

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE



No 24

ETI 2002



cotentin.nightrides.free.fr

L'héritage Turner :
L'innovation
comme tradition



ENFILER



FERMER



AU SEC

content.britishbikes.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.

TRIUMPH

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

TRIUMPH MOTORCYCLES LIMITED * HARROWBROOK ROAD * HARROWBROOK INDUSTRIAL ESTATE * HINCKLEY * LEICESTERSHIRE LE10 3JQ * TELEPHONE 01455 613210 * 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.



• **Bernd Knapig:**
Neil Beale
Tel: +41 14 62 31 32 Fax: +41 14 62 31 33
email: bernd.knapig@triumph.co.uk



• **Mike Dutton:**
Mike Dutton
Tel: 27 9 407 7085 Fax: 27 9 407 4748
email: mike@triumph.co.uk



• **Alvinje Adrich, Per-Åke, Scandinave & Suisse:** Nilsger Beck
Tel: +49 84 843 87 30 Fax: +41 14 62 31 33
email: nilsger.beck@triumph.co.uk



• **Greg Galey:**
Greg Galey
Tel: 478 64 306 4209 Fax: 478 64 305 205
email: greg@triumph.co.uk



• **Arthur Weaver:**
Arthur Weaver
Tel: +45 33 43 1146 Fax: +45 33 43 1201
email: arthur@triumph.co.uk



• **Pauline Dwyer:**
Pauline Dwyer
Tel: +41 14 62 31 32 Fax: +41 14 62 31 33
email: pauline@triumph.co.uk



• **Elia D'Amico:**
Elia D'Amico
Tel: +39 054 507 31 Fax: +39 054 507 31
email: elia@triumph.co.uk



• **Alexandra Gagnier:**
Alexandra Gagnier
Tel: +33 02 134 545 Fax: +33 02 134 525
email: alex@triumph.co.uk



• **Kaye Hurlbut:**
Kaye Hurlbut
Tel: 81 275 442 Fax: 81 275 446
email: kaye@triumph.co.uk



• **Gitta Lopez:**
Gitta Lopez
Tel: 840 8105 Fax: 840 8106
email: gitta@triumph.co.uk

www.triumph.co.uk

TORQUE est publié trimestriellement par la Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinckley, Leics, Angleterre LE10 3JP et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Rédacteur en chef: Neil Hedder
Editeur: Neil Hedder
Production: Neil Spurr Graphics
Publicité: Jane Kelly, News Shop Publications, Tel: +44 (0)1753 36028 Fax: +44 (0)1753 26436 Email: jayne@newsshop.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.

Sommaire

4 Triumph News

Incendie dramatique à Fusine Triumph et courses gagnées pour la Speed Four et la Daytona. Les dernières nouvelles du monde Triumph.

8 Speed Triple Challenge

La vue et le son d'un groupe de Speed Triple en bagarre sur une piste devant de nombreux fans Britanniques. Flash back au milieu des années 90.



16 Le Challenge de la montagne

Passer les Alpes auparavant considérées était une part du challenge pour un few des montagnés en Triumph. Passarelle.



22 L'homme

Edward Turner a été un pivot pour Triumph et l'un des plus grands noms dans l'histoire du motocyclisme. Retour dans les années 30 pour juger de son influence.

26 Boosté!

Roland Brown a boosté par un turbo une Bonnie et la porte-feuilles ne dit pas merci à l'US Highway Patrol.



31 RAT World

La saison est partie sur les chapeaux de roue pour les membres du RAT. Voyez ce qui se passe et comment y prendre part.

38 Lettres

Des membres nous disent et nous montrent leur joie et leur fierté.

39 Votres représentations membres

Le RAT vous aide à obtenir plus encore de votre adhésion avec une foule d'offres de réductions et de services.



Fi du feu !!

La reconstruction des locaux de l'usine Triumph de Hinckley endommagés par l'incendie du 16 mars a déjà commencé. La remise en route de la chaîne de production est programmée pour début septembre.

L'incendie a débuté aux alentours de 9 heures du soir dans le local T1 (première usine Triumph) et il est dû à un problème électrique. Les services d'urgence et d'incendie ont réussi à contenir le sinistre à la chaîne de construction, au magasin adjacent et aux locaux administratifs évitant ainsi qu'il se propage à toute l'usine. Aucun membre du personnel n'a été blessé. Les seuls dégâts que l'on peut déplorer aux ateliers de peinture ainsi qu'à ceux de montage des moteurs sont dus à la fumée et aux émanations. Les ateliers de dessin et de développement de même que le département habillage et accessoires, ce même que la nouvelle unité de montage T2, situés à un endroit bien différent, n'ont pas été affectés par le sinistre et ont continué à travailler normalement. La vente de machines pendant tout l'été, avant que la production ne reprenne, va pouvoir s'effectuer en



Le Prince Andrew, Duc de York, venu remettre le moral des équipes en visitant l'usine Triumph quelques jours après l'incendie. Il écoule du planning de reconstruction avec le Directeur Général, Karl Wharton.

utilisant les stocks tampons et en comptant sur celui des différents concessionnaires. Quelques modèles, dont malheureusement la nouvelle Speed Four qui venait juste de sortir, seront en rupture de stock jusqu'à la reprise de la production.

L'approvisionnement en pièces détachées ne subira aucun retard car les magasins n'ont pas été affectés par l'incendie. Un local a été loué à Lutterworth à une dizaine de kilomètres d'Hinckley afin d'être utilisé comme entrepôt temporaire. Cette nouvelle unité, entièrement informatisée, est en étroite liaison avec l'unité principale et se charge de la distribution des pièces détachées aux clients ainsi que de l'établissement d'un stock de réserve nécessaire afin de faciliter le redémarrage.

En fait ce sont 98 % des pièces qui sont disponibles dans les mêmes délais qu'auparavant pour la totalité du réseau.

Nous ne pouvons que nous féliciter des propos tenus par notre directeur Karl Wharton qui assure,

que k Triumph a produit depuis 100 ans un certain nombre de modèles qui ont fait date dans l'histoire de la moto... dès que l'usine sera en mesure de repartir nous allons en sortir d'autres qui vont marquer la nouvelle génération !!

Des débuts comme on en rêvait

La nouvelle Speed Four a débuté sa carrière en fanfare lors du meeting des 24 heures du Mans en avril dernier.

Organisé en ouverture de la grande course de 24 heures la Roadster Cup a vu en effet le jeune Tony Gallet, tout juste âgé de 20 ans se jouer de toute la concurrence et après avoir signé la pole remporter la course signant même le record du tour.

Préparée par Beaumont Motus la Speed Four pilotée par Gallet n'a été aucun moment inquiétée par le reste du peloton composé de Yamaha Fazer, Suzuki 650 SV et autres Honda Hornet ...





Strike Moto fait un strike !

Lors de la première manche du Championnat de France d'endurance à Ledenon, la Daytona 955i (numéro 100 pour célébrer le centenaire) préparée par le concessionnaire Français

Strike Moto, a vaincu tous les concurrents de la course des 300 miles. Après 4h30 de course, la moto rose se plaça en tête devant la meute de R1 et de GSX-R 1000 à ses trousses. Les pilotes victorieux, Michel Huin et Jean-Paul

Leblanc partirent de la 11ème place sur la grille composée de 45 concurrents et menèrent la moto à la victoire sans problème.

La course en série consiste en quatre courses similaires et Strike Moto prit part à chacune d'entre-elles. En plus de cela, le concessionnaire a également une équipe participant à la TT600 Cup en France et participera au Master d'Endurance au Mans, à Spa et Magny Cours.

Macadam Trophy - Avril 2001

Dix concessionnaires belges, 19 suisses, 2 allemands et 20 français avaient répondu à l'appel du Macadam Trophy des 6 et 7 avril dernier.

Après la journée portes ouvertes du samedi, nombres d'entre eux avaient prévu une balade le dimanche et bien que dans certaines régions la météo n'était pas de la partie, vous avez été nombreux à participer à ces balades aux quatre coins de chaque pays.

Ces balades ont rassemblé de 10 à 40 motos par concession...

Bref, un succès partagé par tous et nous vous attendons encore plus nombreux pour le Macadam Trophy prévu les 21 et 22 septembre prochain !

Sécurité d'abord

Pour garantir encore plus la sécurité de votre monture Triumph a rajouté au catalogue de ses accessoires une alarme dernier cri.

Serie 3 Datatool, cette alarme est une évolution du modèle précédent qui se branche directement sur le système électrique sans avoir à modifier celui-ci.

Les autres points particuliers :

- Alarme codée avec possibilité de déconnecter celui-ci en cas de perte du transmetteur.

- Possibilité de déconnecter l'alarme sonore.
- Mise en veille intelligente qui éteint la batterie ne se recharge...
- Fonction alerte visuelle.
- Haute-sensibilité anti-vibrations.
- Telex inviolables.
- Défectueux de déplacement.
- Algo alimentation.
- Code de désarmement aléatoire.
- LED de mise en route.
- Conformité aux normes les plus draconiennes actuelles.



Et si on y mettait une troisième roue ?

Nous avons découvert cette superbe Sprint RS dans un magazine australien ...

Suspension arrière indépendante, des performances au top, bagagerie incluse ...

Le prix de la bête : 27500 \$ australiens (soit quasiment autant d'euros !!) ... Achetez un trike et vous aurez l'impression de conduire une moto dit la pub !!

Disparition accidentelle de notre ami Claude Bogliolo

Le samedi 6 avril dernier nous avons appris avec stupeur, la disparition de Claude Bogliolo, notre ami et pack leader de Monaco.

Il semblerait qu'un chauffard lui ait coupé la route alors qu'il empruntait la route de la moyenne corniche qu'il connaissait si bien.

Ses obsèques ont eue lieu le 10 avril dernier et le RAT Pack de Monaco était au grand complet pour lui rendre un dernier hommage.

Toutes les équipes du RAT et de Triumph S.A., profondément touchées par cette triste nouvelle, présentent leurs plus sincères condoléances à sa famille et s'unissent à sa peine.

Claude tout sourire, lors du Raid de Monaco 2001 avec Bertrand Gotez.



Ouverture de la TT600 Cup

En levé de rideau des 24h du Mans, les 13 et 14 avril dernier, avaient lieu les premières courses de la TT600 Cup et de la Roadster Cup. Cette dernière voyait l'arrivée de la toute nouvelle Speed Four en compétition.

Lors de la finale de la TT600 Cup, après une bagarre qui fit rage pendant 10 tours, le jeune Eddy Velghe n'a devancé son copain Tommy Galliet que de 0"132 ! Le podium fut complété par

Ca pousse !!



John Pedronzo qui court en dragée aux USA a amélioré les performances de son 1200 Daytona en changeant toutes les tubures d'échappement pour la saison 2002 ... 9,9 secondes aux 400 m ... C'est pas mal pour un moteur stock ... et encore à carburant !!

Une touche perso

Donnez une touche personnelle à vos motos avec notre gamme d'accessoires disponibles au catalogue été.



- Pour les Daytonas et autres Speed Triple : un cache s'adaptant sur le trou de l'axe de la roue arrière, en aluminium anodisé, avec le logo Triumph ... La référence de cet article : A 9648000
- Pour la Bonneville America un nouvel accessoire chromé est venu se rajouter à la gamme déjà bien fournie, il s'agit d'un cache venant s'adapter au dessus de l'embrayage. Sa référence : A9738086.

Pour commander ces articles contactez votre concessionnaire.



Rudy Servol à 10"864. Les prochaines épreuves risquent d'être très animées...

N'oubliez pas qu'à chacune des épreuves, vous pouvez retrouver le stand du RAT !



Le podium de la TT600 Cup

Racer "Limited Edition" par Mécawin



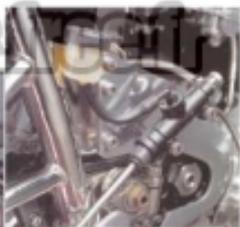
Le préparateur français, Franck Depoissier, vient de nous dévoiler une nouvelle réalisation sur base de Bonneville. Ce Racer "Limited Edition" est né d'une commande "full options" et ne sera reproduite qu'en quelques exemplaires. Cette version très spéciale est équipée de carburateurs racing FCR de 39mm, d'échappements Dual System Inox et donne une puissance finale de 85cv pour 172 kg !

A noter que le cadre a été poli puis nickelé (!) et que toutes les pièces aluminium ont été polies...

Ce modèle hors du commun sera commercialisé au prix de 27000€ mais il existe deux autres versions à 14950€ et 17500€ selon le niveau de finition.

Il est important de noter que toutes les pièces du Racer sont disponibles séparément pour les personnes possédant déjà une Bonneville.

X Company/Mécawin : +33 (0)2 38 95 36 37 ou www.mecawin.com





The Sound of THUNDER

Entendre et voir la première génération de Speed Triple en bagarre sur des circuits Britanniques au milieu des années 90 reste une expérience mémorable.

Chris Pearson jette un regard en arrière sur ces courses qui ont contribué à faire de ces "big triple" un grand classique.



L'original café racer Speed Triple a apporté un souffle nouveau au milieu des années 90.

cotentin

Tout a commencé en 1994 lors du traditionnel TT de Mallory Park avec une course des vieilles gloires !! Un bon paquet de grands noms des sixties et seventies ont pris part à une soi-disant compétition amicale sur les 1,37 miles du circuit. Ils pilotaient tous la même moto : Un Speed Triple !!

Ce ne fut pas triste... En particulier le baston que se livrèrent les deux américains Gary Nixon et Dave Aldana, ce dernier portait toujours son cuir peint couleur squelette... celui-là même qui, à son époque, n'avait pas été apprécié pour mauvais goût affiché par l'AMA au point de lui interdire de le porter en course !!

Eric Bailey, Inconditionnel de la marque, au vu du succès de cette épreuve, proposa la création d'une coupe de marque mono modèle...

Cette idée fut accueillie avec enthousiasme par le boss de Donington Park, Robert Fearnoll. Mobilis'associa au montage de l'opération en apportant un financement conséquent.

La série serait courue en préambule à certaines courses du championnat britannique. Les motos seraient identiques et appartiendraient chacune à leur pilote ou seraient prêtées par des concessionnaires. Ron Haslam, le pilote de renom apportait son aide et sa caution à la coupe.

Les seules préparations possibles sur la machine affectaient le réglage des suspensions et le pot d'échappement. Un seul type de pneumatique était autorisé : le BT50 Bridgestone racing.

Le Speed Triple faisait partie de la série des T300. Conçu comme un moderne café-racer, sans carénage et en guidons braceletts, ce n'était pas spécialement une machine de course !!



Toutes les machines étaient identiques ... et équipées de la même monte de pneumatiques.

**"les conditions étaient encore humides
et Philipps excellait sur ce terrain.
Manque de chance il se sortit à Starkey's."**

Le moteur était le même que celui du Trident 900 mais la boîte n'avait que 5 vitesses. Le couple et la puissance de la moto étaient tels que la sixième ne manquait à personne. Le trois pattes de 605 cc délivrait 97 CV et emmenait les 203 kg (à sec) de la moto à plus de 225 km/h. Pour arrêter le tout la machine était essentiellement équipée d'un double disque Nissin à quatre pistons très efficace. Le carter d'embrayage convenait parfaitement à l'usage normal de la machine mais il dépassait un peu trop pour le circuit, risquant de frotter exagérément. Il fut donc remplacé par un carter modifié, réduisant considérablement la largeur

du moteur. Au dépend toutefois du système de reniflard d'huile qui était incorporé au carter original. Afin d'éviter les projections sur l'extérieur de la moto le système a été remplacé par un long tuyau qui allait du moteur jusqu'au capot de selle pour finir dans la boîte à air. Le système n'était pas sans comporter un certain nombre de désavantages, en cas d'afflux d'huile dans les conduits d'admission cela se traduisait par des ratés et une fumée conséquente ... Pour remédier à cela la plupart des pilotes ont mis au point un système en T qui permettait aux pipes d'admission d'effectuer correctement leur office mais aussi aux résidus de se déposer

dans une boîte de récupération située un peu plus bas que la pipe. La modification ainsi réalisée a fait date et fut disponible en kit ... une évolution constructive de l'utilisation de la machine en course.

La première course eut lieu à Donington Park dans le jardin de Ron Haslam et le parc coureur était bien rempli. Les prix en nature étaient supérieurs à tout ce que l'on pouvait espérer en championnat Superbike. Chaque vainqueur de série remportait une prime de 2000 Livres Sterling ce qui a attiré dans la coupe Triumph pas mal de concurrents qui avaient déjà un palmarès conséquent.

Mark Phillips, Matt Llewellyn, Haslam et pas mal d'autres encore prirent leur place sur la grille de départ ... pour la majorité d'entre eux sur des machines largement sponsorisées ... avec l'aide de concessionnaires enthousiastes !!

Mark Phillips, qui n'était pas un inconnu sur les circuits anglais avait reçu l'aide de Steve Osberton qui avait acquis la machine et assuré la préparation. Bruno Tagliaventi, directeur des ventes de Triumph à l'époque nous déclare :

« Cette épreuve a donné au Speed Triple ses lettres de noblesse. Elle a également permis aux concessionnaires de s'impliquer dans le monde de la course et leur a prouvé que cela pouvait être extrêmement bénéfique pour eux. »

Le championnat avait acquis une certaine

notoriété, en particulier grâce à l'aide et au support de Mobil qui le dotait largement. Les prix distribués ont entraîné un maximum de réclamations et les démontages pour vérifier la conformité des machines n'étaient pas rares au contrôle technique. Fort heureusement la plupart des réclamations furent non fondées ... L'esprit de la coupe était bon, il n'y avait pas de place pour les tricheurs.

Ce fut une bagarre incessante entre Phillips et Llewellyn tout au long de la saison qui se prolongea jusqu'à l'avant dernier virage de Mallory ... Matt était en tête à ce moment et allait gagner la coupe ... mais ce diable de Phillips lui souffla la victoire ... qu'il avait acquit en étant plus audacieux sur un circuit très humide et pluvieux.

La finale se déroula à Donington ... les conditions étaient encore humides et Philips excellait sur ce terrain. Manque de chance il se sortit à Starkey's ... Llewellyn avait la coupe gagnée, il lui suffisait de passer la ligne d'arrivée. Eh bien que croyez vous qu'il arriva ... il se leuba à Goddard's, une épingle à cheveux serrée, et laissa la victoire à Paul Brown qui venait de la Supercup.

Ce ne furent pas les seules chutes de la journée : Haslam, qui bagarrait pour la troisième place s'en mit une en face des stands heureusement sans gravité et la place échut à Brian



coteauinbritishbikes.free.fr

Le Speed Triple Challenge a duré trois saisons en Grande Bretagne ... il a fait des petits en France et en Allemagne avec l'apparition des coupes TT600 ... à la grande joie des fans de Triumph.



En 1997, le challenge s'est couru avec la nouvelle version du Speed Triple, le T 509.

Morrison le pilote d'endurance. La gamelle de Llewellyn profita au « Captain » (surnommé ainsi en référence au premier mari de la princesse Anne, son homonyme Mark Phillips, capitaine de l'armée britannique !!) et c'est le populaire pilote de Lincoln associé à son concessionnaire qui purent faire le tour d'honneur. Non, seulement Mark venait de remporter la coupe mais il avait montré qu'il avait bien récupéré de l'accident spectaculaire qu'il avait eu six années auparavant avec la Yamaha Leclite.

En 1996, Phillips était encore considéré comme le favori de l'épreuve mais il se fractura la clavicule aux premiers essais et perdit ainsi tout espoir pour le titre.

Ce fut le spécialiste du TT David Jefferies

qui le remporta, Paul Brawn terminant second.

Quand apparut la nouvelle T 509 à la fin de la saison ce fut aussi un changement dans la politique de Triumph et le Speed Triple Challenge s'arrêta en 1997.

Il aura fallu attendre l'an 2001 et la création de la coupe TT600 en France pour voir réapparaitre un challenge de marque chez Triumph.

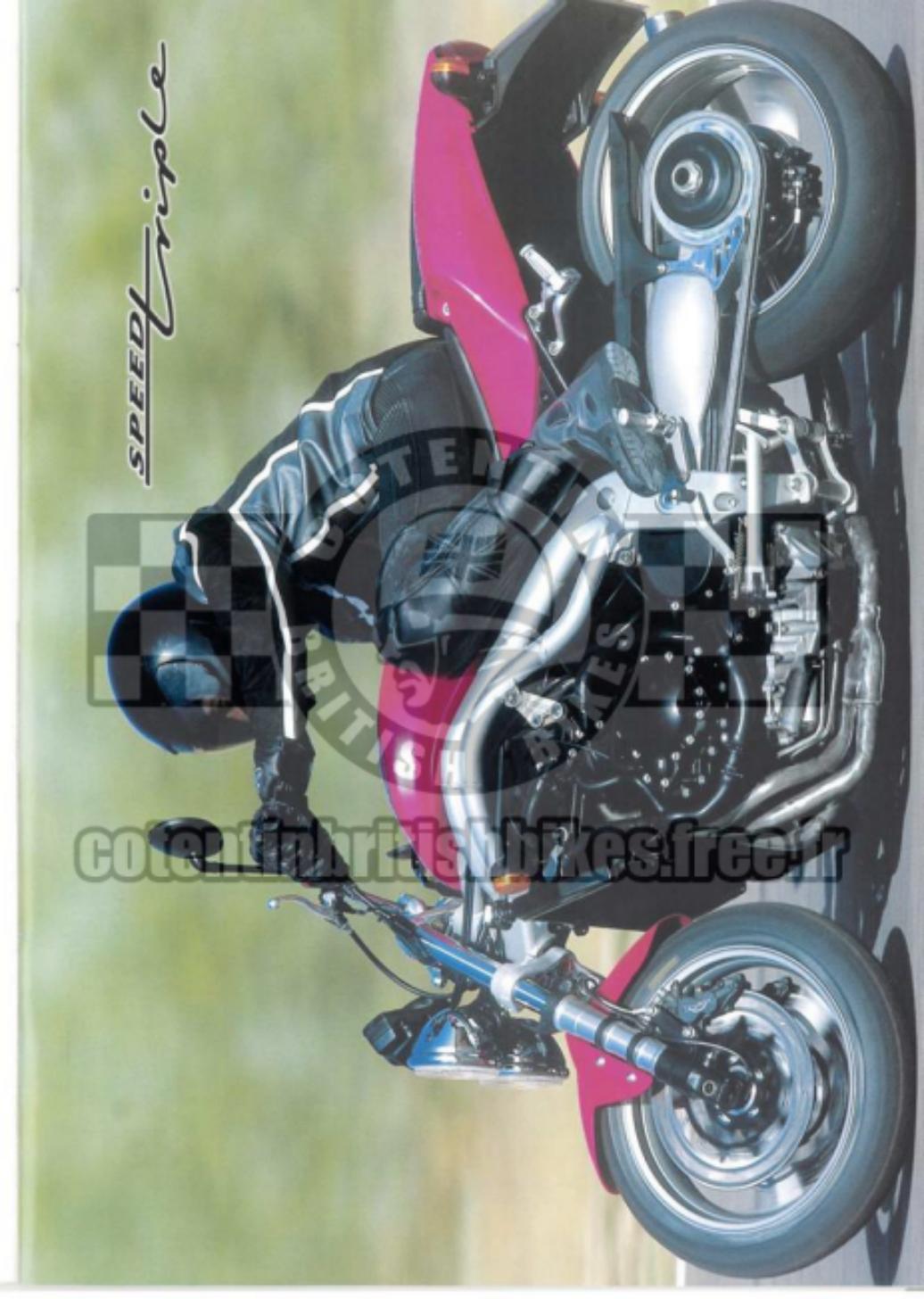
La Coupe TT600 voit maintenant s'affronter tout un tas de jeunes loups aux dents longues sur des machines identiques. De plus, le jeune Tommy Gallet qui est en train de s'illustrer lors de la 600 Roadster Cup sur sa toute nouvelle Speed Four ... nous prouve si besoin en était que l'esprit du Speed Triple Challenge n'est pas disparu !!

cotentinbritishbikes.free.fr

"Cela, plus le jeune Tommy Gallet qui est en train de s'illustrer lors de la 600 Roadster Cup sur sa toute nouvelle Speed Four, nous prouve si besoin en était que l'esprit du Speed Triple Challenge n'est pas disparu !!!"

SPEED
triple

BRITISH
MOTORBIKES
www.britishbikes.free.fr





91 DERRIÈRE L'ÉVOLUTION



Avec l'évolution, vous avez besoin de continuité, c'est pourquoi les pièces détachées Triumph fournissent à tous les possesseurs de Triumph d'Hinckley un haut niveau de service. Quel que soit la Triumph que vous conduisiez, où que vous soyez dans le monde, vous pouvez être assuré que le meilleur service possible vous sera offert concernant la fourniture des Pièces Détachées Triumph.



Afin d'optimiser les performances de votre Triumph tout au long des années, souvenez-vous d'appeler votre concessionnaire agréé pour toujours équiper vos motos de pièces d'origine Triumph.

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



TRIUMPH®

PIECES D'ORIGINE

Disponibles chez votre
concessionnaire Triumph



A la conquête de ... en Bonneville

Il se souvenait des nombreuses fois où il avait, sans succès, essayé de franchir ces cols mythiques ... Avec sa Bonnie, il y est arrivé ... C'est le début d'une histoire d'amour !!

La grimpette depuis Gavià ... Un véritable défi dans le mauvais temps.



cotentinbritishbikesnew.fr



es Alpes ...

le !!



Le barrage de Castillon. Une énorme réserve d'eau entourée par un paysage extraordinaire de cols étroits et de canyons.

rrivés à Lorrach, nous scrutons nerveusement le ciel tout en descendant nos motos du train. Les prévisions n'étaient pas bonnes pour la semaine mais ce n'était pas cela qui allait réfréner mon ardeur. C'était en fait le premier grand voyage que j'allais faire avec ma Bonnie.

Pourtant, à La Chaux de Fonds, nos lunettes de soleil dégoûtantes de flette ... nous avons décidé de changer nos plans.

Sur toutes les Alpes c'était la pluie assurée pour toute la semaine ... excepté pour le Sud du côté de la France ... Nous n'avons pas hésité longtemps, on y est allé !!

A peine avions nous passé Montoux que nous avons trouvé le soleil. A la terrasse d'un bistrot, pendant que nous buvions notre premier café au lait en nous débarrassant de la combinaison de pluie, un vieil homme (Suisse ... Français ?) nous aborda en nous demandant l'âge de ma moto. Cela sera une question qui me

sera fréquemment posée tout au long du voyage, preuve en est que les Ingénieurs ont su habilement combiner le passé et le présent pour réaliser cette nouvelle Bonnie.

Nous primes ensuite la route d'Annecy, étape incontournable pour qui se dirige vers le Sud, pas seulement pour sa gastronomie !!

Au passage, Uil, mon campère dans cette aventure, s'est bien marré quand je lui demande de prendre une photo originale ... Une Bonneville dans Bonneville (sur Arc en Haute Savoie) ... impossible de ne pas le faire !!

Après nous sommes montés jusqu'à 2600m d'altitude pour passer le Galibier ... Il faisait super beau, mais cela caillait un peu ... !! 600 mètres plus bas nous avons franchi le Lautaret et pris la route qui mène vers Briançon et Gap. Nous avons décidé de faire étape à Draguignan pour la nuit. L'hôtel n'était pas de la première fraîcheur mais le repas en ville, lui, fut un grand moment. Un souper que nous avons pris en terrasse ... comme si nous étions en plein mois d'Août en Provence.



Sur la route du col ... Y'a pas plus de végétation que de monde !!

Sur les routes de la
région, la Bonnie
m'enchantait par sa
maniabilité et par son
couple impressionnant...

cotentinbritishbikes.free.fr

Nous sommes restés deux jours dans le coin et après nous avons décidé de filer vers le Sud ... C'était le moment de la récolte de la lavande et nous roulions dans une atmosphère toute embaumée. Le paysage de ces étendues odorantes sans fin était tellement beau que nous avons passé un rouleau de pellicule entre Sault et le Mont Ventoux. Au loin la crête enneigée du géant de la Provence nous faisait de l'œil. Nous avons grimpé jusqu'à son sommet entièrement pelé, et nous aussi nous nous y sommes pelés ... Il n'est pas bien haut le bougre, mais qu'est ce qu'il y fait froid !!

On est redescendu vite fait ... pour boire un café et visiter un marché aux puces ... il faisait meilleur : 33 degrés !!

Sur les routes de la région la Bonnie m'enchantait par sa maniabilité et son couple moteur impressionnant ... Il faut dire que nous l'avions quelque peu amélioré en changeant l'échappement !!

On a cherché un bout de temps une chambre dans l'un de ces merveilleux villages provençaux, sans succès. On a fini par atterrir à Aix en Provence, UII, qui redoutait la grande ville, a finalement été séduit par cette cité, superbe exemple d'architecture provençale et de plaisir de vivre à la française. Nous avons passé la soirée au restaurant de Paris, sur le cour Mirabeau, l'un des hauts lieux Aixois.

La veille, dans les gorges de la Nesque, nous avions eu un aperçu des canyons français et de leurs routes superbes ... Aujourd'hui c'est le Verdon qui nous tendait les bras !! Nous l'avons abordé par le Nord, du côté Castellane.

Il faisait tellement beau que nous avons décidé de franchir le Col de la Bonette - le plus haut d'Europe - habituellement noyé dans les

De Bormio on monte sur
le Stiller Joch par le sud.



nuages et le brouillard. Par chance, il y avait une belle visibilité et nous avons pu admirer le paysage qui va de la Méditerranée au fin fond des Alpes. Il nous fallait regagner la brume aussi c'est avec une certaine tristesse que je laissais doucement la Bennie descendre vers Barcelonnette, notre étape pour la nuit. J'écoutais les bruits de la montagne juste troublés par celui des pneus qui crissaient. On a juste rencontré deux gars en BMW que l'on a retrouvé un peu plus tard dans le même hôtel que nous !!

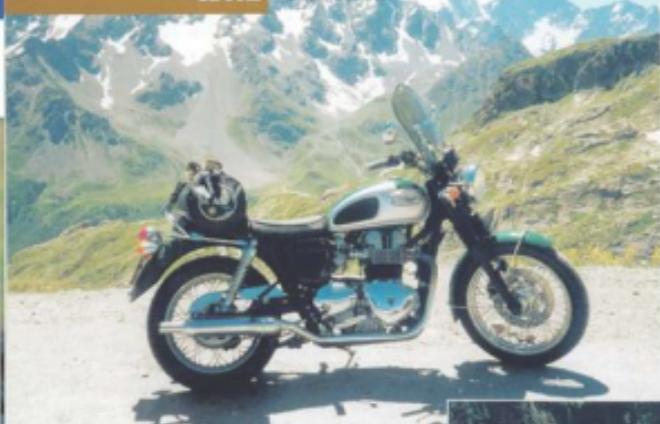
Dans toutes les conditions le moteur de la Bonnie s'est merveilleusement comporté ... que ce soit sous la pluie battante de la Suisse comme sous les 33 degrés de la Provence.

Le lendemain nous avons pris un bout

d'autoroute pour gagner plus rapidement le lac de Côme. Nous avons trouvé sur place un superbe petit hôtel. Notre nuit fut troublée par un énorme orage qui éclata au dessus de lac. C'était reparti pour la flotta. On s'est équipé pluie, étanchéifiant nos bagages et s'assurant que nos papiers étaient facilement accessibles. Il nous fallait aborder un truc qui nous avait précédemment fait renoncer : Le Stifiser Joch ... La dernière fois il était tout enneigé ... C'était reparti ... On va bien voir s'il est infranchissable. En fait, la montée malgré sa réputation infernale n'est pas si terrible que cela ... On y rencontre simplement la pluie et le froid quand on a de la chance !! Les virages sont extrêmement serrés et le trafic est impressionnant. Arrivés au sommet on



Dans toutes les conditions le moteur de la Bonnie s'est merveilleusement comporté, que ce soit sous la pluie battante de la Suisse comme sous les 33°C de la Provence.



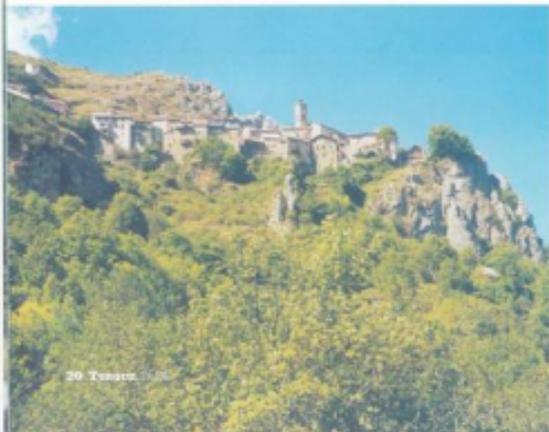
Découvrir le Grand Canyon du Verdon depuis Castellane, le plus beau point de vue sur les gorges.

Les virages sont
extrêmement
serrés et le
trafic est
impressionnant.



cotentinbritishbikes

Pas un arbre au col de la Bonnette, le plus haut d'Europe !!



s'attendait à trouver les plats typiques du Stiffler, comme on nous l'avait promis dans les prospectus allemands ... Et bien ce n'était que de la bouffe insipide et, surtout à un prix exorbitants !! Tout en se réchauffant un peu nous admirions les jureurs qui étaient venus là en vélo ... Impressionnant ... Cela relativisait quelque peu notre performance !!

Des éclairs commençaient à envahir le ciel alors que nous descendions vers Meran. Nous avons quand même réussi à manger dehors avant qu'il ne pleuve.

Nous étions le week-end et sur les routes il y avait de plus en plus de motos. Est-ce qu'il fallait saluer ou non ? Eternelle question ... En fait s'il fallait saluer tout le monde on aurait jamais la main gauche sur le guidon !!

En Italie, pas de problème, ils ne saluent pas parce qu'il y a trop de bécanes. En Suisse, ils ne saluent pas parce qu'ils vont trop vite. Les Français eux aussi montent comme des fiévreux mais ils saluent avec le pied quand ils le doublent ... C'est sympa, surtout sachant qu'ils

J'ai eu plus de
20 motos mais
cette Bonnie
est celle que je
préfère.



Bonneville en France ... Un village à juste 20 minutes de Genève.

ont vu à notre plaque que nous étions Allemands !! Le lendemain, lorsque nous avons passé le col de Jaufen, le proprio du restau où nous avons mangé nous a assuré accueilli près de 1000 motos les jours de beau temps ... On aurait pu croire qu'il exagérait ... cela devrait être pourtant vrai, vu le paquet de bécanes qui étaient là alors qu'il faisait moche !! Il y avait un gars qui était venu là avec un W650 Kawa et nous avons longuement discuté et comparé nos deux motos ... Finalement nous avons conclu que c'était une façon de concevoir la bonne entente entre les motos anglaises et japonaises !! C'est pas certain que cela soit aussi facile de convaincre les bikers crasseux qui roulent en Harley (je vais me faire des amis !!)

J'avoue être complètement satisfait des qualités de ma Bonnie ... maintenant complètement souillée par la route et la boue ... tant et si bien qu'elle ressemble de plus en plus à l'original.

Arrivés au Tyrol nous avons retrouvé ma femme qui venait de Hanovre. Nous avons tiré

vers le lac de Garde puis été voir jouer Aïda à Vérone. De là nous sommes descendus rapidement vers la Toscane ... en tout une bonne dizaine de jours en Bonnie.

Motocycle bot m'avait été fidèle pendant une bonne trentaine d'années ... pourtant je l'ai remplacé par un intégral flamant neuf pour le voyage de retour ... En fait celui-là je l'avais depuis un bout de temps, ma mère qui se faisait du souci me l'avait offert pour mon anniversaire.

J'ai ramené ma Bonnie à mon concessionnaire de Syke, près de Brème pour une révision et le changement du bouchon de réservoir (j'avais perdu le mien en Italie). Quelques jours plus tard je l'ai récupérée - il pleuvait de nouveau ... J'avais un peu honte, ils l'avaient si bien lavée !!!

Depuis le début de ma vie de motard, j'ai eu plus de 20 motos mais cette Bonnie est celle que je préfère. Maintenant elle est bien au chaud dans mon garage pour un petit moment ... Elle a bien mérité de se reposer après ce périple !!



La brochure de l'usine Triumph présentant l'équipe victorieuse de l'ISDT 1949 avec Alex, Mann et Guymer.

LA REVOLUT

L'arrivée chez Triumph d'un jeune créateur talentueux nommé Edward Turner transforma les fortunes de la société dans les années trente. A peu près une décade plus tard Triumph entama les années cinquante en tant que leader mondial du motorcycle. Par Jim Reynolds.

Dans notre dernière édition nous avons vu comment la Triumph Engineering Company avait été rachetée par un entrepreneur nommé Jack Sangster dans les années trente, et qu'alors le jeune Edward Turner prit service en tant que créateur en chef et directeur général. C'était l'homme qui donna à la société de nouveaux objectifs et le flair requis, même s'il procéda avec une prudence certaine.

Il commença par réduire légèrement les salaires, et augmenta les prix des petites machines, génératrices de pertes. Ensuite le directeur des ventes fut informé qu'il serait à l'avenir un directeur de zône visitant la clientèle et abandonnant ainsi son fauteuil de bureau. Et Turner restyle les modèles monocylindres – le produit principal de la maison – pour leur donner une apparence plus incisive. Les ventes commencèrent à se relever.

En juillet 1937 fut annoncée la contribution historique à la moto anglaise de Edward Turner. La Speed Twin 500cc à cylindres parallèles offrait au public la puissance du double cylindre, agrémentée de l'avantage d'une rotation plus souple, de meilleures accélérations et d'une

flexibilité motrice accrue.

La tonalité de l'échappement était très agréable aussi. Ce fut un succès immédiat, et l'usine de Coventry eut de la peine à suivre la demande. En 1938 vint la "Tiger 100", un petit frère sportif de la Speed Twin et avec une vitesse de pointe suggérée par son nom.

Turner faisait preuve d'une touche magique en matière de styling et de création, mais en matière de course il était aveugle. Une paire de jerrons, Ivan Wickstead et Marius Winslow, approchèrent le grand monsieur à la Pele annuelle du Motorcycle tentant d'obtenir la disposition de la nouvelle Speed Twin pour s'attaquer au record en 500cc du circuit de Brooklands. Turner déclina la demande comme étant une perte de temps.

Ce fut une réponse à courte vue. Brooklands était alors le circuit renommé où des spécialistes de la vitesse créaient du bruit et cassaient des records grâce auxquels des fabricants zélés se permettaient d'en user pour leur publicité. Il ne fut toutefois pas aisé de se débarrasser de Wickstead et de Winslow (par leur nature, des briseurs de records ne se laissent pas faire), car ils achetaient leur Triumph chez un distributeur.

Préparé avec soin, moteur « gonflé » et partie cycle réduite au poids minimum absolu, l'engin fut mis au point pour la grande tentative. En octobre 1938, Wickstead établit un nouveau record de la classe des 500cc à la vitesse de 118 miles à l'heure.

Edward Turner réserva des pages entières de publicité pour en informer le monde et il invita les deux partenaires à Coventry pour discuter de leurs projets futurs. Mais tout fut arrêté lorsque les ambitions d'Adolf Hitler mirent l'Europe à feu. Brooklands ne servit plus jamais comme circuit de courses, et c'est ainsi

L'équipe de l'International Six Days Trials de 1955 avec Alex, Giles et Wicken sur une Triumph Trophy 500cc.



ION 'TURNER'

que le record 500cc resta toujours attribué à Wickstead sur la Triumph.

Essayons de mesurer combien significative fut la Speed Twin en ce temps-là. Ce modèle bicylindre de Triumph supplantait les ventes de tous les autres fabricants, qui devaient lutter pour écouler leurs monocylindres traditionnels.

Norton, cet autre grand fabricant de machines de course, annonça qu'il ne participerait plus à titre officiel à la saison des courses de 1939, mais concentrerait ses efforts à produire des machines pour les estafettes militaires.

« De la blague » dit le regretté Freddie Firth, un des membres de l'équipe Norton de ce temps lorsque je l'ai interviewé dans les années '80. « Ils étaient incapables de vendre leurs vieux monocylindres face à la nouvelle Triumph, et ils avaient besoin de ce commerce avec l'armée pour survivre. Ils ne pouvaient se permettre de participer aux courses ! » Peut-être bien que l'antipathie d'Edward Turner pour la course était après tout une bonne idée.

À la déclaration de guerre en 1939, Triumph mit au point une bicylindre 350cc légère pour usage militaire, mais l'usine située Priory street fut réduite en cendres lors d'un raid aérien sur Coventry. A un instant cela avait été une usine en pleine activité, le lendemain c'était une coquille fumante.

Des bâtiments provisoires furent trouvés à Warwick, mais la signification réelle de cette apparente tragédie fut que le gouvernement accorda de l'aide à la société pour construire une usine toute neuve hors ville. La nouvelle localisation était le village de Meriden, mais le projet ne put commencer avant que le pouvoir de Whitehall n'ait surmonté les objections du Conseil Rural du district de Meriden. En 1942 la nouvelle usine était opérationnelle, produisant le monocylindre de 350cc 3HW pour l'armée à titre de participation à l'effort militaire. Lorsque revint la paix en 1945, la société

proposa la 3H en version civile, la Speed Twin, le Tiger 100, et un nouveau modèle bicylindre nommé 3T de 350cc. Les Twins étaient munis de fourches télescopiques, une nouveauté chez Triumph, introduite en 1941 déjà par la société londonienne Matchless sur ses modèles militaires.

Matchless n'épargna pas sa critique voyant que Triumph coplait son idée. Turner répondit par des pages entières de publicité disant « Tout ce qui brille n'est pas or » suggérant ainsi que la version de Triumph était supérieure. En fait, les fourches télescopiques apparurent initialement sur des BMW dans les années '30, et c'est là que Matchless fut le premier à les copier !

Les courses reprirent sur l'Ile de Man en septembre 1946 : le Grand Prix de Manx. Un fermier irlandais du nom de Ernie Lyons fut inscrit sur une Triumph, qui n'avait ostensiblement rien à voir avec l'usine de Meriden où tous les efforts se portaient sur le développement de nouveaux modèles routiers. Toutefois, Freddie Clarke, vieux rat de la compétition avait aidé à la mise au point de la machine par les frères McCandless à Belfast. En toute discrétion, sans un mot au contremaître...

Le GP 500cc de Manx fut couru sous une pluie torrentielle. Le vainqueur de 1938 Ken Bills était le favori certain sur une Norton Manx préparée par le renommé Steve Lancelotti, mais Ernie Lyons quasiment inconnu en Angleterre fut le plus rapide sous la pluie alors que Bills roula plus prudemment.



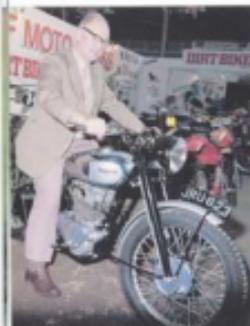
La contribution historique de Turner au motocyclisme britannique : La Speed Twin 500cc de 1937.

Le Tiger 100 présenté en 1938 comme le frère sportif de la Speed Twin.



Un autre succès pour Turner et Triumph : la Thunderbird de 1949.





Jim Alves, membre de l'équipe victorienne de l'ISDT avec une Trophy TR5 de 1949.

Le gars à la Triumph gagna la course, une victoire fameuse, et par la suite Triumph proposa très vite une machine de course 500cc, la Grand Prix. Elle avait une sonorité d'échappement merveilleuse grâce à ses mégaphones ouverts. Sa tenue de route n'était pas des meilleures mais néanmoins elle gagna quelques courses majeures, notamment le GP de Manx en 1948 avec Don Crossley en selle. Mais cette machine ne faisait pas le poids vis-à-vis de l'excellente Norton Manx et début des années '50 elle fut abandonnée.

La course routière n'était sans doute pas la tasse de thé favorite d'Edward Turner mais il reconnaissait que c'était une bonne manière de prouver les qualités d'une moto. En 1948, lors des Internationaux de Six Jours (actuellement ISDT) l'équipe britannique participant au Trophée International comprenait trois Triumph 500, spécialement préparées et munies de moteurs à cylindres en alliage léger hérités des moteurs de générateurs d'avions du temps de guerre.

L'équipe Triumph remporta avec le grand trophée de ce qui était en fait les Jeux Olympiques du motocyclisme. En fin de cette année fut annoncé le modèle TR5 Trophy. Ce fut un nouveau succès populaire tant près des amateurs de courses que des routiers.

Si vous avez un jour la chance de pouvoir conduire une de ces Trophy 500, saisissez l'occasion ! Vous saurez tout de l'attrait d'une Triumph voici 50 ans : un moteur doux et flexible, une légèreté incomparable et une facilité de déplacement merveilleuse.

En vitesse elle trottait un peu, mais elle n'était conçue comme une machine de course. Elle était créée pour parcourir des routes de campagne, des petits chemins, des avenues ou de quelconques pistes. De nos jours un TR5 vaut cher, et si vous avez la chance de la conduire, vous saurez pourquoi.

Tout en faisant leur petit effort de participer au Trophée ISDT 1948, Triumph avait inscrit une équipe d'usine de trois machines, et avait emporté le prix constructeurs. En 1949, 50 et 51 ils firent de même. Menés par Jim Alves, un gars de Somerset au toucher des gaz délicat, ils remportèrent un franc succès. Lorsque l'A.C.U. introduisit la Trials Driver's Star, un curieux vieux nom du championnat des British trials, le vainqueur de la première année fut le talentueux Alves.

En 1949 vint une autre percée lorsque fut lancé le modèle 6T de 650cc. Il répondait à la demande du marché américain pour une puissance accrue facilitant les trajets sur leurs autoroutes longues et rectilignes. Cette machine fut baptisée d'un nom provenant du folklore américain : Thunderbird. Ce nom plut aussi à la puissante Ford Motor Company et elle obtint de Triumph l'autorisation d'en user pour une nouvelle voiture sportive.

Le lancement de la Thunderbird fut un modèle du genre. En septembre trois machines effectuèrent 500 miles sur le circuit de vitesse à Mantilly au sud de Paris. Deux d'entre elles tournèrent à la moyenne de 90 mph, et la troisième, victime d'une fuite au réservoir d'essence, réalisa 86 mph de moyenne. Ensuite elles effectuèrent un dernier tour à plus de 100 mph - le chiffre magique dont on parlait souvent mais non réalisé par une machine routière. C'était une démonstration sensationnelle des performances et de la résistance de ces nouvelles machines, et la publicité fut énorme.

Mieux encore, ce n'étaient pas des exceptions d'ingénierie qui seraient copiées dans quelques mois à l'intention de monsieur tout le monde. Si, impressionné par les informations sur cette nouveauté, vous venez rendre chez un distributeur Triumph local, pour la voir de près, la voilà et se trouvait en salle d'exposition.

Elle ressemblait très fort à la Speed Twin bien connue, avec le même cadre, la nacelle bien nette encadrant le phare et un moteur extérieurement semblable. Elle était teintée d'un bleu distingué, un peu voyant pour certains goûts plus habitués au noir, mais il n'y avait pas moyen de s'y tromper : c'était une Thunderbird.

Triumph entama les années '50 et une époque de prospérité croissante avec une gamme forte : des bi-cylindres de 350, 500 et 650cc aptes à répondre à la plupart des goûts. Elles avaient vraiment de l'allure. La Tiger 100 du début des années '50, distinguée dans ses teintes argent et noir, fut de tout temps et de par le monde un jeyau - d'un prix abordable et disponible. L'usine Triumph d'Edward Turner apparaissait comme le meneur mondial.

Ivor Wicksteed réuni en 1996 avec la Speed Twin 500cc à comprendre avec les autres établis un nouveau record de 110 mph à Brooklands en 1936.



TRIUMPH®

Tommy Gallet #5
Beaumont Moto

La Speed Four
est un Roadster Sportif.

cotentinbritishbikes.free.fr

DÉMONSTRATION

1^{ère} sortie
aux 24h du Mans

ROADSTER 600
Cup

Pôle
Record du tour
Victoire



Liste des concessionnaires : Internet -> www.triumph.co.uk • Minitel 3615 Triumph

ELLE BIE

Il ne s'agit pas d'attirer l'attention de la police de la route... Roland se débâte !!

Roland Brown parvient, grâce à l'aide d'un turbo-compresseur, à obtenir d'un Bonneville deux fois plus de puissance que l'origine !! Cela lui coûte quand même un max ... au fur et à mesure de ses rencontres avec la police de la route !!

britishbikes.free.fr

Attendant sagement assis sur la selle de la Bonneville qu'un officier de police ait fini de remplir mon PV je ne pouvais pas m'empêcher de sourire au comique de la situation.

Lorsque j'avais essayé la nouvelle Bonnie, produite par Hinckley il y a quelques temps je m'étais efforcé de retrouver les sensations de l'ancien temps en faisant la limande sur le réservoir pour atteindre le fameux « ton » (160 km/h). Ici, à Daytona, avec l'aide du turbo monté sur la même machine, les choses avaient été quelques peu différentes... et quelques peu excessives !!

Comme je ramena la moto à son proprié-

taire Brian Olson après mon essai, je n'ai pu m'empêcher de mettre une touche finale à cette expérience ... en mettant gros gaz pour atteindre le fameux « ton » ... Et c'est là que j'ai vu le radar sur le coté de la route !!

Un peu plus loin il y avait le comité d'accueil ... Et un certificat de passage à 162 km/h qui m'a coûté la bagatelle de 266 \$ (On n'est pas loin des 220 euros !!)

C'était un peu cher payé l'essai de la nouvelle production de ce diable d'Olson ... mais j'avais au moins la preuve officielle des capacités de la bestiole !!! J'ai évité de dire au policier qui m'avait « shooté » que s'il m'avait pris un peu plus loin il aurait pu lire sur son pistolet radar une vitesse autrement plus élevée !!

Preuve en était que les PV étaient la rançon

CACHE EN SON JEU

examinatechibikes.free.fr

Et oui, c'est aussi ça la Daytona Sport Week !



Biton, 2, 4, 6, 8, 10, 12, 16, 20, 24, 28, 32, 36, 40, 44, 48, 52, 56, 60, 64, 68, 72, 76, 80, 84, 88, 92, 96, 100, 104, 108, 112, 116, 120, 124, 128, 132, 136, 140, 144, 148, 152, 156, 160, 164, 168, 172, 176, 180, 184, 188, 192, 196, 200, 204, 208, 212, 216, 220, 224, 228, 232, 236, 240, 244, 248, 252, 256, 260, 264, 268, 272, 276, 280, 284, 288, 292, 296, 300, 304, 308, 312, 316, 320, 324, 328, 332, 336, 340, 344, 348, 352, 356, 360, 364, 368, 372, 376, 380, 384, 388, 392, 396, 400, 404, 408, 412, 416, 420, 424, 428, 432, 436, 440, 444, 448, 452, 456, 460, 464, 468, 472, 476, 480, 484, 488, 492, 496, 500, 504, 508, 512, 516, 520, 524, 528, 532, 536, 540, 544, 548, 552, 556, 560, 564, 568, 572, 576, 580, 584, 588, 592, 596, 600, 604, 608, 612, 616, 620, 624, 628, 632, 636, 640, 644, 648, 652, 656, 660, 664, 668, 672, 676, 680, 684, 688, 692, 696, 700, 704, 708, 712, 716, 720, 724, 728, 732, 736, 740, 744, 748, 752, 756, 760, 764, 768, 772, 776, 780, 784, 788, 792, 796, 800, 804, 808, 812, 816, 820, 824, 828, 832, 836, 840, 844, 848, 852, 856, 860, 864, 868, 872, 876, 880, 884, 888, 892, 896, 900, 904, 908, 912, 916, 920, 924, 928, 932, 936, 940, 944, 948, 952, 956, 960, 964, 968, 972, 976, 980, 984, 988, 992, 996, 1000

obligatoire de toute adjonction de turbo sur une Bonneville !!

Si tu veux changer radicalement le caractère d'une moto, n'hésite pas, colle lui un turbo ... A l'origine la Bonnie nouvelle génération est coupleuse, elle permet de cruiser en toute sérénité. Elle a une image un peu différente de sa prestigieuse devancière la T 120 des années soixante plus café racer... En fait l'adjonction d'un turbo lui fait retrouver ses vraies racines. Le bicylindre ainsi boosté devient une bête de la route qui réclame une conduite bien agressive !!

Cela fait longtemps que les bicylindres en ligne ne sont plus les rois du bitume mais celui-là, avec son turbo qui pousse, retrouve le rang qui fut le sien durant près de quatre décennies.

Au banc, les chiffres parlent :

Avec un kit "Stage 1" et un turbo réglé à 0,48 bar, on passe d'une puissance de 53 à 89, 6 CV à 7300 tours... Tout cela sur la partie supérieure de la courbe !!!

Si on prend un "Stage 2", le truc sur lequel je suis monté avec une poussée réglée à 0,69 bar, c'est 108, 9 bourriques à la roue arrière que l'on



Le turbo booste le couple, n'est pas très impressionnant mais il double la puissance au ralenti.

Brian a utilisé le turbo Aerocharger avec succès sur les trois pattes avant de l'essayer sur la nouvelle Bonnie.

recupère au même régime !!

Olsen, basé à Rapid City la bien nommée, dans le Dakota du Sud, équipe tout un tas de Triumph avec des turbos. La Bonnie est le dernier modèle qui a subi la transformation. Au début, il transformait des voitures puis des motos-neige. Un jour il s'est mis à la bécaune, en particulier aux Triumph. Quand il a su que la Bonneville allait revenir dans la gamme il n'a pas hésité une seconde et fut le premier à en acheter une chez son concessionnaire.

Il équipe ses motos d'un turbo Aerocharger utilisé depuis de nombreuses années sur de nombreux V-twin et autres 4 cylindres en ligne. Quand je suis monté sur la bestiole, il venait juste de la terminer ... Je fus agréablement surpris. Vous allez me dire avec son turbo greffé sur le bicylindre, il y avait comme un je

ne sais quoi de fou furieux dans l'aspect extérieur de cette moto. Par contre, de la selle, tout semblait normal ... Y'avait juste la sonorité dès que j'eus démarré l'engin qui m'a un peu surpris ... Il faut dire que Brian avait arrangé les pots à sa sauce et en les resoudant ... il avait oublié les chicanes !! Le déclenchement du turbo était relativement haut dans les tours, cela m'incita à penser que la conduite serait relativement facile malgré la circulation intense.

En fait, se diriger vers les faubourg de Daytona avec cette moto fut relativement plaisant ... en restant dans les régimes inférieurs ... car il suffit de tordre un peu la poignée de droite et c'est parti ... sans commune mesure avec le modèle stock. C'est là où tout se corse. Dès que l'on atteint le point de déclenchement du turbo la Bonnie est radicalement transformée. Vous vous retrouvez propulsé en avant dans un hurlement rageur, la pression dans les bras et les épaules devient insupportable et il ne vous reste plus qu'à vous cramponner au guidon - fort heureusement plus large - tout en cachant votre ferreur sous un sourire un peu crispé. Dès que je suis sorti de Daytona j'ai trouvé sur mon chemin un bon paquet de motos ... et je les ai toutes enfumées ... des Harleys, un couple de Buell, même une Kawa super sport ... La Bonnie dans les viroles, c'était quelque chose !! Pour ceux qui ne l'ont pas essayée, c'est difficile de s'imaginer ce que cela peut donner. J'avais retrouvé la Bonneville, bien nommée parce que le petit père Johnny Allen avait battu le record du monde de vitesse à son bord sur le lac Salé dans les années cinquante ... la vraie Bonneville qui semait la terreur dans les esprits et sur les circuits du monde entier.

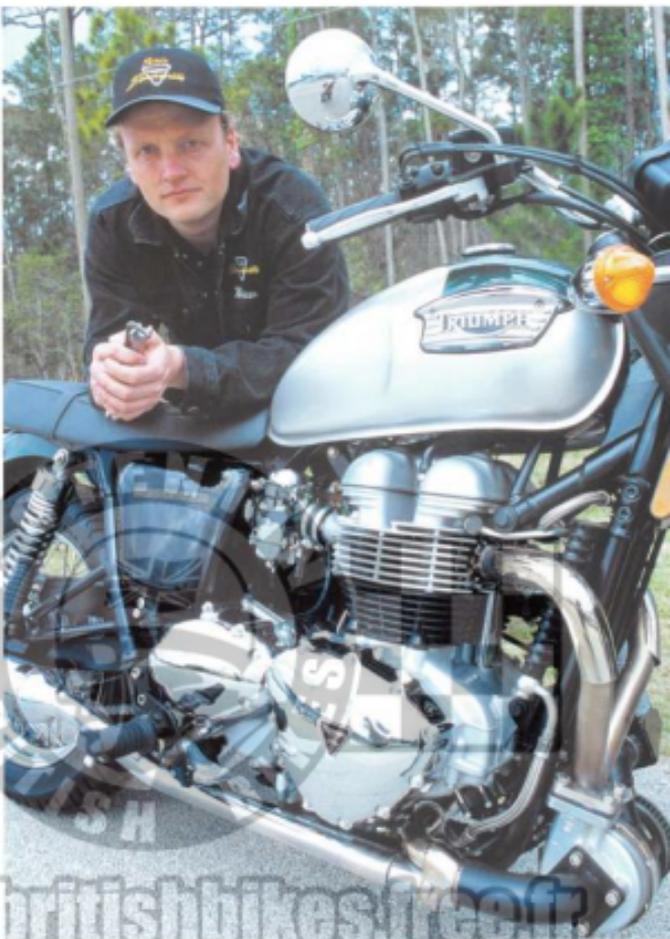
Avec un embrayage stock on peut atteindre à peu près 200 km/h mais en fait ce n'est pas la vitesse maxi qui est importante ... C'est la façon dont cet outil vous arrache littéralement le cou et les bras entre 100 km/h et le ctone !!

J'avais radicalement changé ma façon de

cotentin

les PV sont la
rançon obligatoire
de toute adjonction
de turbo sur une
Bonneville !!

Si vous voulez retrouver l'esprit même de la Bonnie voilà peut être la réponse à votre recherche...



cotentin britishbikes.com

La création de Brian O'neil

conduire par rapport à celle que j'avais sur la Bonneville traditionnelle. Je me surprénais à rester dans les tours et à rétrograder pour disposer de la puissance maxi pour doubler ... tant et si bien que j'ai failli par le payer !!

Le pellicier n'a pas été plus impressionné que cela par ma vitesse ... ni même par le fait que j'étais dans l'impossibilité de lui présenter un permis de conduire valable dans le pays !! Il m'a juste invité à laisser là la machine ... heureusement vite récupérée par Brian et son camion de dépannage ... et il m'a embarqué.

Mon essai de la Bonneville la plus rapide du monde s'est certes terminé un peu tristement, mais auparavant j'avais eu un plaisir assez

intense. Coller un turbo à moteur de la Bonnie ne fait pas d'elle la moto la plus facile ni la plus agréable à conduire mais certainement l'une des plus excitante. Si vous voulez retrouver l'esprit même de la Bonnie voilà peut être la réponse à votre recherche ... Faites quand même gaffe quand vous allez mettre les watts !!

■ Turbo Connection, 2019 Eclipse Avenue, Rapid City, South Dakota 57703, USA. Tel/fax: +1 605 393 0816. E-mail: Turbo595@aol.com .

Pas besoin de vous le dire, si vous ajoutez un turbo au moteur de votre Bonnie vous pouvez toujours vous brosser pour la garantie !!

Faites quand même gaffe quand vous allez mettre les watts !



Ils ont mis de l'eau dans leur vin !!

Raid de Camargue

Pour ce premier : Costières-Camargue, la parole était donnée au tourisme et à la balade afin de découvrir l'un des plus beaux Parc Naturel Régional de France : La Camargue.

Ce Samedi 13 avril, 9h00 du matin, une bonne soixantaine de Triumph attendent sagement alignées devant les Arènes de Nîmes. A 10 heures ce fut le départ en direction des contreforts des Costières après un tour de la ville qui en étonna plus d'un ... rendez vous compte, plus de 90 motos ... et pas une japonaise !!

A Aigues-Mortes la totalité du groupe se retrouva pour une visite de la ville. Après Aigues-Mortes commença le bonheur des yeux puisque nous sommes de suite rentré dans le vil du sujet : Petite et Grande Camargue.

Le buffet organisé à Gallician était paragnélique. Après visite de la cave coopérative de Gallician avec un second buffet dégustation organisé par le maître de chais ... Après cette remise en forme instructive nous nous sommes dirigés vers Les Saintes Maries de la Mer où nous logions pour la nuit. Au passage nous avons pu traverser le Rhône à bord du Bac du Sauvage, un épisode qui, bien que fort court, n'en était pas moins fort original.

L'Auberge cavalière qui nous accueillait pour la nuit n'a pas failli à sa réputation d'établissement le plus coté des Saintes. Dimanche matin un superbe soleil envahissait les étangs.

Au programme, le tour de l'étang de Vaccarès et la visite des Salins du midi à Salins de Giraud ... A 13 heures tout le monde se retrouva au Mas de la Beluque chez le « ganadero » Hubert Yonnet pour déjeuner et visiter l'élevage de toros de combat.

Il nous fallait bien retrouver le chemin du retour ... mais pour couronner le week-end avec la cerise sur le gâteau Henri Pierre Bois, l'un des sponsors les plus fidèles du club, invita tout le monde dans son mas de Château Benice à Manduel ... pour une visite dégustation et le cadeau souvenir ... une bouteille millésimée de Costières !!

Nous tenons à remercier tous ceux sans lesquels ce raid n'aurait pas pu se faire : La Ville de Nîmes, Technic Motos à Nîmes, Les restaurants Quick nîmois, La société Estagel à St Gilles, l'Auberge Cavalière aux Saintes Maries de la Mer, La Cave Coopérative de Gallician et les vignobles Bois et Fils à Manduel.



Up front



Au cœur de la saison 2002 !

A l'heure où vous lirez ces lignes le Raid de Corse sera terminé et nous serons à quelques jours des célébrations du Centenaire.

Depuis le temps que l'on vous en parle, nous pourrions enfin vous retrouver pour faire la fête et célébrer dignement cet événement.

Mais la Champagne, la Normandie, les Ardennes, la Suisse, Monaco, et bien d'autres week-end vous attendent encore !

Alors, tous en selle pour visiter avec nous toutes ces fabuleuses régions ! Vu le succès des Raids 2001, ne tardez pas à vous inscrire pour les Raids à venir et écoutez les récits des membres ayant participé à l'un d'entre eux...

Pour réserver votre participation à un RAT Raid, il vous suffit de compléter ou de recopier le formulaire ci-dessous et de nous le renvoyer avec votre règlement (chèque à l'ordre du R.A.T.) à l'adresse suivante :

Triumph S.A./RAT, 19, bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, F-77437 Marne La Vallée, France.

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

.....

Tél. :

Email :

N° de Membre :

.....

Veuillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de ...

personne(s) pour le RAT Raid de

.....

Bonne route à tous et à bientôt. N'hésitez pas à me contacter

si vous souhaitez des informations sur tous ces événements ou

si vous souhaitez créer un RAT pack sur votre région avec votre

concessionnaire.

Bertrand Goyez

Aux petits oignons ...

Catalunya Raid

Vous n'avez pas fait partie des 35, venus d'Angleterre, d'Allemagne, de France et d'Espagne qui se sont régalés lors de ce formidable week-end dans le Nord-est du pays de Cervantès. Certains n'avaient pas hésité à faire plus de 1100 km pour venir participer au premier RAT Raid de la saison 2002 et, heureux présage, celui-ci s'est déroulé dans d'excellentes conditions et sous un soleil radieux.

Le samedi cap à l'ouest pour aller visiter l'abbaye de Montserrat ... festival de routes sinueuses qui suivent rivières et vallées et de temps en temps de grandes portières larges et superbement revêtues nous permettant d'enchaîner les grandes courbes rapides. Pour se remettre nous avons goûté l'eau directement à la source ... et filé droit à l'hôtel pour l'apéritif, le repas et le soir on discute.



On arrive à l'hôtel.

Le dimanche, cap au nord, direction les sommets pyrénéens ... Pas un chat sur des routes qui nous ont fait grimper jusqu'à plus de 1800 m d'altitude. En fin de matinée nous nous sommes retrouvés pour déjeuner avec une vingtaine de



Prêts ... On y va !!

membres du RAT Pack de Barcelone. Au repas nous avons dégusté les traditionnels oignons de printemps, un repas qui, discussion aidant a duré plus longtemps que prévu tant et si bien que la majorité du groupe n'a quitté la table vers 5 heures de l'après-midi.

L'organisateur de ce week-end, Simon Brampton, un anglais qui habite Barcelone nous avait concocté un Raid ... aux petits oignons. L'hôtel, les routes ... qu'il avait reconstruit lui-même en n'hésitant pas à braver la neige sur son Sprint ST ... les coins visités ... que du bon. Un grand merci également à Marc Larotcha, le RAT pack



Des motos ... et un paysage !!

leader de la concession Quality Bikes à Barcelone - sponsor de l'édition du T-shirt commémoratif de l'événement - qui s'est préoccupé essentiellement de la journée du dimanche.

Au vu du succès de l'édition 2002, le Raid de Catalogne est reconstruit pour 2003 et nous espérons d'ores et déjà rendre à vous à ceux qui n'ont pas pu venir le second week-end de mars. Vous nous avez manqué cette fois-ci dans les deux sens du terme ! ne nous manquez pas l'année prochaine.

LA MERIDIONALE
une autre façon de voyager...

Corse et Sardaigne
un jour de vacances,
c'est précieux...
voyagez la nuit



Informations et réservations
02 93 50 91 32



Un bon paquet pour la balade du samedi.



Photo de la famille Triumph au Col de Bavella (1218m d'altitude).

En Mai, fais ce qui te plaît !!

Corsica Raid

Quand nous avons bouclé la liste de ce Corsica Raid avec le sixième douzième inscrit nous pensions que cela n'allait pas être évident d'emmener tout ce petit monde sur les routes corse.

Et bien, est ce par le fait de la qualité du road-book fourni, par celui des conseils prodigués, ou plus sûrement par la responsabilité de chacun ... Nous n'eûmes à déclarer aucun incident majeur au cours de ce voyage. Et pourtant il s'en est passé des choses au cours de ces 1500 kilomètres insulaires.

A peine débarqués du bateau voilà le bataillon « Triumphant » qui se dirigeait vers les Îles Sanguinaires ... au beau milieu de la circulation ajaccienne ... 50 motos cela fait un sacré peleton.

Arrivés sur place, il y en a qui commencent à comprendre pourquoi on dit que les routes corse ont été tracées en suivant un âne.

Tout le monde se retrouve autour d'un buffet partagé pour confronter ses impressions ... Et personne ne fit la fine bouche pour repartir l'après midi pour une balade de 150 km dans l'arrière pays ...

Après avoir arpenté quelques spéciales du Tour de Corse automobile l'ensemble de la troupe se retrouva à Campomoro pour un pot en terrasse sous les rayons d'un chaud soleil. De retour à l'hôtel l'ambiance était au beau fixe.

Le second jour allait nous entraîner sur la côte Ouest de l'île avec la visite de Porto et des Chalanches de Piana. Après la remontée sur Ajaccio par la nationale 196 ... qui allait devenir le terrain de jeu favori de certains d'entre nous !! ... nous avons fini vers Sagone avec au passage une montée du Col de San Bastiano qui va rester dans les mémoires.

Troisième jour et re-moment de festival de virages avec le grand huit que nous avait concocté notre guide. Nous allons arpenter le Sud de l'île d'Ouest en Est en passant deux fois par Zonca. Fait exceptionnel, nous nous sommes tous retrouvés au

pléd des célèbres aigüles de Bavella pour y déjeuner en tee-shirt.

Petit bain à Favone, pot sur la place de Porto-Vecchio, passage du Tiger d'Hervé dans le lac de l'Espédale, les vaches qui courent à nos cotés dans la montée d'Aullène, les gravillons dans la descente sur Site Lucie ... et le dernier pot sur le port de Propriano ... que du tout bon ... Pour couronner le tout nous avons mis au programme une soirée dansante ... Seule une petite vingtaine de courageux s'y adonnèrent jusqu'à relativement tard dans la nuit !!

Quatrième jour...

Journée de repos pour certains, de balade pour d'autres ... Tout le monde profita de cette journée pour récupérer un peu ... Et en plus le temps avait viré au mauvais ... Tout le monde sauf Cyril, José et Hervé ... qui ... à la suite d'un défi qu'ils n'ont pas hésité une seconde à relever sont allés faire un petit tour de Corse de 700 km que nous vous raconterons par ailleurs puisque cela fera l'objet d'un reportage dans Torque de cet hiver ...

Cinquième jour et moment de grande concentration puisque c'était le jour du rallye promenade richement doté par nos sponsors ... L'itinéraire était assez facile et tout le monde se retrouva à Bonifacio pour effectuer la traditionnelle balade en bateau à bord de la Gina à rebour par Sartène la belle et arrivée à l'hôtel en début de soirée pour remettre les questionnaires ... Le collège des correcteurs est pas mal de difficultés pour trouver les gagnants tellement les réponses étaient proches ... Il faut dire que la plupart des participants avaient fait dans le parcours commun !!

Résultat des courses ce fut José Raël qui gagna le train de pneus offert par Bridgestone ... Un peu comme si on avait voulu le féliciter encore plus de sa performance de la veille ... Thierry Cathelin et Jérôme Maris qui avait fait chauffer les pneus du Site car Speed Triple ... complétaient le podium remportant respectivement le voyage offert par la Compagnie Méridionale de Navigation et l'invitation au Raid des Cévennes offert par le Rat pack de Nîmes.

Voilà déjà le dernier jour qui était arrivé et il nous fallait remonter sur Bastia pour reprendre le bateau ... Remonter mais pas sans avoir au préalable fait un petit tour en Haute Corse.

Le Corsica Rat Raid 2002 est mort ... Plus de 70 personnes, 50 motos, 1500 Km parcours, des souvenirs plein la tête et une immense envie de revenir ... Ce n'est pas un succès, c'est un véritable « Triumph » à mettre à l'acquit de l'équipe du Rat Pack de Nîmes.

Pour ne pas perdre l'habitude on va vous emmener de nouveau dans l'île de Beauté du 29 Octobre au 3 Novembre, les réservations sont d'ors et déjà ouvertes ... Et surtout on vous invite à nous accompagner en Sardaigne du 30 Avril au 10 Mai 2003 pour un grand événement international : Le SARDINA RAT RALLY qui pourra accueillir 80 participants ... Tous les détails dans Torque et sur le site très prochainement.

Hervé



Paysage désertique près d'Evisa.

Stage de perfectionnement à Folembray ou comment mieux maîtriser sa Triumph au quotidien.

Ce dimanche 31 mars, ce sont 13 Triumphantistes qui se sont retrouvés sur le circuit de Folembray pour ce stage de perfectionnement.



Le groupe attentif à chaque exercice.

Une grande partie de la gamme était représentée avec une majorité de Trophy dont les possesseurs étaient désireux d'apprendre à mieux connaître les techniques de conduite pour se sentir plus sûrs tout les jours sur la route.

Notre professeur d'un jour, Philippe Monneret, a su nous prodiguer avec beaucoup de pédagogie des conseils qui mis en application au quotidien assure une meilleure connaissance de soi et de sa machine.

Chacun repartit pleinement satisfait de cette journée et est prêts à renouveler l'opération tant l'apprentissage est enrichissant !

Run des Hauts Pays du Hainaut Balade bucolique au cœur de la Belgique

Dimanche 24 mars, le sympathique concessionnaire Christian Moirais de Ath (à 50 km de Lille) avait organisé un run touristique et culturel pour découvrir sa région.

Ce sont une dizaine de moto (dont un couple de Français...) qui se sont retrouvés pour cette balade qui nous a fait arpenter les routes frontalières et découvrir également le musée des Géants à Ath où l'histoire de ces personnages bien connus en cette région y est retracée.

Le calendrier du concessionnaire est déjà bien rempli, alors n'hésitez pas à le contacter pour les prochains runs.



Une halte à la frontière dans un cadre bien sympathique.

A venir . . .

Swiss Alpine Raid 19 - 21 juillet

Les cols mythiques des Alpes Suisses à plus de 2000m d'altitude vous attendent pour ce week-end en hauteur !



Le RAT prend de l'altitude !

Également au programme de ce week-end valaisant, le Val d'Ancinier à découvrir.

Pour tout ce week-end, vous serez hébergés à l'hôtel Terminus (3*) en plein cœur de Sierre.

Le tarif pour ce week-end est de 240 €/pers. comprenant les 2 nuits d'hôtels (en chambre double) avec petits déjeuners et les 4 repas (spécifs inclus, hors boissons).



Raid de Normandie 2 - 4 août

Les plages du débarquement, la pointe du Cotentin mais aussi le pont Normande, les fantastiques falaises d'Étretat et pour finir un déjeuner dans le petit port de St Valéry en Caux.

Voilà un programme alléchant pour ce week-end normand pour découvrir cette région magnifique !



Le RAT et la TT600 Cup

La saison TT600 Cup continue et nous vous attendons nombreux pour chaque manche.

Parking réservé pour les membres, accueil sous la tente hospitality et open bar vous attendent.

Vous pourrez assister aux briefing/débriefing de la Cup en comité restreint avec les écuries.

Enfin, à chaque épreuve vous pourrez participer à un tirage au sort pour gagner des lots du RAT.

Lors de la dernière manche de la saison, nous ferons un tirage exceptionnel afin de vous faire remporter une combinaison en cuir Triumph!

Le calendrier de la fin de saison est le suivant :

- Ledenon (22/23 juin) avec Roadster Cup, coupe Ducati et Championnat Open de vitesse.

- Carole (6/7 juillet) avec Roadster Cup et Championnat d'Europe 125 et 250.

- Dijon (10/11 août) avec Roadster Cup et Coupe de France d'Endurance.

Le prix d'entrée pour les membres du RAT est de 12 € (prix public : 15 €) sur présentation de la carte de membre.

A bientôt sur les circuits pour voir des Triumph en piste!

Pour plus d'informations, contactez Bertrand Goyez au +33 (0)1 64 62 38 32 ou +33 (0)6 80 02 03 93 ou goyez@triumph.co.uk



Pour mener à bien ce projet, nous avons besoin de 40 participants à chaque date.

Pour cela, renvoyez-nous ou recopiez ce coupon complété afin que nous puissions mieux connaître vos attentes pour préparer cet événement.

Merci de votre collaboration.

A renvoyer à : Triumph S.A./Bertrand Goyez, 19 bd Georges Bidault, Créssy Beaubourg, 77 437 Marne La Vallée

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

Tél :

Mail :

N° de Membre :

Date de validité :

Machine possédée :

N° de châssis :

Sur quel circuit souhaiteriez-vous rouler ?

ROULER SUR CIRCUIT, CA VOUS TENTE ?

Le RAT vous propose durant certaines manches de la TT600 Cup 2002 de découvrir quelques circuits français (Carole/7 juillet, Dijon/11 août).

Vous pourrez rouler durant une tranche horaire d'une heure, avec votre propre machine, encadrés par des pilotes professionnels, pour un prix de 20 €.



Around the packs

St Quentin - Ozio Moto (02).

Yves Gamba, Leader Pack de St Quentin, organise le 22 septembre prochain son classique run de Picardie. Comme tous les ans ce run rassemble un grand nombre de participants pour cette balade à la découverte de la Picardie.

Renseignements et inscriptions, Yves Gamba : 06 10 53 80 40 ou YvesGamba@wanadoo.fr

Metz - Moto Evolution 2 (57).

Le nouveau et dynamique concessionnaire messin, Moto Evolution 2, viens de créer avec l'un de ses clients un RAT Pack.

Des événements sont en préparation et si vous souhaitez plus d'informations, contactez Rémi Hauptmann au : 06 70 72 94 08 ou Hauptmannremi@aol.com

Lille - Avenir Moto (59).

Le 30 juin, le Pack de Lille vous emmène pour le Run de l'Audomerais.

Le départ aura lieu de chez Avenir Moto, le concessionnaire de Lille. Cette balade vous emmènera pour un circuit dans la région de St Omer et de ses marais. Inscriptions et Informations : Pierre Philippe : +33 (0)6.72.85.00.82, ou PPClabaux@aol.com



En 2001, le run des Monts des Flandres fut humide mais chaleureux !

Comme tous les ans, le RAT Pack de Lille organise son traditionnel run des Monts des Flandres. Cette année, celui-ci aura lieu le 22 septembre au départ d'Avenir Moto à Lille, pour une balade d'environ 200 km dans la fameuse région de Cassel.

Inscriptions et Informations : Pierre Philippe : +33 (0)6.72.85.00.82, ou PPClabaux@aol.com

Bayonne - Esprit Moto (64).

Le petit groupe de fidèles s'était donné rendez-vous au bar de l'Arlixague pour cette 21ème balade de Printemps à Anglet. La province de Gulpuzcoa en Espagne est au programme. Une promenade côtière jusque Irun nous emmène à Astigarraga, capitale du cidre. Peu avant Hernani, un décor plus sauvage et luxuriant nous attend avec une rencontre avec un grand troupeau de brebis...

Puis descente sur Leiza et direction Tolosa pour nous rendre à Ordizia, but de notre balade et de notre pause déjeuner. Le retour se fera par la nationale sous la pluie et en évitant les flaques de gas-oil. Une dernière halte par les "ventas" pour

quelques achats et le groupe se sépare après cette bonne journée.

Avignon - AD Motos (84).

Le 23 juin : tout le monde à la TT600 Cup à Ledenon !

Le départ se fait de chez AD Motos, dimanche matin à 10h00 et n'oubliez pas votre carte de membre pour tous les avantages qui vous seront offerts.

Pour tous renseignements et inscriptions, contactez Florence au 04.90.74.12.87.



A Ledenon comme au Mans la lutte sera acharnée !

Le 7 juillet 2002, respirez la lavande à pleins poumons !

Le Run de la Lavande en plein cœur du Luberon vous fera découvrir toutes les senteurs de la Provence !

Le départ aura lieu vers 9h00, place du château à Gordes (84220).

Pour tous renseignements et inscriptions, contactez Florence au 04.90.74.12.87.

Belgique :

Ath - Mourin & Cie

Le 6 juillet, le concessionnaire de Ath (50km de Lille) organise "La route des cratères de feu", 200 km en plein Hainaut avec visite d'un musée.

Le prix est de 26 €/pers. incluant le déjeuner et une surprise. Réservation maximum pour le 22 juin.

Vous pouvez obtenir toutes les informations et faire vos réservations auprès de Christian Mourin au 00 32 6828 1512 ou mourinjc@swing.be

Suisse :

Sion - Supermotorama

Suite à la disparition de Claude Bogliolo, voici le témoignage de David Pardo, l'un de ses amis du Valais :

Sion, le 6 avril 2002

Il est 14h35 et Joël vient de m'annoncer la mort de Claude Bogliolo.

Pourquoi la vie doit-elle toujours nous séparer de gens que l'on aime ?

Il y a deux jours, Claude m'a téléphoné pour m'annoncer qu'il venait en Angleterre au mois de juin et qu'il se réjouissait de me voir. Malheureusement cela ne sera pas possible et il va être difficile pour moi d'oublier Claude.

Ce " MONSIEUR " que j'ai eu la chance de connaître dans ma vie que pendant trois jours en Valais et trois jours à Monaco, mais cela a suffi pour nous lier d'une amitié profonde qui aurait dû se prolonger pendant des années.

La fatalité en a voulu autrement. Claude, je pense à toi et je t'embrasse!
David Pardo, Sion, Suisse

Letters

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

De Whistler BC à Frisco ...

Le Rocky Mountain Motorcycle Holidays organise des balades sur quelques unes des plus belles routes des US. Quand j'ai lu le compte rendu de celle à laquelle avait participé Miké Cléven cela m'a incité à y aller moi aussi. J'ai choisi le trip Californie !!

Notre voyage a duré 12 jours. Nous sommes partis de Whistler BC et avons longé le fameux lac Duffy pour ensuite plonger dans la vallée en suivant le Fraser River traversant l'Okanagan et l'état de Washington. Deux jours plus tard nous sommes arrivés à Hood River sur la Columbia et nous sommes passés jusqu'au sommet du Mont Saint Helens ... une excursion superbe et spectaculaire de par la route empruntée. Au bout de quelque 2000 km nous avons atteint la côte à Astoria et nous sommes descendus pendant près de 65 km vers les USA à gauche et le Pacifique à droite.

Finalement nous sommes arrivés en Californie et en 24 heures nous avons parcouru la longueur de la côte au milieu des immenses séquoias nous sommes nantis à l'hôtel en bordure des terres arides du Sonoma. Le dernier jour nous avons visité San Francisco en traversant pour cela le Golden Gate Bridge.

Une route sinueuse et
cette Ouest des États-Unis.



Les amis du BMNCI ont été exceptionnellement
Triumph et c'est en fait l'un des d'excursions
hôtels. Les amis ont tous les deux ... dans
notre club. Les amis Robert et Brandon ont
bagages ainsi que les motos de remplacement et nos
l'histoire à bord d'un camion et d'une remorque.

Pour ceux qui ne y ont participé, le voyage de
près de 4000 km à travers les États-Unis est un
travaille très intéressant.

Vous pouvez retrouver le Rocky Mountain sur le site
Internet www.rockymountain.com

à Sté e Alister Kimm, Castrol et Anglère

Une Bonneville aux antipodes.

Quelle ne fut pas ma joie lorsque j'ai vu ma photo dans Torque en Janvier 2001. J'ai eu la chance de mettre la main sur le premier qui est arrivé aux antipodes. Cela fait 4000 km de pure joie avec ma Bonneville ... une route fantastique. Mais la joie n'est pas tout. J'ai bien sûr aussi eu ma part d'excursions et de rencontres par ses performances. Elle fait 12000 km de route, ce qui illustre par la qualité de sa construction et ses superbes 100000.

Il y a peut être en quelques petits problèmes avec les premières sorties mais Triumph a bien vite su remédier à tout cela et la garantie a très bien joué.

Steven Beveland, Auckland Nouvelle Zélande.



Steven, enchanté, sur sa Bonneville



Ma TT 600 - Personnalisée

▲ TT 600 perso

Comme tout bon membre du RAT je vous envoie la photo de ma TT600 repeinte d'une façon toute personnelle ... Juste pour voir de temps en temps une moto immatriculée en France dans les pages de Torque !!

Thierry Jaquier, Seltz, France.



Senso de printemps !!



▲ Le tigre rencontre la fusée.

Chers amis de Torque. Cette petite photo pour vous montrer la rencontre entre mon Tiger et la fusée Ariane en Guyane française ...

Pablo Constantin, Cayenne, Guyane Française.

Chacun la sienne !!

Voici nos Thunderbirds Sport respectives au sommet du Mt. Washington dans le New Hampshire, la route la plus haute d'Amérique du Nord à près de 6000 m d'altitude. Les TB ont pour 9 mois été sujettes de tempêtes et de neige (très très) avec des températures.

Brenda et Daniel, Pikes Peak, Colorado, WA, USA.



Brenda et Daniel avec leurs T-Birds Sport

◀ Confiance pour confiance

Chers amis de Torque, depuis juillet 2000 je suis l'heureuse propriétaire d'une Triumph Adventure. L'an dernier j'ai effectué un périple de quelques 70000 km jusqu'en Andalousie sans le moindre petit souci. Cette année, courant mai, j'ai eu l'occasion d'essayer la nouvelle Bonneville. Mon concessionnaire me l'avait prêtée pendant une journée ... Eh bien croyez moi elle m'a complètement séduite ... Mais je me laisse tenter ?

Stacey Lembeck, Helsinki, Allemagne.

Offres spéciales membres

Traversées

en Ferry

● **P&O Stena**
Line propose
30% de remise
sur les traversées Douvres-Calais.
Pour les joindre : +44(0)87 0600 0600,
code réservation TMS50531 Retail
Promotions.



réservation BCO47. Pour les traversées
vers l'Irlande, appelez le 08705
204402, code réservation BCO47.

● **Stena Line Ferries** offre des réductions
sur les traversées Harwich-Hook depuis
la Hollande, Holyhead-Dun Laoghaire,
Fishguard-Rosslare et Stranraer-Belfast.
-20% sur les tarifs de la brochure vers
l'Irlande, et offres préférentielles sur la
traversée Harwich-Hollande. Pour les
contacts: +44(0)1244 242000, code

● **Hoverspeed** propose 25% de remise
sur les traversées Douvres-Calais et
Douvres-Ostende. Les membres
traversant en voiture bénéficient d'une
remise de 15%. Appelez le 08705
240240 en Grande Bretagne, le 0620
003953 en France ou le 059 587991

pour la Belgique. Code réservation
ST/TRB sur les traversées
traditionnelles et EX/TRB pour les
aller/retour sur 5 jours. Utilisez le code
TRC si vous êtes en voiture.

● **P&O North Sea Ferries** offre 10% de
remise sur les tarifs de la brochure des
traversées Hull-Rotterdam et Hull-
Zeebrugge. Contactez le +44(0) 870
1295003, code réservation HMO66.
Cette offre n'est valable que sur les
réservations aller/retour au départ de
l'Angleterre.

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

Hôtels

EUROPE

● Le Groupe **Envergue** (700 hôtels en Europe) propose
aux membres du RAT des réductions sur les chambres de
l'ensemble de leur chaînes d'hôtels. Pour les hôtels Bleu
Marine, Kyriad, Florine, Cimsa, les membres du RAT
bénéficient d'une remise de 10% sur les chambres. Pour
les hôtels Campanile, la remise varie entre 5 et 10% selon la région. Ces réductions
sont valables sur tous les hôtels du Groupe présents en Europe. Pour bénéficier de
ces remises, deux solutions :
- Centrale de Réservations au +33 (0)1.66.62.46.36. Code de réservation F4000E.
- Par internet au www.envergue.fr avec le mot de passe TRIUMPH et le code de
réservation F4000E.



EN FRANCE:

- Rhône-Alpes : un gîte dans les collines de Beaumont vert + Dorez (0)470 10%
de remise pour les membres. Monsieur et Madame Mahieu : 04.74.05.70.45.
- Pays Basque. "Erotalakohera" châteaux et Mais. 10% de remise et road book
pour découvrir la région. +33 (0)5.59.54.29.77. au. marieje.iaux@bertysurf.fr
- Provence. Auberge de la Benvergou.10% +33 (0)4.90.54.32.54.
- Languedoc. Maison St George, bed and breakfast. 15% +33 (0)47.68.33.36.71.

EN AUTRICHE:

- Serfaus, Tiroi, Hotel Regina. 10% de remise. +43 (0)5476.6263.

EN ALLEMAGNE:

- Bad Pyrmont, Black Forest Hotel, Palm Springs. 10%. +49 (0)7806.301.
- Jumbach, Hotel Engel. +49 (0)739140.40.000.
- Morkstadt, Winterhotel "Zum Seeberg". 10% +49 (0)6247.377.

EN ANGLETERRE:

- A. Corbys, The Eden Hotel. 10%. +44 (0)1803.227361.
- A. Colwyn Bay, Pays de Galles. Lawrence Ford Bed and Breakfast. +44 (0)1492.
532993.

EN ESPAGNE:

- En Andalousie la " Casa Mariquita " . 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

Touring

- Le Highland Rider organise des voyages en Ecosse, 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 contacts : Téléphone : +44 (0)1506 846616, e-mail
www.hlsrtravel@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 : shottont@telstra.com.
- Martin de Cayless, un anglais installé dans le Languedoc Roussillon vous propose
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.

Abonnements revues moto

● Les membres du R.A.T. bénéficient d'un
tarif préférentiel d'abonnement pour les
revues suivantes :

MOTO MAGAZINE

(Mensuel) : 27,40€
pour 10 numéros (prix
public : 29,50€).

MAXIMOTO

(Mensuel) : 29,00€
pour 10 numéros (prix
public : 34,00€).

● L'INTEGRAL (Mensuel) : 37,40€ pour 10
numéros (prix public : 46,75€).

● MOTO REVUE (hebdomadaire) : 94,53€
pour 48 numéros (prix public : 116,16€).

MOTO JOURNAL (hebdomadaire) :

79,00€ (prix public : 99,00€).

Renvoyer les formulaires d'abonnement
(formulaire spécifique dans Moto
Magazine) accompagné
de la photocopie de
votre carte
de membre
valable.



Locations de motos Triumph

● Les membres qui souhaiteraient 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 Legend au départ de San
Francisco chez Dubbeju Motorcycle Rentals.
Cette offre est valable pour toute location
d'au moins trois jours. Contactez pour
réservation Dubbeju au 415-659-2774,
e-mail: subst@uri-dubbeju.com

● Ernie's Eurocycles à Zurich en Suisse, est
un concessionnaire qui propose 5% de remise
aux membres sur la location de motos
Triumph. Tel : +41 (0)1.272.7772.

● En Grande Bretagne : Hughenden M40,
Oxford, Contactez Mike au 01844 27970L

● En France : Motorpôle/Chilly Mazarin (91),
Contactez Ben au +33 (0)1 69 75
17 75

● En Suisse : Basset Motos/Genève.
Contactez Ariette au 0041 22 329 10 10



cota.com