

TORQUE

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH



No 22

Hiver 2001



**Le centenaire
commence
maintenant !**



cotentinbritishbikes.free.fr

La Pluie Ne Mouille Plus!

Combinaison Triumph Chevron

La combinaison la plus rapide à enfiler et à enlever de Triumph.

Du mouillé au sec en moins de 7 secondes.



WATERPROOF * CONÇUE POUR ÊTRE ENFILER ET ENLEVER RAPIDEMENT ET FACILEMENT * DEUX FERMETURES ÉCLAIRS SUR TOUTE LA LONGUEUR
* BANDES RÉFLÉCHISSANTES 3M * 4 POCHES IMPERMEABLES SUR LA POITRINE ET LES CUISSES * COL AJUSTABLE * SACDÈCHE BANANE DE RANGEMENT
* COULEURS : NOIRE, ROUGE, JAUNE * DISPONIBLE CHEZ TOUTS LES CONCESSIONNAIRES TRIUMPH

TRIUMPH MOTORCYCLES LIMITED * HARROBROOK ROAD * HARROBROOK INDUSTRIAL ESTATE * HINCKLEY * LEICESTERSHIRE LE10 2EL * TELEPHONE 01455 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 Bertrand Goyez.



• **General Manager:**
Neil Reicher
tel: +31 (0) 44 62 38 32 fax: +31 (0) 44 62 38 30
email: neil.reicher@triumph.co.uk



• **India:**
Alan Bennett
tel: +91 80 42 15 56 fax: +91 80 42 42 88
email: alan@triumph.co.uk



• **France, Belgique & Suisse:**
Bertrand Goyez
tel: +31 (0) 44 62 38 32 fax: +31 (0) 44 62 38 30
email: goyez@triumph.co.uk



• **Allemagne, Autriche, Pays Bas & Scandinavie:**
Peter Back
tel: +49 89 88 47 25 fax: +49 89 88 42 38
email: peter@triumph.co.uk



• **Russie:**
Alexei Gerasimov
tel: +7 49 52 04 540 fax: +7 49 52 05 625
email: alex@triumph.ru



• **Espagne (Espagne):**
Rebecca Cardant
tel: +34 91 75 453 fax: +34 91 75 450
email: rebecca@triumph.es



• **Amérique du Nord:**
Greg Casey
tel: +1 800 420 0222 fax: +1 874 894 0225
email: gcasey@triumph.com



• **Amérique du Sud:**
Mike Santos
tel: +57 0 4 607 726 fax: +57 0 4 607 416
email: msantos@triumph.co.uk



• **UK & administration:**
James Rafter
tel: +44 (0) 1829 501 000 fax: +44 (0) 1829 501 001
email: james@triumph.co.uk

www.triumph.co.uk

TORQUE est publié trimestriellement par la Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 63, Winkley, Leics, Angleterre LE10 3ZF et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Rédacteur en chef: Neil Reicher.
Production: Neil Reicher Graphics, Jony Bellini, Barnes Group Publications, tel: +44 (0)178 519189, fax: +44 (0)178 294248, email: jony@barnesgroup.co.uk

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.

4 Triumph News

Les dernières nouvelles dans le monde Triumph.

8 Des enseignants rapides

À l'European Superbike School les formateurs utilisent non seulement le tableau noir et la craie ... Mais aussi des TT600 !! Vous allez savoir pourquoi.



16 On Tour

Ils ont traversé l'Ouest en Tiger, le récit de leur aventure jusqu'au Grand Canyon.



22 100 ans de vie

Triumph prépare son centenaire, voilà comment tout cela a commencé.

26 Un Sprint pour quatre !!

John Moore voulait faire partager à sa femme et sa fille son expérience Triumph. Le side-car était la réponse.



31 Le monde du RAT

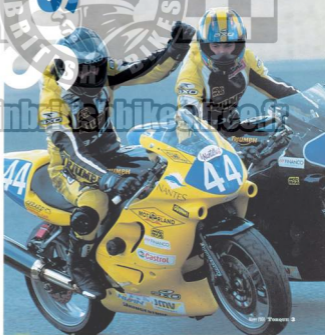
Reportages et annonces sur les événements passés et à venir dans le monde entier.

38 Courrier des lecteurs

Les membres vous racontent.

39 Des affaires pour ceux qui roulent

Utilisez votre carte de RAT pour économiser de l'argent.



L'année du centenaire.



Afin de célébrer le centenaire de la marque, l'usine Triumph a ajouté deux modèles spécifiques à la gamme 2002 : une Bonneville et une Daytona. Ils ont été présentés au Mondial des deux roues à Paris fin septembre.

La couleur vert foncé du Daytona est une véritable touche of class ». La moto à retrouvé le fameux mono bras et comporte de nombreux éléments en carbone. D'origine elle est livrée avec le couvre-aérié passager assorti.

La Bonnie Centenary, surnommée T 100, a les mêmes spécifications techniques que le modèle standard, elle se différencie de celui-ci par l'adoption de carters chromés et d'un compte-tour. Sa couleur : Lucifer Orange et Silver.

Ces deux modèles sont caractérisés par le logo Centenary sur le réservoir et deviendront sans nul doute des collecteurs de la marque.

La société Triumph ... qui à l'origine exportait des vélos anglais

vers l'Allemagne a été créé par Siegfried Bettmann en 1885. Elle s'installa à Coventry en 1888.

Ce n'est qu'en 1902 que les fameuses bicyclettes furent motorisées, par un groupe moto-propulseur Minerva de 2,25 CV fabriqué ... en Belgique !!

La première Triumph était née !!

En 2002, les fans de la marque, vont célébrer l'événement par de nombreuses manifestations. Le clou de tout cela sera sûrement les journées « portes ouvertes » de l'usine de Hinckley, organisées courant juin par le RAT.

Au programme des balades, la visite de l'usine bien sûr ... et une grande fête qui durera toute la nuit.

Pour de plus amples détails lisez l'article relatif à cet événement dans la présente édition de Torque, rubrique Rat World.

Une Bonneville et une Daytona « special Centenary » pour célébrer dignement l'année du centenaire de la marque Triumph.



L'année du centenaire (bis).

Comme pour les motos, une gamme spéciale de vêtements et d'accessoires personnels a été créé pour marquer le Centenaire de Triumph. Vous retrouverez sur ces articles le logo du Centenaire et ils sont tous disponibles chez nos concessionnaires. Cette gamme comprend des T-shirts, casquettes, tasses et une édition limitée du blouson du Centenaire.





Lutte au finish!



La photo traditionnelle du groupe



Les trois premiers de TT600 Cup



Jolivet au finish !

La bataille pour le titre de champion a été tendue jusqu'à la fin aussi bien en France qu'en Allemagne compte tenu de l'égalité des chances de tous les pilotes.

En France, le moment crucial de la TT600 Cup a été une course d'endurance d'une heure lors de la manche finale au circuit Carole près de Paris.

Durant toute la saison, chaque course a vu une bataille à trois entre Gérard Jolivet, Philippe Thomas et Alex Prigent et le jeune Tommy Gallet venant se mêler au débat au fil de chaque manche.

Thomas fit rapidement évoluer de la bagarre à la suite d'une chute au premier virage laissant ainsi le champ libre à Jolivet pour prendre le tête de la course et remporter ainsi le championnat, Gallet et Prigent bataillant dur pour rester au contact.

Gallet, l'un des plus jeunes pilotes de la Cup, s'est pénalisé par une perte de temps lors du ravitaillement obligatoire redémarrant en cinquième place puis en quatrième derrière Prigent qui pris définitivement l'avantage pour se classer troisième au final.

Les points acquis par Thomas lors des manches précédentes lui assurèrent la seconde place au championnat malgré sa chute à Carole.

En Allemagne, le pilote de la Daytona, Stefan Druschel, remporta le Bridgestone Triumph Challenge en se classant deux fois cinquième lors de la dernière course à Oschersleben en octobre.

Achim Mitzscherling et Harald Kumpel (sur TT600) prirent la seconde et la troisième place.



Jolivet à l'attaque



Eddy Velghe fait 'le burn-out' de fin de la saison

Robbie Marshall, le livre.

Le globe trotter Robbie Marshall propose aux membres du RAT des exemplaires dédiés de son livre « Triumph around the world ». Vous y trouverez le récit de ses aventures et des problèmes divers qu'il a rencontrés lors de son tour du monde en Trophy 1200, un voyage qui a duré deux

longues années. Vous pouvez commander ce bouquin superbe en adressant un chèque de 19,99 € (emballage et port compris) à the

Small House, 40A Sussex Square, Brighton, BN2 5AD, England.

Vous pouvez également trouver le livre, non dédié, dans les bonnes librairies anglaises !!



Deux cadrans pour la Bonnie.

Les futurs propriétaires de Triumph Bonneville vont pouvoir disposer désormais d'un compte tour en option. Ce kit d'adaptation sera livré complet avec le support permettant d'intégrer le compteur et compte tour sur la même platine ; un système identique à celui équipé la Bonneville T100 Centenary. Le compteur d'origine sera conservé.

Cornemuse en Hollande.

Brabant Motors, à Grave en Hollande a trouvé une façon bien spéciale de fêter sa Journée portes ouvertes en Mars. Non seulement il y avait la présence du camion de promotion de Triumph, mais aussi celle d'un joueur de cornemuse afin de donner une allure toute britannique à cet événement.

A savoir si François, ici, le conducteur du camion de promotion, apprécie le son de la cornemuse ?

Salon de Zurich et Bruxelles.

L'année 2002 sera marquée par la commémoration du centenaire de la marque.

L'ensemble des nouveautés 2002 ainsi que les éditions spéciales que sont La Bonneville T100 ainsi que la Daytona Centenary seront présents lors des divers salons prévus en Europe.

Vous pourrez donc découvrir l'ensemble de la gamme 2002 ainsi que ligne de vêtements et d'accessoires aux salons de Bruxelles qui se déroulera du 17 au 27 janvier 2002 aux parc des expo de Bruxelles stand 12.15 Palais 12 ainsi que celui de Zurich qui se déroulera du 20 au 29 février au Mess, hall 4.119. Venez nombreux nous rendre visite.



Opérations d'automne.

L'automne arrive et avec elle les baisses de prix et les promotions.

En effet, cette époque est propice à vous offrir un beau cadeau de fin d'année sachant que Triumph met en place des offres alléchantes sur tous les modèles de la gamme 2001.

Tout d'abord deux offres de financement : 2 raisons de vouloir pour une Triumph !

La première est une LOA, qui vous permettra de repartir

avec une Triumph neuve pour 0€ d'apport et des mensualités très faibles. Par exemple vous rouleriez en Bonneville pour 1010,52 FRF/mois ou pour 1039,12 FRF/mois vous chevaucheriez une TT600.

La deuxième est un taux exceptionnel de financement de 5,52% avec un apport minimum.

Ces deux offres sont en partenariat avec Finenco jusqu'au 31 décembre 2001 et sur tous les modèles neufs 2001.

Enfin, des prix exceptionnels pour la RS et la ST ! Jusqu'au 31 décembre 2001, vous pourrez trouver chez vos concessionnaires la Sprint RS à 59.900 FRF et la Sprint ST au prix de 69.990 FRF.

Ces promotions sont applicables sur toutes les Sprint RS et ST modèles 2001 jusqu'à épuisement des stocks.

Promotions d'automne Benelux.

En cette fin d'année et à l'approche de Noël, Triumph mets en place des promotions exceptionnelles sur certains modèles afin que vous puissiez vous faire un beau cadeau.

Tout d'abord une offre de financement qui va vous permettre de repartir avec la moto de votre choix et de ne commencer à payer que 4 mois plus tard, c'est à dire en 2002.

La deuxième est une baisse de prix sur les modèles 2001 de la Sprint RS et d'une offre exceptionnelle sur le modèle 2001 de la Sprint ST.

Pour affronter l'hiver, Triumph vous offre pour tout achat d'une sprint ST 2001 au prix de 459 990 BEF, le "Touring Package" c'est à dire : Le Kit deux valises, le Porte bagage et les poignées chauffantes.

Alors, surtout n'hésitez pas à contacter votre concessionnaire car il n'y en aura pas pour tout le monde.

Offres spéciales Suisse.

Pour bien terminer cette année, vos concessionnaires vous proposent des offres spéciales sur les vêtements et/ou accessoires ainsi que sur certains modèles.

Tout d'abord une offre de bon d'achat très alléchantes !

En effet, pour tout achat des modèles TT600, T-Bird 2001 et Daytona 2000, le concessionnaire vous donnera la possibilité de choisir des vêtements et ou accessoires pour une valeur de 2000 CHF !

La deuxième est une baisse des prix sur les modèles 2001 de la Sprint RS et la Sprint ST et ceux jusqu'à la fin du mois de décembre 2001 !

Rendez-vous vite chez votre concessionnaire pour profiter de ces promotions avant tout le monde.

Variations sur la Bonneville.



Le préparateur François Franc Depoix de Mecatwin a créé trois variations sur la base de la Bonneville.

Son premier projet, une machine au style classique noire et or, la "Spéciale" fut présentée lors des

Coups Moto Légende à Monthéry en mai dernier mais il choisit d'attendre jusqu'au Mondial du 2 roues de Paris pour dévoiler son "Tracker" inspiré des anciennes machines de dirt track et un café racer dénommé "Race".

Ces trois machines sont réalisées sur des bases de Bonneville agrémentées de toutes les séries de pièces spéciales.

En France, vous pouvez joindre Mecatwin au +33 (0)2 3895 3637 ou clail@mecatwin.com



Première

A l'European Race School, c'est la Triumph 600TT qui a été choisie pour équiper le team d'instructeurs. Pour tous, c'est la machine idéale, Chris Pearson est allé leur demander pourquoi.

La base européenne de la Superbike School est devenue célèbre depuis que sont sortis de ses rangs Pier-Francesco Chili et Niall Mackenzie. Elle dispose son enseignement à six niveaux différents, de l'approche de la piste pour le plus novice à la technique en course pour les plus confirmés.

L'objectif de la formation, lorsque vous vous inscrivez à l'école, est de vous préparer le mieux possible à la véritable compétition. Détecter les nouveaux talents, entraîner, engager en course... à l'European Race School, on ne chôme pas.

Tony Scott, le fondateur de l'école, a décidé d'équiper ses instructeurs de Triumph 600TT, cela prouve bien la confiance qu'il a envers la marque. Jusqu'ici aucune des machines n'a été affectée du moindre problème majeur... Tony ne regrette nullement sa décision.

Il faut dire que dans le cahier des charges de la TT600 figurait en bonne place le fait que l'acheteur devait être capable avec la même moto et son équipement d'origine de se rendre tous les jours au travail... et le dimanche d'aller faire frotter les sliders sur la piste.

C'était un vœu pieux, mais quelle ne fut pas la surprise de l'usine lorsqu'elle s'aperçut que celui-ci était devenu réalité... les motos utilisées à l'école étaient quasiment stock.

Les modifications n'étaient que superficielles et axées essentiellement sur l'usage piste.

En fait : une ligne d'échappement haute Quill



cotentiumparis.com/superbikes.free.fr

de la classe





fut montée pour améliorer la garde au sol et les pneumatiques d'origine ont été remplacés par des Avon Azzaro à comme super adhérente, toujours en 120/70 ZR 17 à l'avant et 180/55 ZR 17 à l'arrière et c'est tout !!

La moto qui est utilisée est exactement la même que celle que le motard moyen peut acheter chez n'importe quel concessionnaire !!

D'origine, les repose-pieds sont déjà bien assez hauts pour la piste et la garde au sol de la machine standard est exceptionnelle. Aucune amélioration n'a dû être retenue en matière de tenue de route et si plusieurs biellettes de suspension ont été essayées, le montage d'origine a finalement été conservé.

Au point de vue freinage, les deux disques avant de 310mm à étriers 4 pistons Nissin et le simple disque de 220 à simple piston arrière suffisent largement pour stopper les 170kgs de la bête et tout cela en plaquettes d'origine !!

Il y a des moments où je me demande comment les techniciens de chez Triumph ont réussi la performance d'obtenir ce freinage fantastique en utilisant les composants de monsieur tout-le-monde !!

De même pour le châssis de la moto !

Ce cadre alu double poutre, omniprésent pourrait jouer bien des tours ... Eh bien il n'en est rien ... Il a été assemblé en usine avec une

telle perfection qu'il ne bouge en aucune circonstance. Le cadre et sa boucle arrière ... qui ne pèsent que 12,6 kgs ... et le moteur participe à la rigidité structurelle de l'ensemble.

J'ai personnellement testé la grande majorité des machines 600cc et j'ai pu me rendre compte que le 600TT dépasse de la tête et des épaules tout le petit monde dès que l'on rentre dans les parties sinueuses ... C'est pour cela que le choix de l'European Superbike School s'est porté dessus.

Au point de vue motorisation, la puissance est délivrée par un 4 cylindre en ligne double arbre 599cc avec un taux de compression de 12,5 à 1 et un alésage/course de 68x41,3 mm. Le traitement de surface Nikasil de l'alésage des chemises, crucial pour les moteurs hautes performances, a été appliqué ...

Le mélange air-essence et le contrôle de l'induction d'air est assuré par une injection électronique Sagem MC1000.

L'admission d'air dynamique via les deux écopés frontales et la boîte à air de 8,5 litres largement dimensionnée, fournit un surcroît de pèche à haute vitesse.

Pour passer tout cela au sol la machine dispose d'une boîte de vitesse à six rapports.

Elle développe une puissance de 103 CV à 13000 tr/min et l'injection assure à la course





de puissance douce et progressivité.

C'est une des raisons qui a le plus branché Scott, et le feeling que ses gars ont désormais, avec les Triumph enchantés.

De façon régulière l'usine met à jour la cartographie d'injection ce qui n'est pas sans avoir des conséquences très favorables par rapport aux autres machines en ce qui concerne la vitesse de passage dans les virages les plus lents.

Les tests effectués donnent un passage de 0 à 100km/h en 3,76 s... C'est pour cela que les rapports originaux ont été conservés.

La lubrification est toujours assurée par de l'huile Mobil 100 % synthèse et l'entretien se limite à un contrôle régulier des niveaux.

La puissance est suffisante pour ce type de machine, et c'est en se consacrant au réglage tip-top du châssis que l'on transforme cette machine tout droit sortie de la caisse en bête de course... Les instructeurs de l'école, en assurant celui-ci, prouvent facilement à leurs élèves, souvent équipés de machines bien plus puissantes, l'efficacité du 600TT sur la piste.

L'école a effectué cette année dix stages de deux jours tant au Royaume Uni que sur le continent et ce fut à chaque fois un succès total. Et les réglages effectués par les instructeurs ont été adoptés par les bureaux d'études de l'usine pour leurs machines standards.

Les pistes d'entraînement choisies sont

jusqu'ici celles de Rockingham, Croft et Pémarey et Scott envisage de désormais utiliser celle de Rockingham d'une façon permanente, la raison essentielle est son emplacement, en plein cœur du Northamptonshire.

A moment où nous écrivons cet article il était question d'effectuer un stage sur la piste de Nogaro en France et d'en effectuer un certain nombre d'autres dans divers pays étrangers en 2002.

A chaque fois Niall Mackenzie ou Frankie Chili ont été présents pour dispenser leurs conseils aux élèves. Un certain nombre de plans veillant à faire venir des pilotes encore plus célèbres ont été prévus. Scott Russel et Aaron Slight, figures du Superbike, se sont montrés très intéressés par cette initiative, on devrait les y voir en 2002.

En ce qui concerne les élèves sortis de ce centre de formation, un certain Tony Walsnage commence à faire grand bruit au Royaume Uni.

Tony Scott voudrait voir plus de propriétaires de TT600 et autres machines de chez Triumph venir tester les services de son école, c'est pour cela qu'il propose des tarifs préférentiel à ces heureux possesseurs pour venir accomplir ses stages de pilotages.

Pour plus de détails et pour connaître les dates des sessions durant la saison 2002, vous pouvez le contacter au +44 (0) 121 457 8067.



colombini@motorbike.fr

Du 1^{er} octobre au 31 décembre 2001

2 bons plans pour passer à Triumph!



0 Fr.* d'apport personnel

si vous choisissez la L.O.A.
exemple : pour une Bonneville : 1010,52 Fr par mois

ou

un financement à

Votre Triumph à partir de
1319,84 Fr par mois

5,52%**



Bonneville : 1010,52 Fr./mois*

TT600 : à partir de 1039,12 Fr./mois*

Sprint RS : 1144,01 Fr./mois*

Offre valable sur l'ensemble des modèles neufs 2001

* Sans FPA00 en L.O.A.

Pour une offre de 0€ d'apport en location avec option d'achat sur 72 mois, sans apport sur 71 jours, bonifié à 1 900 % de plus TTC du matériel, hors assurance facultative (obligatoire de 1000 €), maintenance, assurance, Coût de achat 7500 €. Coût total hors assurance facultative de 1010,52 Fr. Conditions en vigueur du 01/10/2001 au 31/12/2001 et après acceptation de votre dossier par FINANCO BP 30 219 2900 BREIZ CADEN. Pour la location avec option d'achat 1 900 % d'une valeur de 14 480 € TTC, sans apport initial, sans dépôt 71 jours de 1 000 € TTC, assurance facultative, impayés de 1000 €, frais de livraison, option d'achat finale de 14480 €. Coût total sans option d'achat finale de 14 524,42 € hors dépôt pour les clients. Conditions en vigueur du 01/10/2001 au 31/12/2001. Après acceptation de votre dossier par FINANCO BP 30 219 2900 BREIZ CADEN. Coût au forfait de 12 000 000 € - RCS Breizh 330 136 795.

** Financement de la Bonneville*

Exemple : pour l'achat d'une Bonneville il s'agit d'une valeur de 12 990 € TTC, moins 10 mensualités de 1 010,52 Fr hors assurance facultative (obligatoire de 1000 €), hors achat, chômage après un premier impayé de 10 000 francs. Sans apport initial et hors assurance facultative de 7500 €, soit un 1,5 % mensuel hors assurance facultative de 10476 €. Coût total du crédit hors assurance facultative : 12 222,67 €. Coût total des assurances facultatives (obligatoire de 1000 €, assurance chômage) : 2 252,84 €.

*** Financement de la Sprint RS*

Exemple : pour l'achat d'une Sprint RS d'une valeur de 10 990 € TTC, moins 10 mensualités de 1 144,01 Fr hors assurance facultative (obligatoire de 1000 €), hors achat, chômage après un premier impayé de 10 000 francs. Sans apport initial et hors assurance facultative de 7500 €, soit un 1,5 % mensuel hors assurance facultative de 10476 €. Coût total du crédit hors assurance facultative : 12 222,67 €. Coût total des assurances facultatives (obligatoire de 1000 €, assurance chômage) : 2 252,84 €.

* Sans acceptation de votre dossier par FINANCO BP 30 219 2900 BREIZ CADEN - SA au capital de 12 000 000 € - RCS Breizh 330 136 795.
Offre de rigueur de 01 octobre 2001 au 31 décembre 2001. Informations et crédits : 02 00 71

OPÉRATION SPÉCIALE

TRIUMPH®

I N D I V I D U A L



91



DERRIÈRE L'ÉVOLUTION

93



Avec l'évolution vous avez besoin de continuité, c'est pourquoi le Service pièces détachées Triumph fournis un haut niveau de service à tous les propriétaires de Triumph d'Hinckley.

Quoique vous conduisiez comme Triumph, où que vous soyez dans le monde, vous pouvez être sûr que le Service pièces détachées vous donnera le meilleur service possible.

97



cotentinbritishbikes.free.fr

Un service unique,
La garantie Triumph,
Des prix compétitifs,
Un produit d'origine.

2001



TRIUMPH®

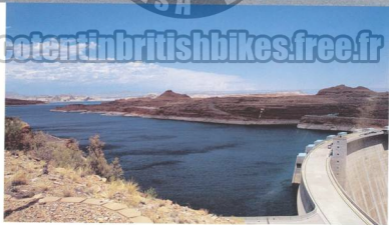
PIÈCES D'ORIGINE

Disponible chez votre
concessionnaire Triumph

Conquête



cotentinbritishbikes.free.fr



de l'Ouest en Tiger !!



cotentinbrides.com/lesfrancs

Au départ Neale Bayly voulait emmener son Tiger vers le Mexique mais la chaleur suffocante qui régnait lui a fait changer son plan de voyage, et c'est vers le Grand Canyon qu'il s'est dirigé.



Me voici dans une station service, au nord de Phoenix, en Arizona, sous le conduit de climatisation qui souffle de l'air froid sur ma tête imbibée de sueur, à engloutir une boisson fraîche. Il fait plus de 45°C à l'extérieur et l'air qui descend du sommet de la montagne ne fait pas loin de 50!

Je contempiais ma moto garée à l'extérieur sous la chaleur torride quand un petit gamin est arrivé et a commencé à m'interroger. Je l'apercevais comme s'il avait été au travers d'un objectif fish-eye et bien que je puisse entendre

Ci-dessous: Les Wasatch couvertes de neige.

A gauche:
Neale Bayly et son fidèle Tiger.
Le barrage Collins dans l'Utah.

ses questions, mon cerveau épuisé par la chaleur était incapable de me dicter les réponses. J'ai bien essayé de décoller ma langue de mon palais, d'entreouvrir mes lèvres desséchées, mais je n'y suis même pas parvenu. J'ai pu seulement sourire et le même s'éloigna en traînant les pieds, se demandant ce que je pouvais bien faire ici. C'est à ce moment que j'ai réalisé que, pour une fois dans ma vie, j'avais pris la bonne décision.

Au départ, l'idée était sympa. Triumph m'avait passé le nouveau Tiger afin que je puisse le tester. Nous étions au mois de mai. J'avais alors pensé que le meilleur endroit pour effectuer ce test, aurait été sans nul doute les canyons du Nouveau Mexique. Je pensais trouver des températures évoluant entre 30 et 35 degrés et il y avait peu de chances qu'il pleuve. J'avais demandé l'aide d'un jeune cinéaste, Mike Svenson et me suis lancé dans la production d'un documentaire vidéo qui ferait le compte rendu de nos aventures. Triumph me passa une machine à Costa Mesa en Californie, elle venait d'un magasin nommé « Mach 1 » dirigé par Whit Tate. Ils me préparèrent la machine pour le voyage. Nous sommes donc partis de Costa Mesa pour prendre

record de l'année était jusqu'ici de 41 °), il était temps de prendre une décision. Deviens nous persévérer dans notre projet de filer vers le Mexique, ou rester aux Etats Unis et retrouver un peu de fraîcheur ? Nous nous sommes renseignés et avons appris que dans tout le Nord Ouest du Mexique allait régner des températures semblables... Avec Mike, nous sommes tombés d'accord, il fallait filer vers le Nord. Voyant que le grand canyon n'était qu'à 630 km, pour moi, anglais de naissance qui vivait aux US depuis 16 ans, c'était une opportunité. Il n'y avait rien de semblable au monde, un lieu idéal pour notre essai.

Nous avons viré plein nord à Gile sur la route 85 qui évite Phoenix en traversant un désert sauvage et inhospitalier, ce qui ne nous a pas changé de ce que nous venions de faire, puis ensuite nous avons grimpé vers la forêt de Prescott. Le gain d'altitude nous amenant un peu de fraîcheur j'ai laissé reposer ma Triumph sur une aire tranquille surplombant le superbe château de Montezuma.

On a pris la 17 jusqu'à Faistaff puis le 180 qui allait nous amener à destination. Cette ville est un

Je me suis émerveillé de la toute puissance de Dame Nature

la Ortega Highway, il faisait couvert et même assez frais.

Nous avions choisi d'emprunter la route 74 qui zigzague dans la campagne californienne pour finalement arriver au sommet d'une montagne d'où nous avons découvert un superbe point de vue sur le lac Eschore. Il n'était pas tard, nous avions prévu de rejoindre le Mexique jusqu'à Nogales. La machine ronronnait sur la I-8 qui filait vers l'est jusqu'à El Centro. Au fur et à mesure que nous parcourions les dalles lisses de cette autoroute le désert nous avala petit à petit et le soleil derrière nous commença à flamber comme pour nous dissuader de faire demi-tour.

Le lendemain matin le ciel était sans le moindre petit nuage. Tout laissait présager une chaleur torride. La route filait, uniformément plate à travers le désert, on percevait juste le contour de quelques montagnes à l'horizon. Nous n'avons vu qu'un peu de verdure seulement aux environs de Yuma quand nous avons traversé la rivière Colorado. Il était 10 heures du matin et il fallait faire le plein. Il faisait 37 °C et cela continuait de grimper. Jetant un œil sur le journal nous avons appris que le météo annonçait des records de chaleur, il était prévu plus de 45 ° (le

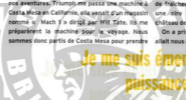
mélange de bâtiments historiques très bien conservés et de buildings modernes. Elle comporte beaucoup de parcs ombragés avec toute une collection de cactus et il y a des palmiers un peu partout. Pour rejoindre le Grand Canyon c'est un véritable plaisir pour le mojarro. Une superbe route qui serpente parmi les arbres et les domaines verdoyants. A quelques miles de Phoenix la vue se dégage et l'on peut apercevoir le Humphries Peak couvert de neige qui culmine à plus de 4000 mètres : une véritable carte postale.

Qu'est-ce que je peux dire du Grand Canyon qui n'ait pas déjà été dit ?

C'était ma première visite et ce que j'ai vu, m'approchant le plus près possible de la barrière de sécurité, m'a coupé le souffle.

Le soleil couchant teintait les roches d'une myriade de couleurs d'or et, baissant les yeux sur l'abîme gigantesque, je me suis émerveillé de la toute puissance de Dame Nature.

Le lendemain matin nous avons pris une petite route qui descendait vers une vallée étroite à la sortie de Tube pour rejoindre l'autoroute. Par le Barrage Collins on allait rejoindre le parc national Zien dans le sud de l'Utah. Comme le Tiger avait les courbes avec facilité je prenais le temps de



cotentini

À droite Le Tiger reprend son souffle dans le sud de l'Utah.





La piste de l'Orizon.

regarder les nombreuses petites cabanes et autres caravanes posées çà et là dans les collines... la quasi totalité ornées d'antennes satellite.

Le 69 est spectaculaire, elle serpente entre une chaîne de montagnes qui augmente au fur et à mesure que tu te diriges vers le nord.

J'avais lutté du VTT et de la marche à pieds dans le Moabs and Arches Park II et y a une palme d'années, et je retrouvais là des paysages qui m'étaient familiers. Je pense que Zion n'allait pas me surprendre... Quelle erreur !!

A peine un mile avant d'entrer dans le parc la route emprunte une vallée étroite surplombée d'énormes montagnes.

Situé au cœur du Plateau du Colorado, Zion fut à l'origine un bassin parfaitement plat situé au niveau de la mer... c'était il y a 240 millions d'années.

Maintenant c'est une véritable vitrine géologique que vous pouvez apercevoir en roulant, les roches étant parfaitement à découvert tellement le terrain est aride.

De Zion nous avons gagné la I-15, direction Salt Lake City. Arrêt à Cove Fort pour faire le plein. La température baissait rapidement. L'on nous prévient qu'il risquait d'y avoir de la grêle. Le vent était violent, le ciel était plein de nuages noirs et les sommets étaient couverts de neige. J'ai lancé le triple vers le nord aussi vite que je pouvais... en priant que mon permis n'en supporte pas les conséquences. Pendant de longues heures nous avons lutté contre le froid et le vent, avec des

rafales de pluie menaçant à chaque instant de se transformer en véritable déluge. A 10 heures du soir, il commençait sérieusement à pleuvoir, c'était assez, nous nous sommes arrêtés à Nephi.

De là on a repris un court moment la I-15 pour rejoindre la 189 qui grimpe par les Wasatch Mountain pour gagner Heber et Park City. Sous le soleil matinal les arbres étincelaient.

Nous sommes arrivés à Park City à midi. Il faisait un temps splendide. Nous avons visité la ville. Les rues, encore trempées de la pluie de la nuit, scintillaient. Cela bourdonnait comme une ruche, c'était un croisement incessant de vendeurs de bière, de livreurs de chez UPS, de tas de personnes occupées à téléphoner en marchant, de conducteurs de 4X4 bloqués dans les embouteillages... C'était plein de restaurants, de galeries d'art et de magasins de souvenirs, en bref l'endroit idéal pour faire étape.

Aujourd'hui la chaleur totalement inhabituelle en cette saison fut un énorme avantage. J'avais vécu quelques temps dans cette région et l'une de mes balades favorites était la route de Deer Creek par le canyon Big Cotton Wood. La fonte des neiges avait commencé et la route était ouverte on est parti pour la montagne. Le Tiger s'est joué des routes boueuses et encore partiellement enneigées grâce au couple de son moteur et à ses pneumatiques mixtes. Quand nous avons quitté Salt Lake city pour filer vers le nord sur la I-15, les montagnes se firent moins abruptes et beaucoup plus vertes. La route longe pendant un petit

Il fallait féliciter ce n'était pas la joie pour le Tiger : Les chutes de Beniam dans l'Utah.



moment le grand Lac Salé avant de rejoindre la I-84 au sud de la frontière de l'Idaho.

De Rupert à Glenns Ferry il y a 130 km. Que des terres cultivées ne semblant s'arrêter qu'au loin dans les montagnes ! Quand nous avons pris la 78, les cultures ont soudain cessé et le désert a réapparu. Il a fallu une heure pour voir de petites fermes et quelques étangs à Bruncau, Adrien et Burns.

La route de Burns à Bend est longue, déserte et triste. A 185 km/h et je laissais passer le temps et les kilomètres calé derrière le bulle. Le soleil couchant était magnifique. Nous avons fait le plein à la station de Hamilton, isolée en pleine campagne puis avons rejoint l'auberge de jeunesse à Bend où pour 15 \$ nous avons eu un lit

super soleil.

Yosémite, ah Yosémite !!

Je n'ai pas de mots pour qualifier la beauté incroyable et la majesté de ce Parc National. Nous l'avons traversé au milieu des séquoias géants pour rejoindre le principal pôle d'intérêt : les chutes !

Assourdi par le rugissement de l'eau et impressionné par les énormes falaises de granit qui dominaient le Tiger, j'ai toutefois ressenti une pointe de tristesse. En effet il allait bientôt falloir rentrer à la maison.

Guidon plein sud et c'était reparti. Petit extra à notre voyage nous avons rencontré quelques cerfs et même un loup solitaire qui errait sur la route. La nuit était fraîche et à 10 heures du soir



On rentre à la maison sans encombre.

Soudain ce fût le changement, on retrouva des routes sinueuses mais au revêtement parfait...

propre et une douche chaude ... le top !

Le lendemain, direction Crater Lake, pas un problème. Faisait pas très chaud mais c'était très agréable, le Tiger était en pleine forme et je m'éclatais dans les grandes courbes bien relevées grimpant les collines.

Après, ouest sur la 138, puis nord sur la 62. Au bout de quelques kilomètres nous avons grimpé sec au milieu d'une forêt extrêmement dense et bientôt, sur le bas côté de la route, il y avait trois bons mètres de neige. La température avait chuté considérablement et quand nous sommes arrivés sur les rives du Crater Lake, il faisait carrément froid. La vue était époustouflante, nous venions juste de quitter les déserts brûlants de l'Arizona et voilà qu'il nous nous retrouvions en plein hiver. Il y a seize ans, à mon arrivée aux US j'avais traversé l'Ouest au volant d'un vieux break, j'avais gardé en mémoire la crainte des descentes abruptes et des rencontres avec d'énormes grumiers ... impossible en plus de m'arrêter tant les freins étaient chauds. Ces souvenirs me mettaient en joie au fur et à mesure que nous filions sur la 119 vers l'Ouest jusqu'à Crescent City. Quand nous avons découvert le Pacifique et son ressac énorme ce fut un coup au cœur. La brise de mer était fraîche et agréable.

Toujours plein sud nous avons retrouvé la 175, passant au milieu des acajous le long de la côte, puis piqué vers l'est sur la 20 ... Deux heures plein pot avant la 120 qui allait nous conduire à Yosémite. Soudain ce fut le changement, on retrouva des routes tortueuses mais parfaitement revêtues au milieu des trembles multicolores, des sapins et des pins ... sous un

super soleil. nous avons trouvé un petit motel sympa un peu au nord de Fresno sur la 41.

Dernière matinée au milieu des parterres remplis de fleurs merveilleusement colorées, pas un chat sur la route, on se préparait à affronter la circulation intensive qui allait nous englober sur la 405 pour Los Angeles, terminal de notre voyage.

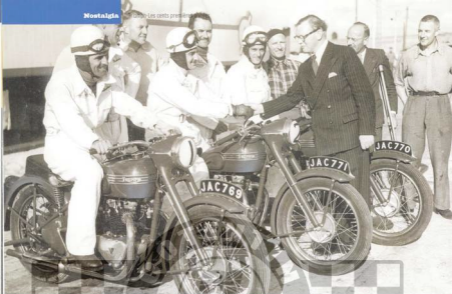
Arrivés à Costa Mesa, Will Tate nous attendait au Mach 1. J'ai abandonné à regret notre fidèle Tiger. Nous avons effectué plus de 6000 km sans le moindre problème. La séparation fut difficile après dix jours passés ensemble où je n'avais cessé de vanter ses mérites à toutes les personnes rencontrées. Voilà une moto attachante.

Que ce soit en traversant le désert, en roulant à toc sur les autoroutes de l'Idaho ou en staliomant sur les routes couvertes de neige et de boue de l'Utah, elle m'avait vraiment bluffé.

Le Tiger de chez Triumph : la moto quatre saisons !!

La majesté époustouflante de Grand Canyon





Triumph : Les cents premières années.

Jim Reynolds commémore le Centenaire de Triumph avec un aperçu de l'histoire de la marque dans le premier d'une série de cinq articles pour Torque.

2002 sera une grande année pour Triumph. La célébration sera faite partout où des propriétaires de Triumph se réuniront, des cartes commémoratives dans les bureaux de l'usine et des réunions d'amateurs dans le monde entier.

Après tout, cent années de production motocycliste méritent d'être saluées, années qui virent l'évolution d'une bicyclette motorisée par un 239 cc mono à transmission par courroie jusqu'à l'impressionnante synthèse d'esthétique et de technique qu'illustre la nouvelle Daytona.

Il y eut de grandes années quand la Compagnie grandit en réputation jusqu'à devenir un leader mondial.

Commençant dans de modestes ateliers au

centre de Coventry, elle démenagea rapidement dans une usine d'assemblage d'automobiles vacante à proximité pour pouvoir répondre à la demande.

Un nouveau départ fut nécessaire quand le centre de Coventry fut rasé par les bombardiers nazis une sombre nuit de 1940 - cela se passa dans une superbe usine construite sur mesure pour Triumph en pleine campagne près de la ville de Meriden à bonne distance de Coventry.

Cette localisation n'est pas sans évoquer la situation des usines actuelles dans les faubourgs d'Hinckley.

Dès le début, Triumph sut s'attacher à une réputation méritée de fiabilité. En 1911, Albert Calt couvrit 400 miles (643 km) par jour, six jours durant, ce qui représente une distance (3858km) plus importante que ce que certains d'entre nous parcourus par an.

Ainsi forgée dans les premiers temps, cette tradition de robustesse ne disparut jamais et contribua à la faveur des forces armées Britanniques et Alliées dans le choix de leurs parcs en temps de guerre puis durant la paix qui suivit.

Ci-dessous : Montibery, 1949 : Le Directeur Général de Triumph, Edward Turner Mélite l'équipe qui vient de couvrir 500 miles à une vitesse moyenne de 92mph (147,2 km/h). Ils ont fait le test côte à côte à 100 mph (160 km/h).



Dominantes dans les courses de production très disputées des années 60 et 70, favorites dans les enduros (desert races) aux Etats Unis, victorieuses à répétition au Tourist Trophy, les Triumph ont toujours su clamer haut et fort leurs talents de vitesse et de solidité.

Assez pour s'emparer et améliorer les records de vitesse internationaux, du jeune Texan Johnny Allen à 214,4 mph (345 km/h) à Bonneville sur le lac salé en 1956 jusqu'aux 245,6 mph (395 km/h) de Bob Leppan au même endroit 10 ans plus tard - vous savez maintenant où le modèle Bonneville (introduit initialement en 1959) tira son glorieux nom.

Les Triumph furent conçues, mises au point et construites par une équipe soudée autour de la conviction qu'ils réalisaient les meilleures motos du moment.

Le plus célèbre animateur de cette équipe fut Edward Turner, personnage charismatique ayant fait son chemin dans l'industrie Britannique de la motocyclette (à part un bref séjour à la marque FN en Belgique) pour y gravir tous les échelons de jeune ingénieur à Directeur Général de Triumph.

Turner était un concepteur de talent, un habile homme de marketing et un infatigable voyageur, très tôt à la recherche de nouveaux marchés ; aux Etats Unis notamment.

Examinez les lignes élégantes d'un Tiger100 du début des années 90 et vous retrouverez la patte de Turner dans l'une des plus belle moto jamais construite.

Triumph a dirigé les tendances pendant ce siècle d'intense activité.

En 1937, le 500 Speed Twin fut annoncé comme une moto révolutionnaire et la première due à Edward Turner, qui conservait les lignes des monocylindre omniprésents à l'époque, était aussi légère, mais il s'agissait d'un authentique bicylindre ; plus rapide, plus souple et plus fiable, pour le même prix.

Elle connut un succès immédiat et universel, et dès que la guerre fut achevée en 1945, chaque

marque Britannique cherchait frénétiquement à imiter le mode lancée par Triumph.

L'une après l'autre les autres marques Britanniques graduellement chancelèrent puis disparurent, tandis que le twin Triumph, sous la forme de la Bonnie, continua simplement à se vendre en grand nombre.

Elles furent construites à partir de 1976 par la Coopérative Ouvrière de Meriden, après qu'une tentative de lock-out de la part de Norton avorta (Norton avait racheté BSA, donc Triumph) puis le soutien financier fit défaut en 1983 et l'usine dû fermer. La production des Bonnies se poursuivit alors ailleurs sous licence jusqu'en 1988 - la production du concept initial ayant vu le jour en 1937 dura donc 51 ans, ce qui peut être considéré comme un record.

Triumph avait entre temps lancé en 1968 un nouveau concept en introduisant la 750 Trident trois cylindres.

Trois cylindres pour une machine de route ? MV Agusta avait bien connu le succès avec un racer exotique du même type, mais était-ce le genre de révolution qu'attendait le motard de tous les jours pour rouler sur route.

Cela marcha, et assez brillamment pour que 'Bike' magazine suggère qu'il s'agissait sans conteste de la meilleure machine Britannique de son temps.

Et de deux de ces Trident que je connu, l'une parcourut 207 000 miles (333 000 km) avant d'être remplacée par son homonyme issue d'Hinckley ; l'autre atteignit 250 000 miles au compteur (402 000 km) suggérant qu'il s'agit bien du genre de machine susceptible vous servir indéfiniment pour peu que vous en preniez le soin qu'elle mérite.

Le Trident permit à Triumph d'écrire une nouvelle glorieuse page de son histoire quand naquirent les courses de Formule 750 (ancêtre des Superbikes) et que l'usine développa le moteur puis l'inséra dans un cadre construit spécialement par Rob North.

Alors, bien que la concurrence fut des plus

Cl-dessus : L'un des premiers propriétaires de Triumph ; GH Arton, avec l'une des premières motos construite en 1905.

Cl-dessous à gauche : Coventry 1926 - le premier camion qui servit à la promotion itinérante de la marque.

Edward Turner, le concepteur du Speed Twin, ce moteur autour duquel tourne toute l'histoire de Triumph.





Alex George et Silpery Sam à l'ors de sa fameuse cinquième victoire au Tourist Trophy en 1975.



rudes, les Trident se mirent à gagner à chacune de leurs apparitions, à Daytona et Ontario notamment. Elles gagnèrent le TT F750 dans l'île de Man et en 1971 le Trident entra vivante dans la légende quand John Cooper battit d'un cheveu la MV championne du monde de Giacomo Agostini à la Course De l'Année courue à Millbury Park et au terme d'une bagarre homérique.

Il fut évidemment aussi développé de la Trident une machine pour les courses de 'Production' (nos SuperSport d'aujourd'hui), qui commença sa carrière en gagnant le Bol à Montlhéry en 1970.

Mais le plus précieuse d'entre toutes au cœur des amateurs, fut la célèbre Silpery Sam qui gagna cinq années de suite la course de production du TT avec Ray Pickrell en 71 et 72, puis Tony Jefferies en 73, Mick Grant en 74 et enfin l'équipe Alex George/ Dave Coxford en 75, année où la durée de la course fut portée à dix tours d'un circuit naturel qui mesure 37,7 miles (60,672km).

C'était le chant du cygne pour Triumph dont la maison-mère, était au bord de la faillite et l'usine puis la marque furent rachetées par la Coopérative qui dû elle-même inévitablement fermer au terme d'un combat opiniâtre mais perdu d'avance.

Mais dans une petite unité industrielle de Coventry une renaissance ne tarda pas à survenir. Des motos inconnues étaient aperçues, de même que d'anciens techniciens et ouvriers de Meriden. Assaillis de questions par d'ex-collègues de travail ils observaient néanmoins un mutisme absolu.

Enfin, sur zone Industrielle récemment créée près d'Hinckley, une nouvelle usine sortie de terre et les rumeurs allaient bon train. Mais restez trop longtemps à observer la nouvelle usine désormais active, ou pire tenter de prendre des photographies, provoquait inmanquablement la sortie d'un vigile vous invitant à circuler. Je suis bien payé pour le savoir ayant tenté, en vain, de prendre des photos pour la presse spécialisée dans l'espoir d'un scoop !

J'ai aussi passé des heures à jeter la sortie d'un prototype de ce mystérieux atelier de Coventry, mais sans plus de succès.

En 1991 la nouvelle tant attendue fut enfin confirmée : Triumph était de retour sur le marché et prête à en découdre comme par le passé.

Le haut de gamme était alors la 1200 Trophy quatre cylindres et le distributeur local Windy Corner en mis une sur la route en démonstration.

Jeunes ou vieux, les motards tombaient à chaque fois, en arrêt quand elle les dépassait dans le sifflement caractéristique de ses échappements et si elle était garée quelque part il était bien difficile de s'en approcher.

Il était alors aisé de lire sur la plupart des visages « je rêve d'en avoir une ».

La Grande Bretagne était restée trop longtemps sans constructeur et enfin, ressurgissait pour les Britanniques une opportunité réelle de «faire flotter ses couleurs». La gamme comprenait aussi de brillants trois cylindres pour faire revivre cette sensation unique et inoubliable des Triumph précédentes. Nous étions donc tous émus et fiers.

Le reste de l'histoire est trop récent pour être relaté ici, mais durant l'anniversaire de Triumph nous ne manquerons pas de revenir assidûment sur les événements marquants de ce siècle écoulé.

L'acteur Steve McQueen était un grand supporter de Triumph. Personne n'a eublé son rôle dans le La grande avion si ou il utilisait une machine de la marque.



Un triple pour quatre !!





Les sorties en famille ne posent aucun problème aux Moore. Avec un side Charnwood à deux places, ils vont faire le tour de l'Espagne. Texte et photos de Jim Reynolds.

Ci-dessus Une belle réalisation !

Au-dessus à gauche Les disques d'origine et les étriers Nissin sont conservés. Les pneus 185x55x15 donnent une adhérence sérieuse dans les courbes.

John Moore est un fanatique de Triumph pur et dur. Sa collection ne comporte que des motos de notre marque. Il possède un très rare 331W 350cc mono construit en 1940 pour l'armée britannique et un Tiger 110 600cc de 1900, tous deux en cours de restauration. Pour tous les jours il roule en T1600, mais pour transporter la petite famille il utilise cette combinaison surprenante composée d'un Sprint et d'un side Charnwood spécial sport ; un ensemble qui fait tourner les têtes et interpelle les gens à chaque fois qu'il se gare.

Son attrance pour les Triumph fabriquées à Hinckley date de 1992 lorsqu'il a acquis sa première Trophy 4 et s'est laissé griser par la facilité de conduite et

les performances de sa machine. Il avait pourtant bien l'habitude de rouler en side et il voulait troquer son vénérable T140 Bonneville attelé contre un équipage un peu plus performant. « Il était hors de question que je n'ai pas un ensemble venant de

Hinckley, c'est pour cela que je me suis

intéressé à l'attelage à base de T895 que Jim Darcy de chez Charnwood avait conçu. Il était superbe ! »

Le rêve est devenu réalité quand, en 2001 John a vu chez son concessionnaire de Rochdale, Robinson, un superbe Sprint de 90. Il voulait un truc qui serait de l'ordinaire, il en avait la base devant lui... à 14000 km, impeccable et toujours révisé chez Robinson il a quinqué il en parle il se souvient de ses attentes... Pourquoi pas un Sprint attelé ? « Sur une bécane carénée il faut percer de partout pour monter le side... alors que sur un roadster c'est plus facile. »

Il a bien vite acquis la moto et est descendu dans le Leicestershire pour discuter un peu avec le gars de chez Charnwood.

Quand ils sont tombé d'accord pour monter ce truc incroyable, il a échangé son attelage Bonne contre le side Spécial Sport adapté à sa nouvelle monture plus le montage et la mise en route.

Monter cet attelage sur un Sprint était largement dans les cordes de Jim Darcy, mais c'était la première fois qu'il allait mener à bien ce projet. Un demi cadre à été adapté à gauche du Sprint, allant de derrière la boîte de vitesse jusqu'à la colonne de direction.

A gauche John et Sarah prêts à dévorer la route !



À trois Le side car quatre points donne la rigidité à l'ensemble; l'amortisseur de direction est solidaire de la fourche et du side.

Le cadre d'origine fut renforcé par un tirant reliant les ancrages de la bécille et par un autre en triangulation entre le châssis du side et les fixations avant du moteur. La partie supérieure du side fut élevée sur un tube soudé sur le cadre sous le nez de selle. La fourche est du type oscillante, de provenance WASP Engineering, constructeur qui peut fièrement compter les victoires détenues en championnat du monde de side car cross. Un combiné amortisseur est installé entre la fourche et l'avant du panier. A l'arrière un autre combiné, amélioré par Charnwood, maîtrise l'accroissement de la charge. La roue du side est freinée, l'astucieux constructeur utilisant une pédale de frein (origine Triumph) sous celle d'origine, de telle sorte que le pied droit actionne simultanément le frein de la roue arrière de la moto et celui de la roue du panier. Les freins standard de la moto suffisent amplement à la tâche... Merci Triumph !!

Les roues, elles sont un peu spéciales, Charnwood les construit lui même, utilisant les moyeux et la jante de roues en alliage moulées utilisées en compétition automobile.

Le diamètre de 15 pouces donne exactement le rapport final requis pour emmener les enveloppes taille basse en 105 X 55. La tenue de route, le freinage et l'accélération sont au top.

Pour réaliser l'ensemble il a fallu trois mois y compris les tests et la mise au point sur route. C'est Jim Darcy qui a accompli tout le travail et il l'a présenté lors des journées portes ouvertes chez Charnwood. « Ce n'est qu'après celles-ci que j'ai pu en prendre possession » nous dit John Moore. « Il était rutilant dans sa livrée « British Racing Green ». La carrosserie du side est exceptionnellement fluide, on y distingue un discret saute vent et le siège est habilement conçu de façon à pouvoir recevoir deux passagers, assez minces toutefois !! ».

Joyce, la compagne de John Moore se dispute avec ses deux filles Claire et

Sarah, pour savoir qui d'elles trois ira sur le siège arrière de la moto. S'il s'agit d'une des deux gamines, celle-ci peut s'accrocher fermement à la ceinture lombaire astucieusement équipée de deux solides poignées de maintien que porte leur père.



A gauche: l'accès pratique d'une moto demi-carénée à guider le cheik de John.

Ci-dessous: La liaison principale du side avec la moto est assurée par ce renfort reliant le cadre additionnel au haut moteur.



Quand nous nous sommes rencontrés pour faire les images de cet article Sarah a opté pour un voyage dans le panier car ainsi elle pourrait un peu plus facilement y manger ses borbans. Mais qu'est ce qui vous pousse à avoir cet ensemble unique ?

« C'est un peu différent de mon ancienne Bonnie, la conduite se fait dans le plus pur des bien être ! » nous répond John « J'ai pu me balader tout seul à plus de 160km/h ... sur le continent bien sûr ... et je n'ai pas eu l'impression de prendre le moindre risque. Vous pouvez venir d'Écosse sur la M6 à une moyenne largement supérieure à celle autorisée ... en disant bonjour aux gamins dans les voitures que vous déposez sans difficultés. Actuellement c'est la moto idéale pour ce que nous avons besoin d'en faire. Et en plus elle est très belle, il est hors de question que j'en change mais peut être, quand les gosses seront grands, j'envisagerai de revenir au sol. Cela fait deux mois que je l'ai et j'ai déjà parcouru quatre mille kilomètres. De toute façon, il n'est pas question que la Sprint redevienne solo car toutes les pièces qui ne servaient pas à l'attelage





John et sa fille Sarah semblent heureux avec la nouvelle machine à réve de la famille.



La fourche est de Wasp Engineering à Salisbury développée pour les Triumph modernes.

ont été vendues ... Trois roues elle est devenue trois roues elle restera !!

Le prochain voyage sera direction l'Espagne, ils vont prendre le ferry jusqu'à Santander puis après direction le soleil.

John, qui travaille actuellement chez les ferries P&O n'a pas envie de se taper la longue traversée de la France jusqu'au Pyrénées. Ceux qui connaissent cette chaîne de montagnes vont apprécier l'idée de John de venir utiliser son side moderne dans ce superbe endroit !!

Cet attelage a fait également ses premiers pas dans la gentry, à l'occasion du Rossendale Bike Weekend où John a servi de chauffeur attitré à Madame le maire. « Elle a été très impressionnée ... Je crois que maintenant elle a une autre opinion sur les sides !! »

Qu'est ce qui incite un motard à toujours été sur deux roues à passer sur trois ? Eh bien après essai, beaucoup préfèrent les impressions données à bord d'un side « C'est plus grisant !! » Charnwood - spécialité, le side !

Chez Charnwood dans le Leicestershire, le spécialiste des sides sportifs Jim Darcy nous assure en fabriquant de plus en plus ... Leur réputation n'est plus à faire et leur technologie s'adapte très bien aux Triumph de la nouvelle génération.

« Je pense que c'est la moto qui se prête le mieux à cette modification, nous en avons fait plus de 50, 15 pour cette seule année ». Le boulot emmène Jim dans divers endroits. Le plus exotique étant au printemps dernier un voyage jusqu'à Moscou pour fixer l'un de ses paniers sur un 1200 Trophy dans les ateliers du concessionnaire russe. Le side a été fixé sur le côté gauche, à l'anglaise, car il devait être expédié vers le sud, jusque dans l'île ensoleillée de Chypre ... Y'a pas à dire, elles roulent ces Triumph !!

• Pour contacter Charnwood vous pouvez téléphoner au 00 44 1530 832357.

* Notez toutefois que Triumph déconseille l'attelage de n'importe laquelle de ses machines ... passer outre invaliderait la garantie !!

RAT World

Centenary Home Run



Samedi 15 Juin 2002 - Notez cette date dès à présent dans votre agenda ! Dans le cadre de la célébration des 100 ans de Triumph, nous vous accueillons pour une journée et une nuit d'animation.

Le programme commencera par une balade jusqu'à Hinckley au départ de quatre points de l'Angleterre (Nord, Sud-ouest, Sud-est, et Midlands).

Le voyage comprendra un passage par l'ancienne usine d'Hinckley avec la chance de visiter les lignes de montage.

Ensuite nous nous rendrons au circuit de Towcester pour vous offrir le traditionnel "Tea Time" de l'après-midi.

Chaque pilote et son passager se verra remettre un cadeau afin de garder un souvenir inoubliable de leur participation à cet événement unique.

Mais la journée ne s'arrêtera pas là ! Pour ceux qui souhaitent terminer la journée, nous prévoyons une soirée de Centenaire au circuit. Celle-ci débutera par une soirée catino avec de vrais prix, suivi d'un repas gastronomique et enfin une soirée dansante avec un groupe musical.

Nous prévoyons également un final qui vous attendra.

Pour organiser un tel événement, nous avons besoin de connaître le nombre de participants et pour cela les inscriptions seront pré-payées (pas d'inscription sur place).

Le nombre de places pour la soirée étant limité, faites rapidement vos réservations afin d'éviter tous désagréments.

Le prix pour la journée de samedi seule comprenant le road book, l'entrée à l'usine, le "Tea Time" et le souvenir commémoratif sera de 8,15 EUR pour les membres du RAT et de 16,30

EUR pour les autres.

Pilotes et passagers gèreront chacun leur inscription.

Le prix pour la soirée du Centenaire sera de 32,60 EUR pour les membres du RAT, 48,95 EUR pour les autres et comprendra la soirée casino, le repas et la soirée musicale.

Pour vous inscrire contactez Bertrand Goyez : +33 (0)1.64.62.38.32 ou goyez@triumph.co.uk .

Hébergement:

Compte tenu du nombre de participants attendus, le RAT ne peut pas organiser l'hébergement, mais vous trouverez ci-dessous une liste d'hôtels à Towcester et Northampton (15 Km de Towcester).

Travelodge	Towcester	01327 359105
Plum Park Hotel	Towcester	01327 811515
Saracens Head Hotel	Towcester	01327 350414
Walling Well Inn	Towcester	01327 350416
Garden Cottage	Towcester	01327 361555
Huttenways Cottage	Towcester	01524 863865
Green Farm	Towcester	01327 860249
Christlachs House	Towcester	01327 860968
The Stable	Towcester	0908 542293
Mostyn Cottage	Towcester	01327 860487
Aarandale Regent Hotel	Northampton	01604 631096
Abington Lodge	Northampton	01604 633128
Aran Hotel	Northampton	01604 621466
Aviator Hotel	Northampton	01604 642111
Bromel Country House Hotel	Northampton	01604 643999
The Coach House Hotel	Northampton	01604 657981
Courtyard by Marriott	Northampton	01604 622777
The Fluxus	Northampton	01604 720400
Travelodge	Northampton	01604 754695
Grand Hotel	Northampton	01604 250511
Hayley Conference Centre	Northampton	01604 621666

Up front



La saison 2001 est finie, vive la saison 2002 !

En cette fin d'année, c'est toujours le moment des bilans et 2001 a été une fois de plus une année exceptionnelle pour le RAT.

En effet, chaque raid a vu la participation de 40 à 60 membres quelque soit les régions concernées et les messages reçus après

chaque week-end témoignent de votre plaisir pris durant ces week-ends ainsi que votre engouement pour ce genre de manifestation.

Merci de votre soutien et je compte sur vous pour que 2002 soit aussi extraordinaire car nous préparons déjà le calendrier avec des raids en Normandie, en Haute Savoie, en Alsace, etc...

Je profite également de ce petit mot pour inviter tous ceux qui n'ont pas encore participé à l'un de ces événements à venir au moins une fois l'année prochaine assister à l'un de ces fan-

tastiques week-ends !

Alors, préparez vos agendas et surveillez le site web avec sa nouvelle page en français (www.triumph.co.uk) ainsi que les prochains numéros du Torque.

Le Raid de Corse clôturant la saison RAT a permis d'effectuer le tirage de la Bonneville qui était mise en jeu cette année pour le RAT.

La main innocente de la petite Emilie (jeune participante au Raid de Corse en passagère d'un side car) a permis de tirer au sort les 6 chiffres constituant le numéro d'un adhérent.

Le numéro ainsi composé fut le 108820 qui permet ainsi à Mr Gilbert Halliday demeurant à Cordova/Texas aux Etats Unis de gagner cette Bonneville.

Félicitations et bonne route avec cette machine !

Bertrand GOYEZ

Responsable RAT francophone, goyez@triumph.co.uk

Le Swiss Alpine Raid : Le R.A.T. prends de la hauteur !

La ville de Sierre au cœur du Valais Suisse nous accueillait pour ce 1er Swiss Alpine Raid et c'est 50 membres du RAT qui se retrouvèrent autour d'un barbecue nocturne.

Le Valais fût le point de rencontre de nombreuses nationalités : Suisse Allemand, Suisse Français, Anglais, Allemand, Français. Quel mélange de cultures et un bon moyen pour améliorer ses connaissances linguistiques !

Samedi matin, c'est sous une tempête de ciel bleu que les 30 motos se mirent en route par petits groupes pour partir à l'assaut des cols suisses réputés tels que le Grimsel, le Furkapass,



Le Nufenen à 2470m : superbe !

Mont St Michel Raid : à la découverte des côtes bretonnes.

Pour ce week-end de rentrée, c'est à Dinard que nous nous sommes retrouvés ce vendredi soir pour le dîner d'accueil du Mont St Michel Raid au casino.

Lors de cette soirée, dans une magnifique salle à manger face à la mer, les québécois français présents ont pu faire connaissance avec la vingtaine de Britanniques qui avaient fait le déplacement pour venir découvrir la Bretagne.

Samedi matin, c'est environ 25 motos qui étaient au départ de cette première journée de découverte de la superbe côte d'Emeraude. Le vent étant de la partie, la mer nous a fourni un spectacle magnifique pendant cette matinée qui nous emmena vers la Pointe de L'Arcouest.

Le déjeuner face à l'île de Bréhat permis à tout le groupe présent de se préparer à une longue balade l'après-midi sous un petit crachin que les régionaux de l'étape connaissent bien... Cet après-midi per-

le St Gottard et le Nufenen qui culmine à 2478m.

La fin d'après midi se termina comme il se doit devant un verre de Fendant, vin blanc local.

La soirée de samedi commença par une dégustation de charcuterie et de vins locaux pour se poursuivre par une traditionnelle raclette.

Durant la soirée, une minute de silence fût faite en l'honneur de Jean Yves Bonvin sans qui ce raid n'aurait jamais vu le jour.

Dimanche matin et toujours sous un soleil radieux, nous nous retrouvèrent pour attaquer les petites routes tortueuses qui nous emmenèrent jusqu'au barrage de la Grande Dixence à 2364m d'altitude.

À notre arrivée, le spectacle était grandiose : face au barrage de 285m de haut, se trouve une vallée somptueuse et verdoyante.

Après une spaghetti party, les plus courageux ont effectué l'ascension du barrage à pied alors que les autres empruntèrent le téléphérique afin de découvrir les neiges éternelles des plus hauts sommets des Alpes Suisses.

Le rendez-vous est pris et nous vous attendons nombreux en 2002 pour le 2nd Swiss Alpine Raid afin de découvrir cette région magnifique aux habitants chaleureux et accueillants.

mis de découvrir les petites routes à l'intérieur de la Bretagne mais pour certains nous avons dû écourter ce parcours compte tenu d'un timing serré pour le soir.

En effet, le groupe rejoint par le concessionnaire United Motors de Rennes et quelques uns de ses clients prenaient une navette maritime pour aller dîner sur l'île de Cézembre face à Dinard. Au total, c'est 50 personnes qui se retrouvèrent sur l'embarcadere et les regards de certains trahissent leur angoisse pour cette traversée sur une mer plutôt agitée.

Tout cela fût vite oublié et la soirée animée par les chants de marins des Baucaniers permis à tous de se détendre face à de superbes plateaux de fruits de mer.

Dimanche matin, c'est cette fois 30 machines qui se mirent en route vers le Mont St Michel par la superbe route de la côte. Un arrêt incontournable fût fait à la pointe du Grouin avant de

rejoindre le restaurant qui nous attendait pour déjeuner face à l'un des sites les plus visités au monde.

En début d'après-midi, c'est avec regret mais avec un sourire qui en disait long sur le week-end passé que chacun reprit la route du retour. Les charmes de la Bretagne ont séduit tout le monde pour ce week-end qui restera gravé dans les mémoires du R.A.T.



Samedi soir pour la traditionnelle raclette.



Les préparatifs du départ dimanche matin

Monte Carlo Raid : L'été indien sur la French Riviera.

C'est avec une température estivale que les premiers arrivants furent reçus à l'hôtel Alexandra en plein cœur de Monaco.

Le dîner de bienvenu du vendredi soir permis à une trentaine de membres venus de toute l'Europe (Grande-Bretagne, Suisse, Italie, France) de donner le ton pour le week-end et comme d'habitude la bonne humeur était au rendez-vous.

Le samedi matin un ciel d'azur salua les derniers arrivants et c'est un cortège de 35 motos et d'environ 60 personnes qui s'élance à l'assaut de la fameuse route Napoléon vers Digne.

Ce fût un grand moment car après avoir découvert le baie des Anpes par la route de la corniche, chacun pût s'exprimer sur les petits virages jusque Digne et la pause déjeuner fût la bienvenue pour les bras et les pneus !



La traditionnelle photo devant la Palais...

Samedi soir, le dîner fût pris en terrasse (il) et la température a augmenté encore de quelques degrés lorsque les danseuses Brésiliennes ont fait leur apparition.

Dimanche matin, sous la direction de Guy nous nous



Sespel : avant la "spéciale" du Turin !

sommes rendu au Palais Princier pour la photo du groupe.

Après avoir longé la côte, nous avons attaqué une spéciale du rallye de Monte Carlo pour nous rendre au célèbre col du Turin...

Un buffet nous attendait pour le déjeuner face à la forêt du Turin : somptueux !

Enfin, l'après-midi chacun pris la route du retour et nous avions tous en tête à la fin de ce week-end un seul mot : EXTRAORDINAIRE !

Merci Claude et rendez-vous est pris pour l'année prochaine !



Le Brésil en plein cœur de Monaco.

compétiteurs... et confronter leurs impressions de conduite sur les routes humides des contreforts de Pyrénées pour les autres.

La soirée se termina un peu tard...

mais personne n'eût l'idée de jeter Hervé dans le piscine, preuve que les questions n'étaient pas trop difficiles.

Le couple Grollier a remporté suivi de près par Cathy Fredou et André Malichewski, le podium fut complété par Henri Pierre Bois, un habitué de ce genre d'épreuve. Le challenge Technic Motos, attribué à celui qui venait le plus loin, fut remporté par Danny Mountain (il nous arrivait du nord de l'Angleterre !!).

La journée du dimanche, avec un superbe soleil revenu, permis à tous les participants de découvrir les Pyrénées Orientales et ses superbes plateaux d'altitude. A 17 heures nous nous sommes retrouvés à Lézignan pour un lunch offert par le club et

chacun regagna ses pénates en se donnant rendez vous pour les prochains événements RAT.



ST en action en plein cœur des Pyrénées !

Pyrénées Raid.

Sur les 90 inscrits au départ, seuls 65 ont été braver les Intempéries pour nous rejoindre à Lézignan-Corbilières. Lieu de départ de ce Raid des Pyrénées. Ils sont venus d'Angleterre, d'Espagne, de Normandie, de Paris, de Leon, de Clermont Ferrand, de Bordeaux, de Cahors.

En fait le Samedi s'est passé à éviter les praies qui dégringolent (ci et là). Pour des raisons évidentes de sécurité nous avons annulé la balade « arsouille »... cela sera pour la prochaine fois car l'itinéraire était somptueux !! et les participants se sont partagés entre le rallye et la randonnée touristique.

A midi tout le monde s'est retrouvé à Cucugnan pour le pique nique que nous avait préparé l'auberge « La Table du curé ». L'après midi tourna pour certains au jeu de piste, mais dès 18 heures tout le monde rejoint le Domaine des Soulades au Pla, en Ariège, pour remettre leur questionnaire en ce qui concerne les



Le lac de Matemale : les absents ont toujours tort !



Les Orgues d'Ile-sur-Têt

A venir . . .

Raid de Catalogne

22 - 24 Mars 2002

Le meilleur moyen de démarrer la prochaine saison : une balade printanière en Catalogne dans le Nord-est de l'Espagne. Le pack local a prévu un merveilleux voyage de 2 jours au meilleur prix.



Manqué des calçons (dégustation de Printemps)

Le samedi, vous vous émerveillerez dans le parc national et dans les montagnes de Montserrat, et durant le dimanche les routes sinueuses vous emmèneront pour le traditionnel Calçotada des oignons de Printemps.



L'abbaye de Montserrat

Les réservations sont indispensables auprès de Bertrand Goyze au 01.64.62.38.32, ou 06.80.02.03.93

Pour réserver envoyer vos chèques à l'ordre du RAT à l'adresse suivante :

R.A.T., 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77 437 Marne La Vallée.

Raid de Flandres

7 - 9 Juin 2002

Ne le manquez pas ! Un week-end d'enfer dans l'Ouest de la Belgique près d'Ostende. Le seul et unique Motorcycle Loft Hôtel à Groenendijk vous garantit un week-end fantastique.

Le vendredi soir débutera par un buffet typique et

beaucoup d'échange entre les participants venus de toutes l'Europe. La balade du samedi vous emmènera sur les petites routes désertes avant le retour pour le dîner.

L'animation de la soirée sera assurée par le groupe Smoking Chillums qui mettra de l'ambiance jusqu'au bout de la nuit.

Dimanche matin nous partirons pour une courte balade avec un pot de départ.

Le prix sera de 100 EUR en chambre de 2-4 lits ou 90 EUR en dortoir incluant les diners du vendredi et du samedi, road book et prix.

Les réservations sont indispensables. Pour réserver envoyer vos chèques à l'ordre du RAT au R.A.T., 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77 437 Marne La Vallée.



The Smokin' Chillums

Raid de Camargue

13 et 14 Avril 2002 :



La Camargue dans toute sa splendeur.

Départ d'un lieu célèbre entre tous puisqu'il s'agira de la place des Arènes à Nîmes le samedi 13 avril à 10 heures du matin pour une superbe balade dans le Parc naturel régional de Camargue. A midi buffet froid (vin et café compris), visite du musée ornithologique et après une randonnée surprise arrivée à l'hôtel pour l'apéritif, repas, soirée musicale.

Le lendemain départ après le petit déjeuner pour une balade qui vous conduira dans le coin le plus secret de la Camargue. Arrivée aux alentours de 13 heures chez Hubert Yonnet le plus prestigieux éleveur de taureaux de combat français. Apéritif à l'espagnole, paella maison et visite de la ganaderia en chariot tracté.

Retour sur Nîmes vers 16h 30 pour un pot de fin de Raid chez notre sponsor.

Tarif pour le week-end comprenant : trois repas (apéritifs, vins et café compris), hébergement, visites (musée et ganaderia), road-books, cadeaux souvenirs, pot de fin de raid : 100 EUR/pers.

Réservation obligatoires auprès d'Hervé Descamps, Palihès, 30170 MONOBLET, France tel : +33 (0)466 854 296 ou fax +33 (0)466 854 057 (herve.hdp@wanadoo.fr). Pour réserver envoyez un chèque de 50 EUR/pers.

Raid de Corse

28 Avril - 5 mai 2002

Le Départ de Marseille aura lieu le 28 avril à 19 heures à bord d'un navire de notre partenaire : la Compagnie Méridionale de Navigation. Repas à bord, logement en cabine. Arrivée à Ajaccio le lendemain matin à 7h.

Visite d'Ajaccio et de la presqu'île menant aux Sanguinaires puis direction l'hôtel Marinca à Olmeto jusqu'à Propriano.

Nous allons découvrir toutes les facettes de l'île de Beauté au cours de balades diverses au road-book, d'activités annexes comprises dans le prix total et d'un sautoir promenade en plein cœur de la Corse.

Chaque soir vous aurez droit à l'apéritif, repas typique (vin et café compris). Le petit déjeuner sera du type buffet froid. Le buffet du premier jour à midi, le pique nique du 3ème jour (vin compris), la balade en bateau à Bionfaccio, la remise des prix du rallye, les cadeaux souvenirs et les road-books...



Vous serez en plein cœur de la Corse.

Le programme du séjour sera le suivant :

28 Avril : embarquement à Marseille à 19h. Arrivée à Ajaccio le lendemain.

29 Avril : Départ d' Ajaccio, balade et installation à l'hôtel. L'après midi, balade dans l'arrière pays.

30 Avril : Balade vers la côte Ouest de la Corse : Chalanques de Piana, Porto, Evisa.

1er Mai : Balade dans le centre Corse et la côte est avec pique nique à midi vers le Col de Bavella. Soirée dansante.

2 mai : Journée activités diverses : Bateau, randonnée à pieds, pêche, baignade...



La côte Corse : magnifique !

3 mai : Journée rallye découverte avec itinéraire secret à retrouver ou balade au road book. Soirée remise des prix.

4 mai : Départ. Pot de fin de Rally à bord du bateau.

5 mai : Arrivée à Marseille à 7h du matin.

Les tarifs sont de : 500 EUR/pers. comprenant : Transport AR en cabine + transport des motos + repas à bord (tt compris) + petit déjeuner. Repas du 1er jour et pique nique du 3ème jour (tt compris), pension à l'hôtel (apéritifs, vin et café compris à chaque repas), balade en bateau, rallye découverte, road-books, remise des prix, cadeaux souvenirs, assistance technique sur place.

350 EUR/pers. si uniquement le séjour sur place sans transport. Nombre de place limité à 65 personnes.

Chambres couples ou pour les individuels logement en chambre de 3 personnes (pas de single).

Réservations obligatoires (acompte de 200 Eur/pers. à l'ordre de H.D.P. en mentionnant Corsica Rally au dos du chèque) auprès d'Hervé Descamps, Palihès, 30170 MONOBLET, France. Tél +33 (0)466 854 296 ou fax +33 (0)466 854 057 (herve.hdp@wanadoo.fr).

Les sponsors actuels de notre Corsica RAT Rally : Bridgestone, FR3, RAT, Société Estape, Hôtel Marinca à Olmeto (Corse), HDP, Technic Motos Nîmes, Office de Tourisme de Corse du Sud, www.321moto.com, Compagnie Méridionale de Navigation.

Macadam Trophy 2002

Voilà le succès du traditionnel Macadam Trophy, nous organisons deux week-ends exceptionnels pour 2002.

Le premier aura lieu le samedi 7 et le dimanche 8 avril et sera l'occasion d'une fête toute particulière avec vos concessionnaires.

En effet, le samedi sera organisée une grande journée portes ouvertes dans toutes les concessions qui vous permettra de venir essayer les machines et découvrir les nouvelles gammes de vêtements. Le dimanche, comme tous les ans : "Faites perdre l'air à votre concessionnaire !"

Un trophée sera remis au concessionnaire qui aura rassemblé le plus de participants pour cette balade (photo à l'appui), alors à vos road books !

Ce trophée sera remis en jeu à chaque Macadam Trophy, nous comptons donc sur vous pour relever le challenge !

Around the packs

St Quentin - Ozio Moto (02)

Dimanche 23 septembre, ce sont une trentaine de motos qui se retrouveront chez Ozio Moto pour le traditionnel Ran de Picardie organisé par le dynamique pack leader Yves Gamba. Après un petit déj' de bienvenu pris à la concession, le groupe quitta St Quentin pour un circuit sillonnant les recoins de la Picardie.

Après le déjeuné, le groupe a continué la balade par des routes en plein cœur de cette magnifique région que connaît si bien Yves.

La journée se termina par le pot de l'amitié et rendez-vous est pris pour l'année prochaine pour d'autres sorties avec le RAT Pack de St Quentin.

Nîmes - Technic Moto (30)

Cersica RAT Tour 2 " Eh oui, nous voilà revus, encore un peu saouls .. par la quantité de virages avalés .. et les pneumatiques bien usés. Quatre jours d'a par bonheur à avec une équipe super et pas le moindre pépin mécanique. Il y a bien eu la petite chute de collègue Xavier, un peu trop confiant sur des routes qui comportent beaucoup de pièges, mais cela n'a pas trop porté à conséquences.

Nous avons « atterri » en Corse le Mercredi matin après un voyage tip top dans le Scandola de la CMN. De suite nous sommes mis dans le bain en faisant faire un petit tour du côté des Sanguinaires ... où le bon monsieur qui était venu se ressourcer dans le calme n'a guère apprécié l'arrivée de la horde sauvage.

Après cette balade Ajaccienne, direction l'hôtel. L'après midi balade dans le centre Corse, 160 bonnes au programme pour se mettre en train ... Pas de surprises, les routes corse sont toujours aussi étroites, mais toujours aussi belles.

Le lendemain départ 9 heures pour aller vers le grand Sud ... On aurait dû être aux alentours de midi à Bonifacio ... Si Xavier n'avait pas confondu la route de Livia avec le circuit de Croix en Ternois ... **Bilan, un TTe00 froissé, un gendû, une chéviote et un pouce dans le sac.** Enfin c'était terminé pour lui, mal beau joueur il ne s'en prenait qu'à lui même.

Bonifacio nous a tout de même accueilli, et la balade en bateau fut superbe. Le retour le long de la côte permis à certain de tester les capacités de leur moto dans les grandes courbes bien revêtues !! C'est à la nuit, et en petit convoi tranquille que tout le petit monde rejoint l'hôtel ... Ou le civet de sanglier mijotait depuis le début de l'après midi.

Troisième jour, c'était le grand moment, celui que tout le monde redoutait, la fameuse « bouée des fous » de près de 300 kilomètres. La journée se termina par une sacré partie de manivelle dans la spéciale du pénitencier ... et heureusement personne ne dépassa ses limites ... faut dire qu'il faisait déjà bien sombre !!

Dernier jour en Corse, itinéraire libre à condition de déposer un road book le matin ... Avec Bertrand et Annie nous en avons profité pour reconnaître certains endroits qui nous accueilleront

lors du Corsica Rat Rallye de mai prochain ... A 16h tout le monde était à Bastia, le cœur un peu gros et les visages un peu tendus ... Eh oui, c'était déjà fini !

Un grand merci à Jo et toute l'équipe du Belvédère, notre hôtel de Coti Chiavari pour leur accueil, la qualité de la prestation hôtelière et la diversité des repas typiques servis en quantité gargantuesques chaque soir.

Merci également à La Compagnie Méridionale de Navigation dont le Scandola et surtout le Kalliste n'ont rien à envier à un excellent hôtel classé. Merci à la Société Estagel pour la réalisation du T-shirt souvenir que certains n'ont pas hésité à porter tout le long du séjour ... Je ne vous dis pas la couleur du dit T-shirt à la fin.

CORSICA RAT RAID 2002 : du 28 Avril au 5 Mai prochain ... Réservez dès maintenant, y'aura pas de la place pour tout le monde !!

Hervé Descamps

Lille - Avenir Moto (59)

C'est sous une pluie battante (une fois n'est pas coutume !) qu'une quinzaine de motos venues de toute la région et même de la Somme (bravo Joël !!) et de Nanterre (...) se retrouveront chez Avenir Moto, le dimanche 21 octobre, pour le traditionnel Ran des Monts des Flandres.

Sous la direction de Pierre Philippe et Xavier, les deux packs leaders de Lille qui par leur bonne humeur habituelle avaient réussi à faire oublier la pluie, le groupe se mit en route pour une balade d'environ 150 km.



Le parcours fut légèrement retouché compte tenu des conditions climatiques et des routes rendues très glissantes par le ramassage des béliers.

Tout cela n'entamera pas le moral du groupe qui se rendit à Bergues pour un déjeuné typique des Flandres.

Le retour, toujours sous la pluie, s'effectua par un passage obligé par le Mont Cassel et chacun se quitta en se donnant rendez-vous pour 2002 avec des balades qui feront découvrir des régions méconnues du Nord/Pas-de-Calais.

Bayonne - Esprit Moto (64)

16 et 17 septembre: Dimanche matin 8h30. Après le traditionnel petit déj' offert par Gérard, notre concessionnaire de Bayonne, une troupe de 10 Triumph file vers les collines basques.

Au programme, 4 cols dont le dernier abrite le sanctuaire de San Miquel de Aralar à 1200 m d'altitude. On domine la vallée comme d'un avion, décor surnaturel lorsque le rideau de brouillard se découvre.

Traversant la sierra de Urbasa, on accédera le rythme pour

rejoindre Estella sur le chemin de Saint Jacques avec une halte au monastère de l'arche pour plaque-niquer.

Christian sort du coffre de sa Trophy un apéritif et une bonne bouteille de bordeaux fort appréciés.

Un soleil radieux nous suivra sur le chemin de Compostelle jusqu'à notre halte de soir. Au passage, nous visitons Viana et la magnifique portail renaissance sculpté de son église.

Une petite route serpente au milieu des vignes jusqu'au "balcon de la Rioja" d'où nous contempions le vignoble dans son immensité. On aperçoit Haro où coule l'Elbe et le bon vin...

Accueil chaleureux à l'hôtel Higüna où nous passerons la nuit. Le centre de Haro est animé, surtout le curie Santo Tomas qui relie la place de la mairie à l'église ; vinotéques et bars se succèdent tel un chemin de croix. Vin rouge, jambon de pays, tapas et repas clôturent la soirée.

Lundi matin, nous rejoignons les montagnes basques sous la pluie.

A l'approche de la côte, vers Deba, un timide soleil nous guide en bord de mer vers les flancs tortueux du mont Jaizkibel avant de descendre sur la frontière à Hendaye où le groupe se disperse, prêt à repartir vers de nouveaux paysages.

Pour faire durer le plaisir, la semaine suivante, trois membres de notre groupe étaient à Valencia pour assister au Grand Prix moto: 120 000 spectateurs en délire venus acclamer leurs pilotes favoris, ça valait le détour !

Avignon - AD Motos (84)

Organisé conjointement par les Rat's pack de Nîmes et Avignon, cette sortie dans les monts du Ventoux fut un véritable succès.

Certes il y eut deux ou trois personnes qui regretterent de n'avoir pu suivre le rythme imposé mais comme ils avaient le road-book ils retrouvèrent sans aucune difficulté l'endroit où se déroula le repas de midi.

Les premiers en étaient quittes pour laisser leur estomac crier famine un peu plus longtemps, ce qui facilita les échanges et laissa aux cours le temps de reprendre leurs rythmes normaux.

A part cela le road book concocté par Florence Marie, le pack leader d'Avignon était au top et les paysages traversés (qui a dit trop vite ?), somptueux.

Cette petite auberge de Brantes (84) nous accueille toujours avec la même courtoisie et le repas fut excellent. (Auberge de Brantes , chez Marie Claire Duval : 04 75 28 01 68 une adresse à retenir)

La journée se termina par un pot de l'amitié à Fontaine de Vaucluse et tout le monde se quitta en se donnant rendez-vous pour une prochaine balade ...

Comme quoi lorsque les bonnes volontés s'allient !!



Belgique

Ath - Mourin & Cie

Dimanche 23 septembre:

Par un beau dimanche d'automne, environ une trentaine de motos se sont élancées sur les routes belgo-française dans la région du Hainaut occidental.

Après une première halte dans un café typique des années 70, les joyeux motards se sont ravitaillés dans un auberge où le groupe des soldats perdus de Napoléon les attendait à coups de tambour et de canon.



Le canon veille sur le RAT !



Le RAT Pack Mourin au grand complet.

L'après midi s'est clôturé au musée de la vie rurale de Mulsignies où plusieurs ont pu se rappeler des souvenirs d'enfance.

Calendrier 2002 :

24 mars : Run des Hauts Pays du Hainaut

19 mai : Run de la route des Géants

6 juillet - 7 juillet : Route des aracheurs de feu.

Contactez Christian Mourin au 00 32 475 701 180

Ertevelde - BMC Motors

Dimanche 26 août: C'est une dizaine de Triumphe dont un couple spécialement de la région parisienne qui se retrouvèrent près de Brugge sous un ciel lourd zébré d'éclairs et une température estivale.

Nous partîmes découvrir les petites routes sinueuses en plein cœur des polders des Flandres pour déjeuner au Motorcycle Loft Hôtel à Groenendijk.

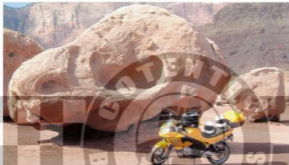
Après nous être restauré au soleil, nous reprîmes les petites routes pour nous rendre dans un estaminet typique afin de nous désaltérer sous cette lourde chaleur.

Pour finir cette balade, Christian, notre sympathique guide du jour, nous emmena toujours par ces petites routes prendre le pot de départ dans un bar au cadre typiquement motard (moto accrochée au mur, etc...)

Daniel de BMC Motors vous attends nombreux pour les balades prévues en 2002.

Letters

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



▲ Grand Canyon

Avec mon épouse nous venons juste de terminer un voyage de 2500 km qui nous a conduit dans un grand canyon à travers le Parc National de Zion. Nous voulons partager notre voyage avec les autres membres, en leur proposant nos photos. Voilà sûrement la plus belle, nous étions sur la route entre le South Pin et le North Pin, admirez les énormes rochers sur le bord de la route.

Gil Cogezurat, Brno, Colombie, USA.



Il ne manque plus que l'œil du tigre !

▲ Un Tigre sauvage

Voilà le photo de mon Tiger de 1996 ma "Supermoto". Je l'appelle « TigreTet » (« Peau de tigre »). Elle fait tourner beaucoup de têtes.

Walter Peterhans, Hori, Switzerland

▼ Vieux motard que jamais

C'était l'après midi, je faisais une balade. Comme le soleil commençait juste à tomber je suis arrivé à l'heure de la sieste. Je suis allé à la recherche de parking, il y avait cette vieille Triumph. Comme je n'étais pas sûr de trouver un parking, j'ai décidé de m'arrêter à côté de la Triumph. Elle était très ancienne et on s'est dit que nous avions pas mal de points communs.

En regardant les deux motos, je me suis posé ces trois questions : Que sera devenue ma Sprint dans 20 ans ? Quelle allure aura la moto qui sera à côté d'elle ? Est ce que cela sera mon tour d'être un vieux motard ?

Gary Harrison, Leicester, England.



Un jour Francis Paul a décidé de modifier son Adventure, depuis il ne s'arrête plus !



Lorne McCallan et sa Domie au sommet du Mont Washington.



L'âge diffère mais l'esprit est le même.

▲ Triumph hybride

Ma Triumph est le fruit du mariage entre un Adventure de 1996 et un Daytona de 97.

En fait j'ai débuté avec l'Adventure, j'ai commencé à modifier son avant et son arrière en lui greffant des morceaux de la Daytona - roues, hétrés, chaînes, plus un petit pare brise... Juste pour le fun.

Quand j'ai décidé de m'occuper du moteur, j'ai commencé par lui adjoindre trois litres K&N. Le bruit éclatant fut la partie la plus difficile à adapter, il a fallu que je modifie tout un côté de la moto. J'ai dû rectifier l'axe de roue et travailler sur les suspensions !

Francis Paul, Montreal, Canada.

▲ La haut sur la montagne !!

Un superbe voyage qui l'a conduit de Brampton en Ontario, à travers le Nord du Vermont jusqu'au point le plus haut du New Hampshire, le Mont Washington à plus de 2000m d'altitude. Sa Bonneville se porte comme un charme et totalise maintenant 10000 km.

Lorne McCallan, Brampton, Ontario, Canada.

Réductions diverses

Hôtels

EN AUTRICHE:

- Serfaus, Tiroi, Hotel Regina, 10% de remise, +43 (0)5476 6253.

EN ALLEMAGNE:

- Bad Peterstal, Black Forest, Hotel, Palmspring, 10%, +49 (0)7806 301.
- Ulm/Lehr, Hotel Engel, +49 (0)731 140 40 400.
- Morstadt, Winzerhotel 'Zum Seelbau', 10% +49 (0)6247 377.

EN FRANCE:

- Rhône-Alpes : un gîte dans les collines du Beaujolais vert à Doreize (Rhône), 10% de remise pour les membres, Monsieur et Madame Mahieux : 04.74.05.70.45.
- Pays Basque, 'Erretaldekobarda' chambres d'hôtes, 10%, +33 (0)5.59.54.29.77.
- Provence, Auberge de la Bernequede, 10%, +33 (0)4.90.54.32.54.
- Languedoc, Maison St Georges, bed and breakfast, 15%, +33 (0)4.68.33.36.71.

EN ANGLETERRE:

- A Torquay, The Exton Hotel, 10%, +44 (0)1303 293561.
- A Colwyn Bay, PAYS DE GALLES, Lawrence Ford Bed and Breakfast, +44 (0)1492 532993.

EN ESPAGNE:

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



Flat's dans les Montagnes Rocheuses.

● The 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 Cleblen : mike@rockymtnmoto.com



Les hauts lieux de la Grèce antique :

● Le tour opérateur Triumph Bike Tours offre 20% de remise aux Membres du RAT. Vous pouvez utiliser votre propre moto ou louer l'une des leurs.

Tarifs préférentiels : 2720€ pour un couple (2400€ en solo) moto fournie, 2400€ par couple (1920€ en solo) avec votre propre moto. Le transport par ferry peut être mis au point depuis le Royaume Uni.

Contact : Deb Siganakis au +30 294 84905 (1 tribuna@paran.gr)



Touring

● Le Highland Rider organise des voyages en Écosse, 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 846596, e-mail : jaw.altravel@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. Tél : 601 7 547 0900, e-mail : shattin@briahire.com.

● Martin de Giviss, un anglais installé dans le Languedoc Roussillon vous propose toute une série de balades dans les Pyrénées et les Cotidières. Logement en Bed and breakfast, garde-ferme et sécurité 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.

Locations de motos Triumph

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

Nous avons obtenu 10 % de remise sur la location d'une Legend au départ de San Francisco chez Dubbelu Motorcycle Rentals. Cette offre est valable pour toute location d'au moins trois jours. Contactez pour réserver Dubbelu au 415-495-1774, e-mail : dubbelu@subbiu.com.

● Eric's Bikes & Scooters à Zurich en Suisse, est un concessionnaire qui propose 5% de remise aux membres sur la location de motos Triumph. Tel : +41 (0)1272.7772.

Traversées en Ferry

● P&O Stena Line offre 30% de remise sur leurs traversées Dover-Calais. Pour les joindre : +44 (0)87 0600 0600, avec la référence YMS 50531 Retail Promotions.



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

Pour les contacter : +44 (0)1990

204402 référence BC047.

Pour les liaisons 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 ST/TRB pour les traversées traditionnelles et EX/TRB pour les aller retour à 5 jours. Pour les voitures utilisez le suffixe TRC.

● P&O North Sea Ferries offre 10% de remise sur la route Hull - Rotterdam ou Zeebrugge. Appelez au 01482 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.



Photos non contractuelles.

La classe à l'état pur
cotentinbritishbikes.free.fr

Mono-bras oscillant, somptueuse peinture, emploi généreux de la fibre de carbone et motorisation avec l'ultime évolution du fameux 3 cylindres à injection, voilà la Triumph Daytona spéciale Centenaire. L'aboutissement de 100 ans de traditions motocycliste. Une machine de classe pour amateur averti.

Liste des concessionnaires / www.triumph.co.uk / 3615 Triumph

DAYTONA CENTENARY

TRIUMPH[®]

I N D I V I D U A L

