo et envoyez le tout au delà de la zone rouge. Roland Brown est allé se balader sur le côté caché de la Force !!

Le premier abord on ne remarque pas grand chose. À part la petite jauge du turbo rajouté sur le poste de pilotage et le discret sigle Turbo sur le carénage et les sacoches. Ce sont les seules choses qui différencient cette moto d'une Sprint ST bon chic bon genre. Tout le reste, ce qui transforme cette GT en un engin infernal, est astucieusement caché sous les flancs du carénage.



Cette moto est la fameuse Turbo Connection Sprint ST, un véritable loup à deux roues qui est lâché sur la route sous la fausse apparence d'un inoffensif mouton. En fait le trois cylindres turbo développe à la roue arrière une puissance de 158 CV à 9500 tours, une paille ! Vous avez devant vous non seulement une moto qui a doublé sa puissance initiale ( 99 CV mesuré sur le même banc ) mais aussi la moto issue directement de la production la plus puissante sur le marché.

Le type responsable de cette folie sévit dans la bien nommée Rapid City, aux USA dans le Sud Dakota. Il se nomme Brian Olson. C'est un fanatique de moto, ingénieur et expert dans tout ce



qui touche les ordinateurs et la mise au point. Il a commencé par équiper ses bagnoles de gros turbos dans les années 80 puis s'est ensuite amusé à travailler les motos neige arrivant à tirer jusqu'à 200CV de leurs "poussifs" quatre cylindres, enfin il a fondé sa boîte : Turbo Connection et a décidé de ne commercialiser que des kits Turbo pour les Triumph.

Quand nous lui avons posé la question "Pourquoi Triumph ?" il nous a répondu : "En fait il y a pas mal de raisons. Ce sont des motos qui sont à la fois nouvelles et différentes des autres sur le marché et qui transportent en elles un héritage. Sur un aspect plus technique le trois pattes à injection est très facile à équiper d'un turbo, pas besoin de se préoccuper de la carburation avec ces éternels problèmes de gicleurs et d'aiguille... et en plus le triple "turbo" tourne vraiment au poil et se révèle très fiable."

Le fûtage "1" qui équipe la moto d'Olson que l'artefice revient à 5395 \$ environ (38000 FF). Il se compose d'un turbo à vanne réglable de marque Aerocharger fabriqué aux US, la puissance maxi est ajustable, non pas en changeant la pression mais en modifiant la place des ailettes : Pour envoyer la sauce vous les rapprochez et si vous en voulez un peu moins vous les reculez ce qui permettra aux gaz d'échappement de filer un peu plus vers le pot. C'est élémentaire mon cher Olson !!

"Le problème dans l'Aérocharger c'est le temps de réponse" nous déclare Brian "et c'est là où le fait de travailler sur un trois pattes m'aide bougrement. Sur un quatre cylindres le premier se booste bien mais les trois autres se contrarient allègrement donc impossible d'obtenir une puissance équivalente délivrée par chacun des cylindres. Sur un triple l'allumage est



▲ Brian Olson et trois de ses démonstrations créations.

en moins d'une seconde, presque  
160 CV qui arrivent à la roue arrière  
c'est quelque chose !!



« Il n'y a guère que ce petit cadran qui aide le conducteur à garder quelque contrôle sur ce qu'il va passer sous ses fesses !! »

« dans un arc de parfait. Ils admettent la charge plus rapidement. »

L'équipement que propose Olson comprend le turbo ( avec son système de lubrification propre ), une boîte à air en alu, le collecteur d'échappement ( il réutilise les tubes d'origine ), le refroidissement intercooler, la jauge du turbo, un embrayage renforcé et un calculateur supplémentaire qui travaille avec le système d'origine en se chargeant juste d'effectuer les compensations lorsque la pression augmente. Il n'est pas nécessaire, selon Brian, de réduire le taux de compression avec le kit "stage 1". Les pistons doivent encaisser la surcharge. Il m'a assuré que l'utilisateu lambda peut monter le kit en moins d'une journée !! La pression est réglable de 6 à 8 psi, en agissant sur une manette fixée sur le cadre. Il utilise la pompe à essence standard et le carburant normal pour délivrer jusqu'à 142 CV, si

vous envoyez une pression supérieure, de l'ordre de 11 psi, ce qui va donner un peu plus de 155 CV, cela peut se faire avec du sans plomb. mais il ne faut utiliser cette puissance qu'à petites doses !!

« Si vous voulez avoir encore plus de pêche, et que tout cela tienne le coup, vous feriez bien de mettre un carburant au taux d'octane plus élevé. Mais on fait le moteur est costaud et tient bien le coup. » Depuis quelques temps Brian a développé un Stage 2, qui utilise une pression de turbo allant de 8 à 11 psi. Une petite modification qui va vous donner la modeste puissance de 185 cv !! Pour l'installer il faut ouvrir le moteur et changer le joint de culasse ce qui fait passer le taux de compression de 10:1 (standard) à 11,2:1. C'est tout ce qu'il faut pour qu'une Dayto équipé d'origine en bielle forgées et pistons Nickasil encaisse la modif. Pour les Speed Triple et les ST

contentinbritishbikes.free.fr

Il faut l'équiper de ces pièces indispensables. Pour le Stage 2 il faut compter 350 \$ de plus pour le Dayto et 1350 \$ pour les autres.

Pour mon essai le Stage 2 n'était pas encore prêt, mais au moment où j'écris ces lignes il est disponible... ce qui promet quelques grands moments à ceux qui vont en faire les emplettes !!

Ce qui m'a surtout enthousiasmé sur le stage 1 monté sur la Sprint ST c'était sa discrétion, tant esthétique que d'utilisation à bas régime. Au ralenti le moteur n'émettait aucun bruit laissant présager de sa puissance. En fait la seule chose qui prévenait de l'existence du turbo hormis les autocollants et la petite jauge était un feulement léger de l'unité elle-même. Même la poignée de gaz m'a pas paru plus raide que l'origine... il faut dire que j'ai conduit en douceur sur les routes longues et éternellement droites qui abondent autour de Daytona en Floride. Mais

je savais qu'il y avait quelques chose de spécial... et j'ai compris lorsque j'ai ouvert brutalement les gaz. Ce n'était plus un ST... L'aiguille de la pression du turbo est allée faire un tour du côté des 8 psi... Et moi je me suis retrouvé propulsé dans la vitesse lumière !! La violence de cet engin l'est à la fois par son arrivée brutale que par sa totale improbabilité. Vous êtes là à vous balader, assis bien droit sur une bécane de tourisme, avec vos affaires personnelles soigneusement rangées dans les sacoches, le trois pattes ronronnent gentiment et vous évoluez dans le monde raffiné des sports GT !!

Et même si vous effectuez la manœuvre à 3000 tours en seconde, la réponse arrive tout à coup, et vous vous trouvez au guidon d'un engin diabolique... Dr Jekyll et Mr Hyde n'ont pas d'une seconde, presque 160 CV qui arrivent à la roue arrière c'est quelque chose !! Je me suis accroché au guidon comme un perdu et j'ai attendu que la roue avant daigne se poser sur le sol tout cela dans le feulement du turbo qui avait transformé le chat en tigre. J'ai monté les rapports au hasard en ne jetant aucun regard à l'aiguille du compte tours. En moins de temps qu'il faut que pour le dire j'étais aux alentours de 260 à l'heure, le compte tour filait avec le rouge et cette bécane qui ne donnait aucun signe de faiblesse !! Et il en avait encore dans le coffre de maudit ST, et cette aiguille qui passait au-delà des 10000 tours !! Si on avait monté une transmission plus longue, c'est certain j'aurais dépassé les 290... Quand je pense que c'est la même bécane qui honore les cocktails de Buckingham en évoluant sur le couple !!

J'ai aussi essayé un Speed Triple avec la même préparation, là le look était nettement plus ravageur, bien en accord avec le style de la moto. Le bruit aussi n'était pas le même, la roue était assurément le carénage du ST il trouvait sa pleine démonstration dans le cadre nu du Triple. Au niveau des bras ce n'était pas du tout évident... Quand je pense que je me plains que cela tire avec les pauvres 99CV d'origine, je vous laisse à penser ce que cela peut donner à 9500 tours avec cet équipement. J'ai commencé à décoller la roue avant en première, mais elle n'a pas daigné se poser quand j'ai passé la seconde ni même la troisième... Impossible de se diriger, ce truc c'est bon pour les lignes droites.

En fait une Triumph boostée de cette façon se révèle difficilement conduisible, vous êtes totalement dépendant de sa puissance et vos bonnes manières... vous pouvez les laisser au vestiaire !!

Note de l'éditeur : inutile de dire que le RAT vous déconseille fortement d'équiper votre moto d'un turbo... Rendez vous compte, si vous le faisiez, cela invaliderait votre garantie !!!

Le turbo du ST est bien caché, seuls les autocollants le laissent deviner.



La violence de cet engin l'est à la fois par son arrivée brutale que par sa totale improbabilité.





## Le RAT ça roule !!

**C**ette saison a débuté en fanfare. Dès le début de cette année, les premiers raids organisés tant en France, en Belgique où au Pays de Galles ont attiré une foule de membres. Même la tempête de neige n'a pas pu venir à bout du succès de notre Raid de Bavière, les plus courageux n'ayant pas hésité à venir depuis le Royaume Uni !!

La saison française a débuté en avril avec le raid des "Montagnes de Provence", ce furent plus de 90 mem-



un grand moment dans l'histoire du club, le week-end se termina au domaine de Farquerol dans le vignoble de Châteauneuf du pape, chez notre membre Pierre

Au-dessus: Un déjeuner du samedi qui avait démarré sous le soleil et la vue sur le Mont Ventoux.

Au-dessous: Hervé Descamps tenant un point de contrôle.

Derrière à droite: Annie, Hervé et Pierre Revoltier avec la bouteille de Châteauneuf (Château Farquerol 98) portant le label du RAT. Quel délice !

bres qui se sont régales sur les routes qui les ont emmenés des contreforts du Ventoux aux gorges du Verdon. Après une soirée du samedi qui restera comme

ils étaient tous là au Raid des Flandres

mémorable avec le Raid des Flandres qui s'est déroulé en Belgique courant mai. Ce furent plus de 100 membres qui garèrent leurs motos sur le parking du Loft Hôtel à Oudenbourg près d'Ostende.



Certes, les Flandres, de par leur profil, ne peuvent que difficilement être un paradis pour la moto mais la visite du site de Waterloo et la balade dans les collines sur la frontière française ont été très intéressantes. Le grand moment de ce raid restera quand même la réception du samedi soir, où le groupe local, les "Smokin Chikens" nous ont fait danser, le

deux le dire d'expérience, jusqu'aux premières lueurs du dimanche matin. Cet événement a connu un bel succès que nous le testerons l'année prochaine. Pensez à réserver tôt car le nombre de places sera toujours limité. Vous trouverez tous les détails dans les prochains numéros de Torque ou sur le website ([www.triumph.co.uk](http://www.triumph.co.uk)).

Nous avons encore tout plein de sorties prévues en France et dans les pays limitrophes. Regardez votre planning et dès maintenant retenez vos places, il n'y en aura pas pour tout le monde. Ceux qui, au moins une fois, ont goûté au Rat's Raid en redemandant encore et ne sont pas prêts de s'en lasser.

All the best

Neil Webster

Un peu plus au Nord nous avons également connu un week-end



## Journée "portes ouvertes de l'usine"

L'événement RAT de l'année va être la Journée "portes ouvertes" de l'usine le 1er juillet. Notre seconde édition va permettre aux membres d'avoir non seulement la chance de pouvoir accéder en direct aux dernières évolutions technologiques mais aussi de participer à un tas d'activités et d'animations.

Le cascadeur français bien connu, Frederic Desbouchages, qui nous avait tant impressionné lors d'une précédente édition sur le site de la vieille usine sera de retour ... avec un peu plus d'espace pour assurer son spectacle, cette fois il pourra nous donner la pleine mesure de son talent !!

Il y aura toujours le grand repas gratuit, les présentations des produits Triumph et bien sûr la chance de pouvoir ... privilège exclusif accordé aux membres ... jeter un œil sur les projets les plus secrets.

Les portes seront ouvertes de 10h30 à 16h. L'entrée sera gratuite et exclusivement réservée aux membres, aussi n'oubliez pas votre carte !!

### Un dîner bien spécial :

Bonus à ce week-end déjà exceptionnel nous nous sommes arrangés pour vous faire visiter le National Motorcycle Museum situé à côté de Birmingham le samedi 30 juin. Vous pourrez y accéder de 15 à 19 heures. Ensuite vous pourrez assister au dîner de gala, dans la suite Ballcraine du musée, à partir de 20 heures. Le tarif de ces deux options est de 25€ par personne. Vous devez impérativement réserver vos places avant le 10 juin



Plus de 1000 membres se sont retrouvés en 2000 pour les journées portes ouvertes. C'est certain, il y en aura encore plus cette année.

prochain. Veuillez nous faire parvenir vos chèques à "RAT" to PO Box 83, Hinkley, Leics, LE10 3ZP, England.

Notez que cette participation de 25€ n'est qu'optionnelle pour le dîner du samedi, toutes les activités du dimanche sont gratuites pour les membres.

### Hébergement :

Nous avons traité avec deux hôtels, proches du musée et de l'usine. Le Manor Hôtel à Meriden (01676 522735) est approximativement à 8km du musée et vous propose de vous héberger pour 58€ en chambre single et 78€ en double avec petit déjeuner compris. Le Hanover Hôtel (01455 631122) est, lui, situé à 5km de l'usine. La chambre est à 75€. Pour vos réservations, contactez la marque Triumph.

### D'autres possibilités :

Office de Tourisme de Leicester : +44 (0)116 299 8888

Office de Tourisme de Coventry : +44 (0)247 622 7264

## Champagne Raid,

France, 6-8 juillet

### Cela va être quelque chose !!

Le camp de base sera l'Auberge Champenoise au beau milieu des vignobles à Moussy près d'Épernay. Au programme dîner de bienvenue le vendredi soir, repas suivi d'une soirée dansante le samedi soir.

Il est prévu d'effectuer, le samedi et le dimanche, des balades dans les vignobles ainsi qu'au cœur du parc naturel régional des " Montagnes de Reims "... Nous pourrions bien sûr visiter les caves ... et tester leurs merveilleuses productions bien sûr !!

Tarif : 800 FF par personne pour deux nuits d'hôtel en demi pension ( dîner et petit déjeuner ) pour vous inscrire :

Nelli Webster, RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.



## Raid des Alpes,

Suisse, 17-19 août

Tout de bon extraordinaire pour ce week-end d'été : les merveilleuses Alpes suisses. Nous séjournerons dans le village de Sierre, dans la région francophone du Valais à l'est de Genève. Nous serons accueillis pour la soirée du vendredi soir dans un pub local dont le propriétaire est membre du RAT. Le



diner et le soirée du samedi se dérouleront dans un château au beau milieu des vignobles locaux ... si le temps le permet la terrasse sera à notre entière disposition. Les diverses balades nous emmèneront vers les cols du St Gothard, du Furkpass et du Nufenpass le samedi et, le dimanche, nous pourrions déjeuner avec la vue sur le plus haut barrage du monde. Cela promet d'être insoufflable.

Cela vous coûtera 250 FF par personne (hébergement non compris) pour l'apéritif de bienvenue, le diner, vin compris, du samedi soir les animations, la remise des prix et les road books des différentes balades.

Réservez directement votre hébergement auprès des différents hôtels de Sienne. Nous vous suggérons le Casino: +41 (0)27 451 2393 ou le Terminus: +41 (0)27 455 1140

Vous avez également la possibilité de camper près du village au Camping du Bois de Finpes +41 (0)27 455 0284.

Réervations auprès de Neil Webster, RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.

## Mont St Michel Raid,

France, 7-9 septembre

Ceux qui participeront à ce raid vont baigner pendant deux jours dans l'atmosphère bien particulière de la Bretagne à la fois, le jour, en sillonnant la superbe côte mais aussi, lors des soirées, en y goûtant les spécialités culinaires.

Nous vous donnons rendez vous pour le diner au Casino à Dinard le vendredi soir. Après la randonnée du samedi nous nous retrouverons tous pour une balade en bateau qui nous emmènera au plus milieu de la baie de Dinard dans un "totou" qui s'appelle "le repaire des pirates" pour faire la fête. Cela promet !!

Notre promenade du dimanche se terminera près du Mont St Michel par un lunch d'où nous pourrions admirer le superbe panorama sur la baie.

Le week-end est basé à Dinard, au bord de la mer à côté de l'arrivée des ferries.

Les 800 FF de participation par personne incluent : le diner du vendredi soir, le diner du samedi soir au repaire des pirates et le lunch du

dimanche. L'hébergement n'est pas compris. Si vous ne voulez pas le repas du vendredi soir, le tarif est de 650 FF. Nous vous transmettrons les possibilités d'hébergement en hôtel et autres dans les alentours de Dinard lorsque nous vous renverrons la confirmation de réservation.

Réervations auprès de Neil Webster, RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.

## Pyrénées Raid,

France, 29-30 septembre

Réservé aux membres du RAT et conçu sur selon la même formule que « Les Montagnes de Provence » (95 participants en Avril 2001), une formule qui maintenant est bien rodée, et recueille tous les suffrages, le week-end des Pyrénées vous propose au départ de Lézignan Corbières (Aude) de faire la route jusqu'au Pia (Ariège).



Rendez vous Samedi 29 Septembre à 9h devant L'Office de Tourisme de Lézignan.

Le Raid's Association of Triumph vous offre deux possibilités : soit une balade d'environ 350km, soit un rallye promenade qui vous permettra au fur et à mesure des énigmes de découvrir les secrets du pays cathare (distance estimée, 250 km). La balade et le rallye se rencontreront au cours de la journée.

Road books et consignes de visites seront distribués au départ pour les participants à la balade.

A l'arrivée nous nous retrouverons dans un village de vacances aménagé en hôtel avec diverses activités dont une immense piscine chauffée. Le logement sera assuré en petits gîtes individuels. Les motos seront garées dans un hangar fermé. Le repas du soir sera à base de spécialités régionales et sera suivi d'une animation musicale.

Le Dimanche après un petit déjeuner campagnard nous visiterons les sites des châteaux Cathares pour revenir vers Lézignan ou nous aurons droit à un petit lunch.

Pour de plus amples renseignements vous pouvez contacter Hervé DESCAMPS au 06 03 34 48 46 ou 00 33 466 854 296 ou par mail à [herve.hdp@wanadoo.fr](mailto:herve.hdp@wanadoo.fr)

Pensez à réserver tôt, car, compte tenu des capacités d'hébergement nous ne pourrions accueillir au maximum que 130 personnes. Réservations ouvertes dès maintenant. Demander l'imprimé de réservation et le retourner à Hervé DESCAMPS, Pailhès, 30170 MONOBLET France avec un chèque de 200 FF par personne à titre d'acompte.



La participation au week-end est de 400 F par personne (Road books, apéritif, Remise des prix, Hébergement, petit déjeuner brunch, cocktail et cadeaux souvenirs inclus).

Possibilité de régulariser sur place son adhésion au RAT 2001.

Les sponsors actuels de l'épreuve : BRIDGESTONE, M.A.D., les A.G.F., Le domaine des Soulaides : Village de vacances au Pia (Ariège), IPONE, et le site Internet [www.321moto.com](http://www.321moto.com).

## Monte Carlo Raid,

Monaco, 12-14 octobre

### Comment terminer la saison en beauté?

En participant au Monte Carlo raid qui débute par un dîner de bienvenue le vendredi soir et sera suivi d'une superbe balade dans les Alpes Maritimes le samedi avec, le soir, dîner spectacle dans un cabaret restaurant à Monte Carlo. Au programme du dimanche la visite du palais princier et la cérémonie du changement de la garde, ensuite une petite balade dans l'intérieur



des terres qui se terminera par un tour d'honneur sur le parcours du grand prix de FI et un pot d'adieu sur le fameux port de Monaco.

La participation est de 1300FF par personne cela inclut : DEUX nuits d'hôtel avec petit déjeuner, le repas du vendredi soir, le lunch du samedi midi, le dîner spectacle du samedi soir et le cocktail d'adieu du dimanche après midi.

Il y a une option à 850 FF de plus par personne, pour l'hébergement et le dîner du vendredi soir.

De quoi se remplir la tête de bons souvenirs pour attendre la saison prochaine !!

Réservations auprès de Neil Webster, RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.

## Mosel Raid,

Germany, August 10-12

Camp de base à Hotel Zur Post historiquement connu dans le pittoresque vignoble de Bernkastel-Kues. Rendez vous le vendredi soir. Nous effectuerons les samedi et dimanche tout un périple dans cette superbe région de la vallée de la Moselle. 900 FF par personne pour deux nuits d'hôtel en demi pension.

Pour réserver : Ruediger Buck, RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.

## Mitten-in-Deutschland Raid,

Allemagne, 21-23 septembre

Les collines paisibles de l'ouest de l'Allemagne et leurs forêts somptueuses seront le cadre de ce week-end détente.

Nous partons du village de Niederwiedenbach, à 40km au nord ouest de Gießen. Le coût de ce week-end avec deux nuits d'hôtel en demi pension : 800 FF par personne.

Pour réserver contactez Ruediger Buck, RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.



## Raid de la Forêt Noire,

Allemagne, 22-24 octobre

Au départ de Oberwolfach dans la fameuse Forêt Noire au sud est de l'Allemagne, ce week-end promet d'être inoubliable. Dîner de bienvenue le vendredi soir, barbecue du samedi midi et dîner avec soirée dansante.

460 FF pour les deux nuits avec petit déjeuner.

Pour réserver contactez Ruediger Buck, RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.

## RAT Raid Calendar

July 1	Home Run	England
July 6-8	Baltic Raid	Germany
July 6-8	Champagne Raid	France
July 7-8	Sportbike East Rally	Canada
July 13-15	Tirol Raid	Austria
July 13-15	Volcano Raid	USA
July 20-22	West Coast Raid	Sweden
July 27-29	Great Lakes Raid	USA/Canada
August 10-12	Mosel Raid	Germany
August 11-12	Allegheny Raid	USA
August 17-19	Alpine Raid	Switzerland
September 1-2	Highland Raid	Scotland
September 7-9	Galena Raid	USA
September 7-9	Mont St Michel Raid	France
September 13-16	Yankee Raid	USA
September 21-23	Pyrenees Raid	France
September 21-23	Mitten-in-Deutschland Raid	Germany
October 12-14	Lands End Raid	England
October 12-14	Monte Carlo Raid	Monaco
October 12-14	Schwarzwald Raid	Germany

# Around the packs

## St Quentin - Oziol Motors (02)

Yves Gamba, celui là même qui avait organisé le Picardie Run l'année dernière s'est associé avec Oziol Motors le concessionnaire de St Quentin pour monter un pack dans sa région. Ils ont prévu deux événements en 2001 et invitent tous les membres de leur secteur à les rejoindre. Ils ont également au programme la participation à différents Raids dans d'autres régions de France.

Calendrier:

23 septembre: Picardie Run

14 octobre: On va à la finale de la TT600 Cup à Carole

Contact: Yves Gamba, 06.10.53.80.40

(YvesGamba@wanadoo.fr).

## Caen (14)

Les organisateurs du Normandy Run, ont décidé de renouveler leurs balades au cœur de la pittoresque Suisse Normande. Au départ de Caen, nous irons visiter Falaise et le lac du Rabodanges en passant par la forêt d'Auvray et le site gallo-romain de Vieux. La balade incluant un repas en ferme auberge est à 115 FF.

Calendrier:

17 juin: Suisse Normande Run

Contact: Emmanuel Vasseur, 02.31.71.00.47 à partir de 20h (emmanuel.vasseur3@libertysurf.fr).

## Valence - Bouvier Motos (26)

Le MACADAM TROPHY 2001: Tout a très bien commencé avec 27 motos et 44 personnes sous un temps radieux, café - thé - jus d'orange - croissants - chaussettes et paine (cherchez pas y en a pas à Paris !).

Yoh-Erling et son part. Vers 14h55 arrivée à NYONS avec visite du Musée de la moto. Vers 15h arrivée au restaurant MERINDOL LES OLIVIERS, à l'auberge de la GLORINETTE. Heureusement nous étions installés en terrasse avec vue imprenable sur le massif enneigé du MONT VENTOUX.

En selle enfin vers 16h15 pour le reste du parcours et malgré une carte détaillée la route étant trop belle, les plus rapides trop occupés à négocier de très jolies courbes ont oublié de prendre le cap au nord. Bref gros caftouillage et le groupe s'est éclaté en trois et demi.

J'espère que malgré cela tous ont apprécié ce tracé dans notre DROME PROVENCALE et ses spécialités culinaires.

Richard Bouvier

## Nîmes - Technic Moto (30)

En Ardèche on a mouillé la chemise !!

Malgré toutes les prévisions pessimistes de la météo, une vingtaine de courageux se sont retrouvés ce Dimanche 4 mars

devant la concession Technic Motos à Nîmes pour participer à la sortie mensuelle du RAT pack nîmois.

C'est par Uzès, Barjac et les petits plateaux du haut Gard que nous avons rejoint Valon Pont d'Arc. Petite halte à Valon pour le traditionnel café et ensuite en route pour St Martin d'Ardèche ou nous avions prévu de déjeuner.

Là ce fut le grand moment de la sortie. Sur une route qui commençait tout juste à sécher les Speed Triples ont fait parler la poudre.

Après cet intense borheur nous sommes (qui a dit trop vite) arrivés à l'Auberge des Gorges à St Martin d'Ardèche pour un repas extrêmement savoureux.

Le retour sur Uzès et la surprise du chef ... la petite route qui mène de Collias à Cabrières avec ses 100 virages ... encore un grand moment pour les amoureux de la glisse.

## Sous le soleil coule la Loire.

32 motos prirent donc le départ de Nîmes sur le coup de 10 h du matin en direction de la Haute Ardèche.

Les plus courageux, et surtout les plus entraînés répondirent soigneusement aux questions du rallye ... mais la plupart des participants se contenta de sillonner les routes ardéchoises haut lieux de passages du rallye de Monte Carlo ... A propos de Monte Carlo signalons la performance de notre ami Claude Bogliolo et de son épouse qui n'avaient pas hésité à venir de Monaco pour faire la sortie ... et en plus ils avaient amené un membre du RAT local qui lui venait de Grasse !!

La route de Garzet est tous jours aussi belle, le mont Gerbier des Jones enfante toujours de la Loire et la Cascade du Ray Pic toujours un



Hervé Descamps

plège à touristes ... Du petit restaurant que nous avons trouvé à Lavielle nous remercions l'accueil sympathique et le fait de nous avoir attendu jusqu'à 14h30 pour nous servir l'aperitif, quand au repas nous avons connu mieux mais c'était correct.

Nous avons pu féliciter Philippe et Cathy Mayol qui ont brillamment remporté la Bonneville ... au 1/18 ... offerte par Technic Motos.

## Corsica Run, 5-8 mai

Nous avons enchaîné quatre jours de petites routes tortueuses et sinueuses à souhait. Quatre jours à faire racier les cale-pieds dans les nombreux virages, à déguster les spécialités culinaires locales, le tout agrémenté d'une super ambiance.

Calendrier:

Rendez vous au GP de France

22-23 septembre: Raid des Pyrénées

31 octobre-4 novembre: Corsica Run 2

Hervé Descamps, 0466854296 ou 0603344846 (herve.hdp@wanadoo.fr).

## Rennes - United Motors (35)

Ce groupe est largement impliqué dans l'organisation du raid du Mont St Michel. Pour de plus amples renseignements et pour être mis au courant de activités diverses contactez Françoise Piotot au 02.99.41.95.60 (JPIPIOT@compuserve.com).

Calendrier:

7-9 septembre: Raid du Mont St Michel.

## Lille - Avenir Moto (59)

C'est sous un soleil splendide et une température estivale (non ce n'est pas un poisson d'avril !) que nous nous sommes retrouvés à 18 motos pour cette 2ème balade du Macadam Trophy avec Avenir Moto.

Jean Rémy nous a emmené sur des petites routes dont il a le secret où les virages enchaînent de jolies courbes avec une incursion en Belgique (bonjour les plaques cimentées avec de beaux raccords !).

La Balade du Trepert, 13 mai -



30 motos étaient au rendez-vous chez Avenir Moto pour nous rendre au Trepert en empruntant un itinéraire de 170Kms de petites routes à travers les Collines de l'Artois et la Picardie.

Une halte en milieu de matinée à St Pol sur Ternoise a permis à 5 ou 6 autres motos de nous rejoindre pour la deuxième partie du parcours matinal et de nous réhydrater.

L'arrivée sur Le Trepert fut plus calme et les terrasses des restaurants du port nous ont accueillis sous un soleil de plomb afin que nous puissions déguster fruits de mer, moules - frites et salades.

Le retour (également de 170Kms) nous permis de découvrir la forêt de Crécy en Ponthieu, Hesdin où nous fîmes une petite halte (afin d'attendre Hubert dont l'attention avait été retenue par une charmante jeune fille dans son jardin...).

Les prochains rendez-vous seront encore attendus avec impatience par toute l'équipe du R.A.T d'Avenir Moto de Lille.

Bertrand Goyez

Calendrier:

7-8 juillet: Participation au Champagne Raid

14-15 juillet: On va au TT600 Cup race à Spa (Belgique).

23 septembre: Monts de Flandres Run

14 octobre: On va à la finale de la TT600 Cup à Carole

Contact: Bertrand Goyez, 06.14.35.75.62

(bgoyez@hotmail.com).

## Bayonne - Esprit Moto (64)

14 motards et motardes du Pays basque, des Landes et un couple de Berdoeux sont au rendez-vous devant Esprit Moto le dimanche 22 avril. Après un café-croissant offert par

Gérard, le concessionnaire la troupe prend la route du Col de Velette pour descendre sur Pampelune, capitale de Navarre.



De là, nous rejoignons Puente la Reina sur la chemin de Saint Jacques de Compostelle, admirant le paysage grandiose qu'offre le sommet du Col de Perdon, passage oblique des pèlerins, planté d'immetables éolennes qui créent une ambiance magique.

À Puente la Reina célèbre pour son port roman nous traversons la vieille ville puis prenons une petite route de campagne qui nous mène à Liedana pour y déjeuner à l'heure espagnole.

Retour par le col de Roncevaux dans un paysage de neige ! Nous séchons nos vêtements dans un bar, près d'un feu de cheminée avant de monter le col qui nous amène à Saint Jean pied de Port, puis à Bayonne après quelques 300 kms. De bons souvenirs à se raconter en attendant notre prochaine balade l'automne prochain.

Marc Hauvoist

## Paris - Folie Méricourt (75)

Dimanche 1er avril - A 9 heures dimanche à l'arrivée devant le magasin : Tout va bien . Il fait beau, et il y a déjà beaucoup de monde. 9 heures 45 c'est parti, le briefing est fait, les accompagnateurs de FOLIE MERICOURT se répartissent et une troupe de 32 motos s'ébranle.

Houdan : Premier arrêt - ravitaillement et changement de moture - Le peloton se reforme et nous abordons les petites routes de la vallée de l'Eure que nous remonterons jusqu'à Pacy puis Authueil-autouillet.

La vallée de l'Eure c'est une suite de villages typiques et des petites routes sinueuses, idéales pour enchaîner les petits virages.

Sur les hauteurs de château-Gaillard, toute l'équipe s'arrête et après un coup d'œil sur le panorama sacrifie à la traditionnelle photo de famille.

Le groupe reprend sa route et après un petit détour non programmé sur un chemin forestier se rend pour le déjeuner à Port-Mort à



l'auberge des pêcheurs où nous attend un accueil chaleureux.

Après une sieste réparatrice, il est temps de revenir sur Paris, par des voies plus directes, et accompagné travaux obligent par une escorte de gendarmerie. C'est bizarre, tout de suite, la conduite est plus calme.

Jean-Luc THIBAUT (01.43.41.27.20).

Calendrier:

8 juillet: Participation au Champagne Raid

### Avignon - AD Motos (84)

1 avril: Très beau temps printanier sur la Provence. Un peu plus de quarante clients et amis avaient répondu présent à l'invitation de AD Motos.

Après un petit café, la caravane s'est ébranlée par les petites routes vers la Drome Provençale. Tout le monde s'est retrouvé à midi dans le petit village perdu de Plassians au pied du Mont Ventoux pour un déjeuner bien mérité.

L'après-midi, la chaleur et la bonne chère aidant l'itinéraire prévu n'a pas été respecté

scrupuleusement, mais tous les participants ont pu rattrier sans encombre Avignon, et, autour d'un dernier verre, ont promis de revenir sans faute une prochaine fois.

Daniel Zaia, 04.90.89.22.00 (ADMOTOS@clubinternet.fr).



## Belgique

### Ath - Mourin & Cie

Ce tout nouveau pack a pris un départ en fanfare. C'est le concessionnaire

Christian Mourin qui s'est directement impliqué en organisant le premier Haldout Run, courant mai et qui invite les membres à participer à deux autres événements dans le courant de la saison.

La "Route des Sorcières" le 14 juillet va vous permettre de retrouver les anciennes traditions et les légendes tenaces de la région du Hainaut.

"Le Retour de Napoléon" le 23 septembre vous fera arperter le chemin qu'a pris l'empereur après sa triste défaite de Waterloo. Et se terminera par un tir de canon pour fêter le succès certain de cette sortie.

Le siège du pack est l'Auberge Carnoy à Stambures dont le restaurant offre une remise de 10% aux membres du RAT sur présentation de leur carte.

Calendrier:

14 July La Route des Sorcières

23 Septembre Le Retour de Napoléon (avec canons, inoubliable)

Contact: Christian Mourin, 068.28.15.12.

### Ertvelde - BMC Motors

Le BMC Pack a organisé son premier RAT Run le premier avril avec une balade autour de Oost-Vlaanderen organisée par M. Deutzler.

Le pack leader Marc Maes est en train de monter une section qui va bien sûr participer au Flanders Raid en mai.

Calendrier:

25 août: Bruges Run.

Rendez vous à la Dampierre Tavern à Maalstweg, près de Bruges (sur la route Maldegem-Bruges) à 10h.

Contact: Daniel De Rycke, 093.44.64.44, Marc Maes (marc.maes@belgacom.net).



### Waterloo - Waterloo Bikes

Le concessionnaire Luc Denis est en train de monter un nouveau pack. Pour le contacter: 02.351.0311 (waterloobikes@compagnet.be).

## La CMN: Une autre façon de voyager

La Compagnie Méridionale de Navigation vous propose au départ de Marseille des trajets en cargo mixte vers la Corse et la Sardaigne.

Un accueil personnalisé, des tarifs défiant toute concurrence, un confort exceptionnel à bord de navires où la vitesse laisse le pas à la qualité du service.

Loin des cars ferries, véritables hôtels flottants les cargos mixtes vous permettent de vivre à bord dans une atmosphère feutrée avec un équipage toujours prêt à vous faire découvrir les secrets de leur navigation.

Peu de passagers = convivialité.  
Marseille - Le Rhône en 10 heures; 2 fois - Marseille en 12 heures, nous avons testé à l'occasion du premier Corsica Rat Tour... et nous en redemandons.

Conditions particulières aux membres du RAT.



Le Kalliste, fleuron de la flotte.

Compagnie Méridionale de Navigation  
BP 2345 F - 13213 MARSEILLE cedex 02  
Renseignements et Réservations  
N° Azur : 0 810 20 13 20  
WWW.CMN.FR

# Letters

RAT, 19 Bd Georges Bidault, Croissy-Beaubourg, 77437 Marne-La-Vallée, France



## ▲ L'histoire dans le garage

J'ai la chance d'avoir pu acquiescer trois Triumph des plus représentatives de la marque, toutes à des périodes différentes dans les trois usines historiquement consacrées. Ce sont 90 années d'histoire qui sont dans mon garage parti à la légende des années 2000 fabriquée à Milwaukee, le Tiger des 49 fabriquée à Meriden et le Roadster de 1911 conçu à Kenilworth.

Marty Murphy, Delta, BC, Canada

## ► Le héros du Iron Butt

Ca y est, j'ai fait tourner le compteur de mon Trophy. Il en est désormais à plus de 100 000 miles. C'est arrivé pendant la balade des 100 heures de côte à côte. Je suis parti de Jacksonville en Floride pour rejoindre San Diego en Californie et retour. Il y en avait pour plus de 4800 miles, une distance que j'ai accompli en 95 heures et 53 minutes... Je fus le premier motard en Triumph. J'ai aussi accompli les 1500 miles de l'Iron Butt, toujours sur ma fidèle Trophy. Je ne suis pourtant pas un



accro de la vitesse car l'été dernier j'ai effectué Key West (Floride) jusqu'à Fairbanks en Alaska en trois mois de route !

Fred Vestor, Bonaville, Georgia, USA

## Je cherche des photos de ma moto.

J'essaie désespérément de trouver des photos de ma moto, une Speed Triple T309 ex Mobil qui avait été conduite par le regretté Rob Holden. C'était l'une des trois motos qui avaient été conçues pour effectuer le challenge Riders of Bridgewater. Malheureusement tous les documents relatifs à cette performance furent détruits par un incendie en 1998. Auriez-vous des vos archives des photos ou des vidéos de cette moto en action, cela serait formidable pour moi.

Pete Shepton, England Shepton@tesco.net

## ▼ Un side car pour mes chiens

Pourquoi mes chiens ne pourraient pas profiter de mon Tiger se demandait Ralph Kalch de Karlsruhe, aussi a-t-il fait atteler sa moto pour qu'ils puissent le suivre partout. C'est chouette car je peux dîter en trois minutes et ainsi profiter de la moto en solo. J'en suis maintenant à plus de 8000 km avec le side sans le moindre problème dont un voyage pendant les vacances de plus de 4000 km.

Matthias Drehsen, Norderstedt, Germany



Un Tiger attelé en action

## ▼ Fin balade en Ecosse

J'ai eu la petite remarque "Sylvie des on" à ma Légende et me voilà parti pour visiter l'Ecosse dans le plus grand des confort. Après avoir traversé le Channel à Douvres, j'ai fait 1000 km en route pour Edimbourg. Arrivé en Ecosse ce fut un enchantement pour les yeux... c'est la 2000... 3000 et à mesure des visites et des dégustations dans toutes les distilleries de whisky. Je fus totalement séduit par la beauté des

payages traversés. Nous avons parcouru la côte ouest de St Andrews à Aberdeen pour rejoindre Inverness et sillonné toutes les Highlands pour finir à Ullapool et à l'île de Skye. Bien que la météo ne fut pas de la partie nous serions bien restés dans ce beau pays encore un peu plus longtemps. Nous avons fait 1000 km sans le moindre problème nous avons du rentrer avec des souvenirs pleins les yeux en faisant la promesse d'y revenir un jour.

Serge Renaud, Paillet, France



# Réductions diverses

## Hôtels

### EN AUTRICHE:

- Serfaus, Tirol, Hotel Regina, 10% de remise, +43 (0)5476 2553.

### EN ALLEMAGNE:

- Bad Peterstal, Black Forest, Hotel, Palmspring, 10%, +49 (0)7806 301.
- Ulm/Lehr, Hotel Engel, +49 (0)731 140 400.
- Marstadt, Winerhotel "Zum Saalbau", 10%, +49 (0)6247 377.

### EN NOUVELLE ZÉLANDE:

- Tous les hôtels de la chaîne Best Western
- Le groupe offre 10% de remise, 09520 5418.

### EN FRANCE:

- Pays Basque, "Erretaldeakobordia" chambres d'hôtes, 10%, +33 (0)5 59 54 29 77.
- Provence, Auberge de la Benvenquade, 10%, +33 (0)4 90 54 32 54.
- Languedoc, Melsen St George, bed and breakfast, 15%, +33 (0)4 68 33 36 71.

### EN ANGLETERRE:

- A Torquay, The Exton Hotel, 10%, +44 (0)1803 293561.
- A Colwyn Bay, Pays de Galles, Lawrence Ford Bed and Breakfast, +44 (0)1492 532993.

### ESPAGNE:

- En Andalousie la "Casa Mariquita" „Un bed and breakfast à l'anglaise dans un petit village perché sur la colline. À 30 minutes de Grenade, 15% de remise pour les membres, +34 958 793 681

## Touring

- Le Highland Rider organise des voyages en Coesse, avec la possibilité d'utiliser votre propre machine ou d'en louer une sur place. Leur programme est établi pour une période allant d'avril à septembre, avec des "Tours" de trois, cinq, six ou sept jours au choix. Les membres du RAT ont droit à une remise de 10% sur le prix total. Pour les contacter: téléphone: +44 (0)1506 846616, e-mail: [www.hidtravel@postservices.com](mailto:www.hidtravel@postservices.com).

- British Bike Hire vous propose des balades dans la région de Sunshine Coast, près de Queensland, en Australie, la location d'une Triumph est incluse. Tel: +61 7 547 89887, e-mail: [shutten@bshira.com.au](mailto:shutten@bshira.com.au).

- Martin de Cayless, un anglais installé dans le Languedoc Roussillon vous propose toute une série de balades dans les Pyrénées et les Corbières. Logement en bed and breakfast, garage fermé et sécurisé pour vos motos. Vous pouvez réserver pour mai, juin, septembre et octobre. Il offre 10% de remise aux membres du RAT. Pour le contacter: tel: +33 (0)468 33 36 71, e-mail: [languedocmoto@yahoo.com](mailto:languedocmoto@yahoo.com).

## Traversées en Ferry

- P&O Stena Line offre 30% de remise sur leurs traversées Dover-Calais. Pour les joindre: +44 (0)187 0600 0600, avec la référence TMS 50531 Retail Promotions.



- Stena Line ferries offre des remises sur les traversées Harwich-Hook depuis la Hollande, Holyhead-Dun Laoghaire, Fishguard-Rosslare, Stranraer-Belfast et différentes autres traversées en Scandinavie. Scandinavian routes, 20% sur les prix publiés dans la brochure vers l'Irlande, 10% depuis la Scandinavie et un tarif spécial sur la

traversée Harwich-Holland.

Pour les contacter: +44 (0)1990 204402 référence BCD47.

Pour les traversées vers l'Irlande indiquez uniquement le code RAT. Pour la Scandinavie utilisez le code RST.

- Hoverspeed: 30% de réduction sur les traversées en Hoverspeed entre Calais et Douvres, Dieppe et Newhaven et Ostende et Douvres. Les membres qui traversent avec une auto bénéficient d'une réduction de 15%. Pour les contacter téléphoner au 0820 00 3555 en donnant la référence 97788 pour les traversées traditionnelles et EX/TRB pour les aller retour à 5 jours. Pour les voitures utilisez le suffixe TRC.

## Rat's dans les Montagnes Rocheuses.

- Le Rocky Mountain Motorcycle Holidays organise des balades guidées à travers les spectaculaires Montagnes Rocheuses Canadiennes. Vous pouvez utiliser votre propre

moto ou en louer une sur place. Basé à Whistler, ils vous proposent tout un calendrier de randonnées.

Contactez les pour connaître les détails: Mike Cieblen: [mike@rockymtnmoto.com](mailto:mike@rockymtnmoto.com)



## Les hauts lieux de la Grèce ancienne:

- Le Jour opérator Triumph Bike Tours offre 20% de remise aux membres du RAT sur l'Alexandrian Tour qui va se dérouler du 24 août au 5 septembre. Vous pouvez utiliser votre propre moto ou louer l'une des leurs.

Tarifs préférentiels: 27205 pour un couple (24005 en solo) moto fournie, 22005 par couple (19205 en solo) avec votre propre moto. Le transport par hélicoptère peut être mis au point depuis le Royaume Uni.

Contact: Joe Stagenakis au +30 294 94905 ([tristours@aratin.gr](mailto:tristours@aratin.gr))



## Locations de motos Triumph

- Les membres qui souhaitent aller passer des vacances en Californie peuvent désormais obtenir 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 Dubbel's Motorcycle Rental. Cette offre est en plus pour toute location d'au moins trois jours. Contactez pour réserver Dubbel's au 415-495-2754, e-mail: [ask@trials-dubbel.com](mailto:ask@trials-dubbel.com)

- Erne's Euro motos à Zurich en Suisse, est un concessionnaire qui propose 5% de remise aux membres sur la location de motos Triumph. Tel: +41 (0)4272.7772.



- P&O North Sea Ferries offre 10% de remise sur la route Hull - Rotterdam ou Zeebrugge. Appelez au 01402 377 177 en Angleterre, le 0181 255 555 en Hollande, ou le 050 543 430 en Belgique, spécifiez que vous faites partie du "Riders Association of Triumph" et indiquez votre numéro de membre.

Notes bien que pour obtenir une réduction il est nécessaire de réserver avant votre traversée.



cotentinbritishmotorcycles.free.fr

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

**BONNEVILLE**

[www.triumph.co.uk](http://www.triumph.co.uk)

