

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

# TORQUE



No 25

Automne 2002

*Photo*



## Belle & Farouche

Speedmaster - le nouveau cruiser Triumph

# MACADAM TROPHY 28/29.9.2002

Saturday  
open doors

Sunday  
open roads

Win a VIP trip to the TRIUMPH<sup>®</sup> factory\*

cotentin british bikes (ceer)

Samstag  
open doors  
Sonntag  
open roads

Le samedi  
c'est portes ouvertes  
et le dimanche  
c'est routes  
ouvertes

Gewinnen Sie ein VIP-Wochenende in England  
mit einem Besuch im Triumph-Werk !

Gagnez un voyage en VIP pour visiter  
l'usine Triumph.

Die Macadam-Trophy findet in der Schweiz, in Belgien,  
Frankreich und in den Niederlanden statt.

Le Macadam Trophy aura lieu simultanément en France,  
Belgique, Hollande et Suisse.

The Macadam Trophy will take place in France, Belgium, The Netherlands and Switzerland.  
Participating dealers/ Liste der teilnehmenden Händler/ Liste des concessionnaires participants: [www.triumph.co.uk](http://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 Goyet.



• **Jean-Luc Rieger**  
 Bel Nébor  
 tel: +33 (0)42 28 32 fax: +33 (0)4 28 32  
 email: jeanluc@triumph.co.uk



• **Stéphane de Sol**  
 Mike Gannon  
 tel: 01 449 1200 fax: 01 449 400  
 email: stefano@triumph.co.uk



• **Stéphane Artèche**, **Piero de Scandiano** & **Sator**, **Kidger Buck**  
 tel: +1 518 851 07 29 fax: +1 518 851 28 32  
 email: steph@triumph.co.uk



• **Stéphane de Nord**  
 Greg Gandy  
 tel: +1 616 200 4200 fax: +1 616 200 4200  
 email: steph@triumph.co.uk



• **Erik**  
 Arthur Beatty  
 tel: +1 3 48 704 fax: +1 3 48 421  
 email: arthur@triumph.co.uk



• **Steve & Stephen**  
 Benjamin Lewis  
 tel: +33 (0)42 28 32 fax: +33 (0)42 28 32  
 email: steph@triumph.co.uk



• **Erik**  
 Eric Zylinski  
 tel: +1 303 550 100 fax: +1 303 550 100  
 email: zylinski@triumph.co.uk



• **Erik**  
 Fernando Daverio  
 tel: +1 312 34 140 fax: +1 312 34 140  
 email: fernando@triumph.co.uk



• **Anneke Elgink**  
 Helen Jackson  
 tel: 09 20 20 400 fax: 09 20 20 400  
 email: helen@triumph.co.uk



• **Erik & administration**  
 David Carter  
 tel: 040 8900 fax: 040 8900  
 email: davidcarter@triumph.co.uk

Pour nous rejoindre, appelez notre administration au +44(0)455 89955 avec votre numéro de carte VISA ou MasterCard, par chèque à l'adresse suivante: **Triumph World Riders Association, 1, 200-327, rue en ligne avec www.triumph.co.uk** ou par lettre au **RAT**, l'organisme du RAT, et sélectionner votre langue.

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

TORQUE est publié trimestriellement par la Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 80, Hockley, Leics, Angleterre LE10 3TP et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

**Rédacteur en chef:** Neil Wood  
**Éditeur:** Rob Terry  
**Production:** Ted Spurr Graphics  
**Publicité:** Jays Sales, Riders Group Publications, tel: +44 (0)175 2000 fax: +44 (0)175 20014 Email: jones@triumph.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 acceptent 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**  
Nouvelles motos, nouveaux coloris et retour en force de l'usine Triumph après l'incendie de Mars. C'est l'événement de l'année !
- 8 Daytona racing**  
Une Daytona standard qui fait tourner les têtes en compétition. Nous vous démontrons comment est-ce possible.



**16 On tour**  
 Pourquoi l'Irlande est-elle si verte ? Bruce Preston a fait un tour d'Irlande pour nous répondre.



**22 Triumph. Les 100 premières années**  
 Nous revenons sur les 'swinging sixties' quand Triumph se battait pour rester au top en dépit d'une farouche concurrence.



**25 Lettres**  
 Des membres nous disent et nous montrent leur joie et leur fierté.

**26 Project Triumph**  
 Alan Cathcart nous raconte comment un petit team privé trouva la route de succès avec une Triumph très spéciale.



**31 RAT World**  
 La saison n'est pas encore finie ! Les reportages des événements de cet été et la présentation des grands dates de cet automne.

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





Encore meilleure et plus moderne. La nouvelle usine Triumph TI a redémarré la production seulement 5 mois après un important incendie.

## La production redémarre dans l'usine reconstruite.

**L**a production de moto a redémarré dans l'usine Triumph endommagée par le feu en mars dernier.

Le staff de l'usine a travaillé sans interruption avec les équipes de construction depuis ces 5 derniers mois afin de reconstruire l'usine 'TY de Jacknell Road et d'en faire la ligne d'assemblage la plus moderne du monde.

Les premiers tests de la ligne d'assemblage des châssis ont commencé mi-août, suivis par les tests de montage complet des motos début septembre.

Pour aider au redémarrage de la production selon le planning, tous les processus doivent être ramenés en même temps. C'est pourquoi un grand nombre de machines à été déplacé vers l'autre usine près de Normandy Way.

Il en résulte un test de montage de 125 moteurs, représentant toute la gamme



des moteurs utilisés dans la fabrication de toute la gamme des motos.

Ce test fut un succès complet devant les tests de redémarrage de l'usine TI qui doivent être implantées toutes les machines de la ligne de fabrication des moteurs.

Triumph a également constitué un stock d'autres composants, qui ensemble avec les moteurs formeront la plate-forme test pour les essais de châssis.

La production de l'usine

démarrera à 20% de la capacité d'avant l'incendie, et elle couvrira tous les modèles dans toutes les spécifications de chaque pays. Après 12 semaines, la capacité sera rétablie à celle d'origine c'est à dire 730 machines par semaine.

"Un grand travail a été accompli dans un temps très court et c'est le fruit et la consécration du travail du staff Triumph qui a été capable de respecter notre objectif de redémarrer la production

en septembre," a dit Karl Wharton Directeur Général.



# Le cruiser à la 'Bad attitude'

Le style Street Road a repris tout son sens lorsque le tout nouveau cruiser Triumph Speedmaster a fait ses débuts lors du Munich Show en Allemagne mi-septembre.

Les lignes agressives de cette nouvelle machine sont dû à une partie-cycle surbaisée et le moteur bi-cylindre de 790cc attirera pléthore de nouveaux clients Triumph vers les modèles America, mais le Speedmaster est taillé pour les motoristes qui veulent un cruiser taillé pour la vitesse dans le confort.

Triumph utilise le moteur calé à 270°, DOHC, 8 soupapes pour fournir la puissance, et deux échappements chromés pour diffuser la mélodie du moteur.

La finition noire granulée des carters moteurs extérieurs tout comme la culasse et les ailettes silver affinent le caractère bien trempé de cette machine. La position de conduite est aussi beaucoup plus agressive. Avec le guidon plat monté sur de robustes ponts chromés,

le pilote est confortablement installé sur la selle Gunfighter.

Pour freiner, celle-ci est équipée d'un double disque à l'avant et d'un classique disque simple à l'arrière monté sur de toutes nouvelles jantes alu. Le compteur est maintenant placé sur la platine de réservoir dans l'axe du compteur de vitesse pour faciliter sa lecture.

Le réservoir de 16,6 litres permet au Speedmaster de tenir la distance et les deux amortisseurs arrière ainsi que la fourche longue lui font se moquer des imperfections de la route et d'aborder les virages en toute sérénité tout au long des kilomètres.

Et si le Speedmaster peut paraître trop minimaliste pour certains, il existe une toute

La Speedmaster présentée au Munich Show.

d'accès-piles Triumph pour la personnaliser à votre goût. Egalement présentée lors du Munich Show la Thunderbird Sport - nouvellement ré-introduite dans une superbe robe noire et orange.

Furent aussi présentés, une partie des nouveaux coloris de la

gamme comprenant l'Aluminium Silver pour la Sprint ST, le Tiger, la Speed Triple et la TT600, la Daytona mono-bras en Jet Black et une superbe Bonneville noire.



Thunderbird Sport.



La Thunderbird Sport de retour dans la gamme.



Tiger Lucifer Orange.



Bonneville Rugged Black.



RS en Caspian Blue.



TT600 Aluminium Silver.

## Kits peinture personnalisée.

**S**uite au succès des kits peinture personnalisée proposés afin de customiser l'America et la Bonneville, Triumph a augmenté le nombre d'options disponibles et de plus, propose désormais un kit pour la Speed Triple. Celui-ci s'adapte parfaitement à la machine, et lui change totalement le look avec une couleur originale agrémentée d'un design reprenant le thème de l'Union Jack.

Il se compose d'un tête de fourche, d'un sabot, d'écopces de radiateur, d'un garde-boue avant, d'un dossier de selle et d'un arrière complet... le tout assorti.

Chaque article est disponible séparément.

Pour les commander notez ces références :

Kit complet	8570805-Z88AA
Tête de fourche seule	85748008-Z88AA
Écopces de radiateur seules	85748018-Z88AA
Sabot moteur seul	85708052-Z88AA
Dossier de selle seul	85708040-Z88AA
Garde-boue avant seul	82334823-Z88AA
Arrière complet seul	85748033-Z88AA

Les nouveaux kits peinture personnalisée réalisés pour customiser l'America sont basés sur : Le drapeau américain, un ensemble Union Jack- Stars and Stripes ou d'autres designs originaux. Attention,

Triumph ne vous échangera pas le kit d'origine contre cette option.

Stars & Stripes	85708060-Z88B
Union / Reg Stars & Stripes	85708060-Z88C
Flammes	85708061-Z88AB
Chequered flag	85708061-Z88A



## Pour elles.

**A**fin de répondre aux demandes de plus en plus nombreuses de ces dames, le catalogue 2003 Triumph présente une gamme de vêtements beaucoup plus complète qui va les satisfaire. Désormais vous pourrez y trouver : les blousons Ladies Sympatex® Evolution et Ladies Sympatex® Expedition ainsi que la salopette Ladies Sympatex® tous trois conçus pour celles qui utilisent leur moto tous les jours.

Le Ladies Summit Jacket vous proposera une autre option en tissu totalement

impermeable. Avec les pantalons à coupe Jean Ladies Five Pocket ou Ladies Five Pocket waterproof vous aurez aussi deux autres possibilités très élégantes.

Dernière nouveauté, le blouson Ladies Café Racer qui, lui, est tout à fait dans le style cuir classique anglais.

Mais les hommes n'ont pas été oubliés, ils pourront désormais s'équiper de l'ensemble Tornado blouson et pantalon en textile renforcé imperméable. Ceux qui préfèrent rester dans le classique pourront choisir entre les pantalons à coupe Jean Five Pocket Leather or Five Pocket Waterproof associés aux blousons en cuir

Classic ou Café Racer. Un autre vêtement original à découvrir : le blouson en cuir Raptor, avec son option pour ceux qui habitent sous des climats chauds, le Raptor ventilé.

Toute une nouvelle gamme de gants va aussi se retrouver au catalogue, chacun contient une membrane en Sympatex®. Vous pourrez choisir entre le très léger Sympatex Explorer 2, l'universel Sympatex Glove et le technique Sympatex Sport. Tous les trois sont disponibles en taille homme ou femme.





## Courses au bout du monde.

**J**osé Holanda, un des gars de Triumph Brésil, a engagé sa TT600 dans le Championnat Paulista. A Interlago, pour la première manche, les débats furent prometteurs puisqu'il a fini 4ème sur 24 concurrents. José compte bien effectuer cinq autres courses cette saison avec la moto dont les fameuses Six heures d'endurance d'Interlago.

## TT Round Up

**N**ick Jeffries, originaire du Yorkshire, réalisa le tour le plus rapide du Tourist Trophy 2002 sur une Triumph à la moyenne de 186.98km/h avec une Daytona quasiment de série durant les manches des séries Production.

Pilotant pour le compte du team Bill Smith Motors, Jeffries fit aussi main basse sur le très convoité Joe Craig Trophy, pour la meilleure performance sur une machine britannique.

Bill Smith a également engagé le Français Bruno Bonhull sur une TT600 qui réalisa le record du tour à 177.68km/h.

Le patron de Filitwick Motorcycles, Steve Lindsay, a également couru sur une Daytona de série lors des manches de Production, à la moyenne de 175.79km/h complétant ainsi le podium et faisant de lui le second régional de l'étape derrière Jeffries.

Action Motorcycles était également présent sur l'île avec une Daytona pilotée par Andrew Marsden toujours en Production. Pilotant cette machine totalement de série, il finit la course à l'aïe...



Andrew Marsden

## Macadam Trophy

**L**es 28 et 29 septembre prochains aura lieu le fameux Macadam Trophy d'automne. C'est le week-end portes ouvertes par excellence !!

Comme au printemps, le samedi c'est portes ouvertes et vous pourrez ainsi découvrir les nouveaux modèles, les nouveaux coloris mais aussi la toute nouvelle gamme d'accessoires et de vêtements dans une ambiance conviviale.

Dimanche, c'est routes ouvertes ! Vous tirerez en balade avec votre concessionnaire et ce sera aussi l'occasion d'essayer les modèles de la gamme...

Vous trouverez ci-dessous la liste des concessionnaires participants.

**Contours Macadam Trophy :**

Un concours exceptionnel sera organisé pour tous les Clients ayant pris part au deux jours de l'événement.

En effet, les vainqueurs se verront offrir un week-end exceptionnel sous frais payés pour deux personnes en Angleterre, comprenant une visite en VIP du tout nouveau site reconstruit de l'usine Triumph.

Le bulletin de participation sera sous la forme d'un questionnaire sur le Macadam Trophy.

**MACADAM TROPHY**

Nous vous donnons rendez-vous pour ce fantastique week-end et vous souhaitons bonne chance pour le concours !

## Une Bonnie à la sauce belge.



**L'**engouement pour la customisation de la Bonneville continue. Voici un café racer créé par le concessionnaire belge situé près d'Ostende : Patrick Blondeel.

# “ Ni gros budget, ni mulet, ni camion de 15 mètres, juste un mobilhome, une caisse à outils et des masses d'enthousiasme. ”

Pourquoi toute noire ? Parce que c'était la couleur de la machine qu'il a achetée.



Le bras oscillant a été modifié et rallongé.

Une sacré puissance de freinage grâce aux étriers PFM à six pistons.



consulter le programme pour voir qu'il s'agissait de Dean Wain sur sa 955i Daytona ... J'ai voulu en savoir un peu plus !!

Quelques jours après je suis descendu chez Dean, dans l'Oxfordshire pour voir de plus près cette bécane pour le moins originale. Dean et son père étaient venus faire un tour à Mallory Park et cela c'était plutôt bien passé. Pour courir il n'y a ni gros budget, ni mulet, ni camion de 15 mètres : seulement un mobilhome, une caisse d'outils, et des masses d'enthousiasme. La machine est noire parce que noir est la couleur du modèle acheté - dans cette équipe on n'a pas les moyens de se payer une peinture fantaisie.

Même si le concessionnaire Hughenden M40 leur donne un coup de main en leur fournissant des pièces de rechange, nous sommes en face d'un pur team d'amateurs privés. Toute aide financière serait évidemment bien utile, et je suis certain qu'il en serait fait bon usage.

Il est évident que Dean et son père sont des inconditionnels de la marque Triumph. Depuis le début de sa carrière de coureur, commencée voici quatre saisons après des années de motocross, Dean (qui a aujourd'hui 44 ans) n'a jamais roulé que sur des machines de l'écurie Triumph.

Il commença sur la première Triumph réellement sportive, la T595, continua sur une TT600 et ensuite fit l'acquisition d'une Daytona 955. La Daytona 955i fut achetée au milieu de l'an dernier, l'hiver ayant été consacré à la recherche d'accessoires sportifs de bonne qualité.

Le plus étonnant est que Dean soit totalement dans le coup dans une classe aussi disputée, avec cette machine tout à fait standard. Le moteur est exactement tel que sorti de l'usine, excepté le carter gauche, retouché par la technique de conduite de Dean !

En matière d'allègement, très peu de choses ont été faites puisque les écrous originaux en acier du balancier moteur sont toujours en place. Le temps et les moyens venus ils seront tous remplacés par les mêmes ... mais en alliage.



La machine a subi un certain nombre de modifications nécessaires, comme l'installation de commandes reculées mais tout le reste est stock y compris le support de selle en acier et tous les compléments du cadre ... également en acier ... Alors on en vient à se poser la question

Si cet engin n'est pas préparé ni même allégé, comment arrive-t-il à atteindre cette vitesse étonnante ?

Eh bien, il y a plusieurs façons de faire sortir le lapin du chapeau !!

C'est là que rentre en scène Ron Williams de Maxton Frames.

Le premier problème qui se présente quand il faut faire tourner sur circuit une machine routière est le réglage de la suspension ... véritable casse-tête. Maxton a complètement retravaillé les suspensions, créant ainsi une machine qui se conduit de manière prévisible, et permettant à Dean de réaliser des miracles sur la piste.

A l'arrière le bras oscillant a été légèrement modifié pour faciliter le montage d'un amortisseur Maxton, et le bras oscillant a été remplacé par des pièces usinées chez CNC, un peu plus longues. Le travail dans ces deux zones a éliminé l'action progressive de la suspension routière standard, en créant un mouvement de suspension plus linéaire.

Une suspension progressive est parfaite pour un usage routier mais elle est l'ennemie de la piste. L'arrière, grâce à l'adjonction de ces pièces spéciales a ainsi gagné quelques centimètres en hauteur. La garde au sol aussi

est sensiblement augmentée, de même que l'angle de chasse, tout cela facilite la conduite.

La fourche a été rectifiée et les ressorts ont été modifiés, encore par Maxton, afin de la rendre plus stable dans toutes les phases de son fonctionnement. Cela a permis de créer un châssis très stable, qui permet à Dean de mieux négocier les virages et de compenser son désavantage en puissance. Les deux jantes d'origine ont été remplacées par des Dymag de la nouvelle génération en 16 pouces et demi ce qui facilite le montage de pneus à diamètre réduit comme ceux que l'on trouve dans les courses de Grand Prix. Cette modification permet des vitesses d'entrée et de sortie de virages incroyables. L'avantage d'avoir utilisé cette technologie pneumatique des plus récentes est que les fabricants n'arrivent pas de faire du développement dans ces dimensions pour les machines de classes plus élevées, et que Dean est ainsi assuré de pouvoir rouler sur les gommes et les carcasses les plus récentes.

Un des problèmes reste le centre de gravité relativement haut de la machine. Il en résulte des angles d'inclinaison parfois extrêmes, illustrés par l'écartement du carter gauche, et qui ne pourrait trouver de solution que par un sérieux repositionnement du moteur.

Sur d'autres machines de sport, le moteur est assez fortement incliné vers l'avant, et les longerons de châssis se trouvent plus bas vers la culasse. Sur la 955i la plus récente, le moteur a été positionné légèrement plus bas dans le châssis, ce qui a posé quelques

cotentinbri



Le team Wals, père et fils. Roy (à gauche) et Dean.

# TROIS PA



Dean Cain sur sa Daytona. Qu'arriverait-il s'il avait les moyens de se mesurer aux équipes plus fortunées ?

# ATTES .. DE COURSE !!



**Chris Pearson entend une sonorité d'échappement bien spéciale au beau milieu d'un peloton de furieux à Mallory Park ... Il s'agit de la moto de Dean Wain ... celui qui court sur un Dayto 955i ... complètement stock !!**

**L**a catégorie « Sound of Thunder » est très prometteuse et rassemble de plus en plus de motos. Elle se court en Grande Bretagne et sur le Continent et regroupe les motos qui ne sont pas spécialement les plus compétitives dans leur catégorie.

Il y a quelques années c'était le refuge des TZ 4 cylindres et autres V-twins. Aujourd'hui le nombre d'engagés justifie le bien fondé de cette classe et désormais personne ne songerait à la contester ... les anciennes machines du World Superbike se mettant le plus souvent en évidence.

Récemment, au post TT de Mallory Park, j'ai eu l'occasion d'assister à une course du « 5 o T » ... et de remarquer cette moto originale qui faisait partie du top trois !! Un son bizarre sortait de l'échappement de cette étrange machine toute noire et hormis le fait que le pilote était complètement dévoré ... aucun signe distinctif ne pouvait prouver les origines de la moto ... Aucun sticker, aucun logo ... Il m'a fallu

problèmes de manement à Dean étant donné que la chaîne se tend beaucoup trop à mi-course annihilant complètement le travail de la suspension.

Au premier abord, tous ont été surpris car à l'arrivée le pneu arrière était très vilainement amoché. Réflexion aidant, père et fils trouvèrent la solution : la chaîne venait à bout de jeu, raidissant le mouvement du bras de fourche et causant le dérapage du pneu. Maintenant la chaîne est réglée avec un jeu plus grand, permettant au système de "donner" davantage.

Ils ont travaillé non seulement sur la maniabilité mais aussi sur le freinage avant. En tant que machins routière standard, la 955i et c'est également le cas de la gamme Triumph toute entière, possède des freins de la meilleure qualité.

Dean a néanmoins décidé de le revoir pour l'améliorer en course. Avec l'assistance de PFM il a installé une paire d'étriers à six pistons. Associés aux disques flottants de 340 mm également fabriqués par PFM, à un maître cylindre Magura de 20 mm entièrement réglable et à des conduits hydrauliques Venhill en acier cela devient extrêmement impressionnant ! Non seulement Dean bat la concurrence en maniabilité, mais aussi au freinage. Et une fois de plus, la transformation de l'avant par Maxton prend toute son importance. La fourche ne s'écrase jamais, et la roue ne perd pas le contact avec le sol, ce qui est primordial.

Ceci nous amène au moteur. A ce jour il est exactement le même que lorsqu'il a quitté l'usine. Aucune modification n'a été réalisée pour améliorer ses performances. Le seul



“ Le seul accessoire qui a été monté est une poignée à tirage rapide. ”

accessoire qui a été monté est une poignée à tirage rapide.

Ils n'ont ni touché à l'injection ni à l'échappement... ils ont juste monté un pot libre en alu fabriqué par MHP. Ce moteur en version standard s'avère être à l'abri de gannes et très fiable. Sur le banc on trouve 137 CV à la roue arrière.

Pour être vraiment compétitif, Dean aurait besoin de 155 CV au minimum, plus peut-être si on considère le poids de la Triumph par rapport aux autres. Le moteur de Hinckley est plus que capable de subir cette transformation, et c'est le futur objectif de Dean.

Cependant Dean est peu enclin à laisser sa précieuse Triumph aux mains de tierces personnes, et il espère pouvoir acheter un moteur de réserve. Cela lui laisserait une solution de secours si des transformations ou des réglages s'avéraient inefficaces.

Ainsi Dean sera forcé de se dépouiller un max sur son trois pattes de course actuel tant que le moteur n'aura pas subi de transformations, cela promet sur les pistes tortueuses qui vont en être le théâtre dans la suite du calendrier. Récemment il a couru à Snetterton, avec la longue ligne droite de Revett's... Les tops le lâchaient mais ils se reposait juste de ses efforts en virage pour revenir !! Heureusement, la prochaine course a lieu à Cadwell Park. La nature ondulante et sinueuse du terrain en fait un circuit routier idéal, et Dean est impatient de se retrouver dans les virages de cette épreuve.

En haut, à droite :  
Amortisseur  
Maxton arrière.

L'unique accessoire qui a été installé : une poignée à tirage rapide.



Le moteur est tel qu'il a quitté la chaîne de production de Hinckley. Dean espère trouver quelqu'un qui puisse le préparer pour en obtenir 155 CV.

# Exportations personnelles

**C**haque année, Triumph reçoit de nombreux appels de motocyclistes qui émigrent et veulent emmener leur Triumph dans leur nouveau pays. Beaucoup ne savent même pas si c'est possible et presque tous ont besoin d'aide pour une raison ou pour une autre.

Mais pourquoi notre aide est-elle nécessaire en premier lieu ? Un modèle Triumph donné doit certainement être identique dans le monde entier, et il devrait suffire de s'acquitter de quelques formalités ? Malheureusement, étant donné que certains d'entre nous conduisent à gauche et d'autres à droite, que certains mesurent les distances en miles et d'autres en kilomètres etc., etc., la réponse est absolument non ! Il y a dans le monde au moins quatre grandes régions imposant des législations différentes pour les motocyclistes. Cela signifie que, lorsque votre Triumph a été construite, les spécifications techniques d'un grand nombre de ses composants ont été déterminées par les réglementations de son pays de première destination. Lorsque vous déménagez dans un autre pays, les spécifications techniques de votre moto ne sont souvent pas conformes aux réglementations de votre nouveau pays, si bien qu'elle doit subir des modifications.

Notre conseil général, où que vous alliez, est de prévoir à l'avance ! L'avance signifie ici des mois ou des années et non des jours ou des semaines. Pour de nombreux pays, tout problème technique et bureaucratique doit être résolu avant que la moto ne soit expédiée.

Par ailleurs, votre moto risque de passer de longues vacances sur un quel que soit vous essayez de la faire passer par la douane étrangère par vos propres moyens. Faites toujours appel à un transitaire qui connaît les formalités d'importation exigées par le pays de destination.

Vous devrez aussi prendre contact avec les autorités chargées des permis et de l'immatriculation dans votre nouveau pays et vérifier exactement les documents exigés, etc. Il est impératif que vous ou votre transitaire vous en chargiez, car Triumph ne peut pas vous aider à remplir ces formalités.

Que peut donc faire, et ne pas faire, Triumph pour vous aider ? Notre objectif est de prêter toute l'assistance possible aux propriétaires de Triumph, en gage de bonne volonté, mais en nous arrêtant aux services que fournirait une

société d'exportations personnelles. Triumph ne facture pas ses conseils, mais les distributeurs locaux peuvent demander une indemnité couvrant les frais locaux, pour l'assistance qu'ils fournissent. Triumph peut vous dire quels composants doivent être changés pour respecter les réglementations d'un pays donné, vous donner les coordonnées du distributeur Triumph local et peut aussi fournir des copies des papiers d'homologation reçus par les autorités au fins de l'immatriculation. Nous pouvons aussi vous indiquer, en nous appuyant sur notre expérience, si le pays où vous allez autorise ou non la ré-immatriculation. Nous vous livrons ci-dessous les informations sur les importations personnelles dans les pays de destination les

plus courants pour les propriétaires de Triumph.

**Canada :** Le Canada ne permet pas l'immatriculation d'une moto qui n'est pas construite à l'origine en tant que modèle canadien. Les seules exceptions à cette règle sont les motos de plus de quinze ans et celles qui ont été construites pour les USA et en provenient. Si vous entrez au Canada de tout autre pays que les USA, vous ne pouvez pas amener votre moto.

**Australie :** Jusqu'à tout récemment, l'Australie autorisait l'immatriculation d'une motocyclette usagée pourvu qu'elle ait été modifiée pour se conformer aux réglementations australiennes. Cependant, en avril dernier, l'Australian Federal Office of Road Safety (Bureau fédéral australien de la sécurité routière) a annoncé une réglementation interdisant toute ré-immatriculation de motocyclistes étrangères.

**CEE** (et nombreux autres pays européens n'appartenant pas à la Communauté):

Les mouvements entre la plupart des états membres de la CE sont relativement faciles et ce sont probablement les destinations où font l'objet de demandes les plus couramment reçues par Triumph. Certains états membres sont moins faciles que d'autres, mais la ré-immatriculation est généralement possible avec l'aide du distributeur Triumph local (\*). Il est aussi généralement possible d'amener des motos en Europe de presque n'importe quel pays, mais des modifications techniques seront souvent nécessaires.

**USA :** Il est habituellement possible d'importer aux Etats-Unis une Triumph construite après 1994. La moto doit être expédiée avant d'être expédiée, sinon les douanes US la mettront en quarantaine ou la renverront immédiatement si elle n'est pas conforme aux réglementations américaines à son arrivée dans le pays. Si votre moto non conforme se trouve dans un conteneur amenant aussi vos meubles, c'est tout le conteneur qui est renvoyé !

Vous devez aussi prendre contact avec le service des véhicules automobiles de l'état où vous avez l'intention d'immatriculer la moto pour obtenir des renseignements complémentaires sur les exigences locales et sur les formulaires d'immatriculation et les permis.

En général, le coût des modifications nécessaires pour pouvoir utiliser une moto dans l'état de Californie est prohibitif car les exigences supplémentaires sont trop importantes.

Avant de remettre des documents aux propriétaires, Triumph aura besoin d'une preuve de la modification subie par la motocyclette pour assurer sa conformité aux réglementations du nouveau pays. Cela signifie généralement la réception d'une facture des pièces et de la main d'œuvre d'un concessionnaire Triumph agréé. En offrant son support pour une moto qui doit être ré-immatriculée, Triumph se charge de la responsabilité de sa conformité réglementaire, à la condition expresse qu'un concessionnaire agréé ait fourni les pièces et exécuté les travaux de modification.

Vous pouvez contacter Triumph sur son site Web ([www.triumph.co.uk](http://www.triumph.co.uk)), par e-mail à [homologation@triumph.co.uk](mailto:homologation@triumph.co.uk) ou par l'intermédiaire d'une filiale ou d'un concessionnaire agréé.

Nous vous souhaitons bonne chance pour votre déménagement et nous espérons de vous aider à emmener votre Triumph dans la mesure du possible.

(\* Par exemple : la France n'autorise pas l'importation de motos de plus de 75Kw de puissance !





# TRIUMPH

## GENUINE PARTS

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 et de qualité.

### LA PROMESSE D'UNE GARANTIE D'ORIGINE

Les pièces détachées Triumph sont fabriquées pour répondre aux spécifications de l'usine et conçues au plus haut niveau de qualité pour garantir un ajustement parfait tout le temps.

Seul un remplacement par une pièce d'origine vous assure des performances et la sécurité identiques à celles d'une machine neuve.

### UN SERVICE GARANTIE D'ORIGINE

Les pièces d'origine Triumph offrent le plus haut degré de service de qualité et de technicité, c'est pourquoi une équipe de professionnels qualifiés est basée dans notre centre logistique de 77.000m<sup>2</sup>. Ce stock comprend plus de 18.000 références qui peuvent couvrir plus de 98% des demandes.

Si une pièce n'est pas disponible chez votre concessionnaire Triumph, celui-ci a la possibilité grâce au Triumph On-Line Ordering System de la commander immédiatement à notre centre logistique d'Hinckley. En période de pointe, notre Service est capable d'envoyer plus de 12.000 pièces par semaine.

### DES PRIX GARANTIES D'ORIGINE

Notre politique commerciale est que vous puissiez toujours acquérir des pièces d'origine Triumph au meilleur prix.

Un service unique,  
La garantie Triumph,  
Des prix compétitifs,

**Un produit d'origine.**



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

TRIUMPH  
GENUINE PARTS



# UN BIJOU DE MOTO DANS UNE ÎLE D'ÉMERAUDE !!

Les paysages ne se pareraient pas de ce plus beau vert s'ils n'étaient pas régulièrement arrosés par les pluies venues de l'Atlantique ... Durant sa semaine irlandaise, Bruce Preston n'a pas échappé aux intempéries ... Ce ne fut pas un problème ... et la lumière magique a parfois percé les nuages !!

Steer Head,  
péninsule de  
Dingle, Kerry.



Le Tiger chargé  
pour un voyage  
pluvieux.



scenic photos courtesy Bord Fáilte

Il y a des douzaines de bonnes raisons de visiter l'Irlande, mais si vous espérez y aller pour vous dorner au soleil, allez plutôt faire un tour dans le désert du Sahara !! Si l'Irlande a pour couleur prédominante le vert ... Ce n'est pas pour rien, la pluie fait partie intégrante du paysage !!

Si un jour vous avez la chance de visiter l'île d'émeraude ne la laissez pas passer ... Mais assurez vous avant de partir que vous avez une bonne combinaison de pluie et que votre moto est quasi amphibie !!

Pour nous et nos 24 compagnons, tous américains, tout avait bien commencé. Nous sommes partis de Londres direction le Nord ... Premier arrêt au BMF Show de Peterborough ... Où cette année plus de 88 000 personnes étaient venues visiter ce salon célèbre dans tout l'Est de l'Angleterre qui rassemble plus de 900 stands de commerçants ou de clubs.

Chacun d'entre nous a voulu faire quelques emplettes ... Même ma femme Brenda qui a voulu s'offrir la dernière veste de chez Triumph, proposée à un prix très intéressant dans l'immense stand de la marque ... Grand bien lui en a pris, elle ne se doutait pas qu'elle allait lui être si utile durant la semaine qui allait suivre !!

Nous avons ensuite traversé le Pays de Galles, et tout le monde fut enchanté par la beauté des paysages rencontrés ... En fait, si nous avions su que les rayons de soleil qui inondaient le Mont Snowdon étaient les derniers que nous verrions pendant le reste du voyage ... nous en aurions profité un peu plus longtemps !!

Je ne me lasse jamais du paysage somptueux offert par le Snowdonia National Park ... ni d'emmener les visiteurs étrangers visiter « Llanfairpwllgwyngyllgerychwyrndrobwllllantysilio gogogogoch », non seulement c'est le village qui a le nom le plus long du monde, mais c'est aussi le meilleur moyen de tourner sept fois sa langue dans sa bouche avant de dire quelque chose !!





Puffin Island et  
Skelligs, Kerry.

Autre agréable surprise qui nous attendait en montant sur le ferry de la Stena Line pour traverser de Holyhead à Dún Laoghaire ... Les pants étaient propres et nets et il y avait même des sangles toutes neuves pour les motos. Les marins nous ont aidé à fixer les machines et n'ont pas oublié de mettre de la mousse sur les selles afin d'éviter qu'elles ne soient abîmées par les fixations.

Arrivés en Irlande nous étions dans un autre monde ... Nous arrivions dans le 'real', l'unique « liquid sunshine » Irlandais. Si vous associez cela aux touristes en coquette et à la pénurie totale de panneaux indicateurs vous comprendrez que pour faire les 120 km qui nous séparaient de Tullamore ... la fameuse distillerie de whisky ... nous en avons fait plus du double en tournant et retournant autour de Dublin en cherchant notre chemin !!

Le lendemain les choses se sont un peu améliorées pour rejoindre le Comté de Sligo dans le Nord-Ouest de l'île. C'était vert, relativement plat, il n'y avait pas beaucoup de circulation ... et il ne pleuvait pas ... tout au moins au début.

Nous avons passé la nuit au château Markree, un lieu assez magique, superbe château fort transformé en hôtel par son propriétaire Charles Cooper ... Dont la famille habite là depuis 20 générations.

Avec Brenda nous avons traîné dans Roscommon, elle voulait retrouver la maison de ses aïeux. Le problème est que, depuis toujours, jamais les maisons ne furent numérotées ... Nous fûmes totalement incapables de la retrouver mais nous avons découvert de superbes endroits et surtout fait une recherche extrêmement intéressante à Strokestown, un village voisin, où se trouve, installé dans une vieille église, un centre consacré à la pénologie.

Pour trouver ce fameux centre ce ne fut pas facile ... Une tempête a emporté le panneau indicateur il y a quelques années et jamais personne ne l'a remis en place. En ce qui concerne

Vous n'imaginez pas le  
nombre de châteaux en  
Irlande... plus de 4000



Bruce Preston et le  
Tiger lors d'une  
accalmie à Makree  
Castle.



Barrerty Castle et  
Dunrally's Pub,  
County Clare.



Le bar John V à Dunbrody.

les heures d'ouverture. Ils nous ont expliqué que les gens savent bien que c'est ouvert à deux heures, alors pourquoi le marquer ... Et de plus tout le monde sait également que le centre est sur la place principale ... C'est là que nous avons bien pris conscience que nous étions en Irlande !!

Et pendant tout ce temps je me familiarisais avec mon Tiger 955L. Sa couleur Roulette Green allait bien avec le paysage et je me sentais bien dessus. J'étais très bien assis, un peu droit, et avec une position qui était parfaitement naturelle. Le Tiger semblait avoir été dessiné pour moi.

Beaucoup de conducteurs préfèrent le guidon en deux parties, légèrement en forme de bracelets. Pour ma part j'appréciais le large guidon du Tiger, tout comme le confort de sa selle. Le pare brise se révéla efficace, de même que les protège-mains, surtout sous la pluie, en me protégeant des



Muckross House, Parc National de Kiltarnney.

projections de boue.

Brenda était assez dubitative quant à la position un peu haute des repose-pieds arrière mais au bout de deux jours elle s'y était parfaitement adaptée. Notre moto d'essai était équipée du kit bagages, nous n'avions donc aucune difficulté pour loger nos affaires !!

L'une des caractéristiques de l'Irlande, c'est la flotte !! En fait c'est géographiquement compréhensible ! Tous les nuages qui arrivent de l'Atlantique Nord stoppent au-dessus de la première terre qu'ils rencontrent ... et les Irlandais en profitent ... Il faut quand même dire que cette année ce fut exceptionnellement pluvieux ... Et comme ce sont les Irlandais qui nous l'ont dit, vous pouvez imaginer ce que cela représente !!

En fait nous nous y sommes adaptés. Il suffit d'être bien équipé et le nouveau blouson de Brenda était super ... Chaud, étanche, confortable et pas trop lourd. Si vous avez prévu le coup vous vous régalerez quel que soit le temps en Irlande !!

La côte-Ouest est une pure merveille. Nous avons stoppé pour la nuit à Westport, et profité d'un concert de musique Irlandaise ... Le lendemain nous étions à Bunnratty ... Pour assister à un banquet médiéval ... superbe.

Nous avons visité ensuite le Musée de la Marine à voile à Foynes, il est situé à l'endroit exact où accostèrent les premiers transatlantiques. Notre groupe avait déjà visité l'autre côté de l'océan, du côté de Botwood à Terre-Neuve, nous pouvions ainsi imaginer les difficultés du voyage en voyant les photos des bateaux moins superbes qu'au départ où nous les avons découverts volants sur les vagues !!

Au cours de la conversation nous avons également appris que beaucoup de gens furent tués à Dublin durant la seconde guerre mondiale ... En fait un bombardier pris par la tempête s'est écrasé par hasard sur la ville neutre ... avec toutes ses bombes !!

## Le grand guidon du Tiger me conviens parfaitement, comme la selle.



Valentia Island, Kerry.

Et les châteaux ... impossible de vous dire combien il y a de châteaux forts en Irlande ... Plus de 4000 je crois. L'un des plus connus est celui de Blarney où les plus courageux peuvent grimper tout en haut de la colline pour embrasser la pierre sacrée ... la montée n'est pas mal, mais la descente vaut son pesant de cacahuètes !!

Celui que nous avons préféré était Muckross House à Killybegs, un lieu ancestral très bien restauré véritable patrimoine historique. Quand la reine Victoria est venue le visiter durant son règne cela faisait six ans qu'ils préparaient cela ... Elle n'y est restée que deux jours, et en plus elle avait amené avec elle sa propre brigade de pompiers, belle preuve de confiance !!

Même sur des routes constamment détrempées, le Tiger était très sûr et me maintenait en totale confiance. Notre moto était équipée du nouveau 955 cc à injection, une puissance totalement exploitable qui arrivait progressivement. Le trois pattes avait toujours

autant de caractère et une sérénité inimitable !!

La moto est équipée d'origine d'une boîte six ... presque inutile car elle reprenait sans rechigner au plus bas des régimes pour nous emmener au maximum de ses performances sans changer la moindre vitesse !! Souvent je n'avais pas envie de me fatiguer et c'était kilomètre après kilomètre que défilait la route sur le même rapport. Par contre il suffisait de tomber deux ou trois vitesses et le trois cylindres se mettait à feuler ... comme un Tigre !! Dans un cas comme dans l'autre c'était le pied !!

En Irlande je n'ai à aucun moment eu envie de dépasser les 120 km/h et je n'ai pas consommé plus de 5 litres au cent ... Avec la capacité du réservoir qui avoisine les 24 litres cela faisait une autonomie de près de 450 km ... Le voyant d'alerte ne s'allumait jamais avant qu'au moins 320 km aient été parcourus depuis le dernier plein. Quand nous avions traversé l'Angleterre, en prenant l'autoroute le plus souvent, nous avions roulé à plus de 130 et nous n'avions pas dépassé



Ce n'est pas l'Irlande, bien sûr, mais un arrêt en route vers le ferry au Pays de Galles à la gare avec le plus long nom du monde.



Ha'penny  
Bridge,  
Dublin.

les 6 litres au cent !!

Les plus beaux coins pour faire de la moto en Irlande sont incontestablement les trois « Rings ». Le plus célèbre est celui de Kerry qui déroge pas à sa réputation de paysages magnifiques ... Un petit point toutefois qui est assez curieux : vous devez circuler dans le sens des aiguilles d'une montre ... mais, si vous payez, vous pouvez aller dans le sens contraire !!

Il y a également deux autres circuits particulièrement beaux. Au Nord Ouest de Killarney la Dingle Peninsula et au Sud du Ring de



Kerry la superbe route autour des montagnes Cahs. Nous avons passé trois jours à Killarney, si nous avons pu nous serions restés plus longtemps.

Nous sommes restés une semaine en Irlande et à a plus tour les jours. Tous les soirs nous avons laissé le Tiger sous des déluges et chaque matin il a redémarré sans aucun problème. Nous utilisons nos sacs qui étaient dans les sacoches en laissant celles-ci fixées sur la moto ... et, bien que ces sacoches n'aient jamais laissé rentrer l'eau lorsque nous rouillons, le matin il y en avait à l'intérieur ... Etrange !!

Les coins qui nous ont le plus séduits furent Westport et Killarney, nos visiteurs américains furent eux totalement subjugués par le château fort de Bunratty.

Notre meilleure surprise fut quand même l'excellent état du réseau routier principal. Les fonds européens à 85 % ont largement contribué au confort routier des touristes ... En ce qui concerne les routes secondaires elles reflètent le vrai caractère de l'Irlande ... Et il faut mieux avoir un Tiger et son grand équipement de suspensions pour les parcourir. Il y a 25 ans quand je suis venu dans l'île pour la première fois, il n'était pas rare de rencontrer à la sortie d'un virage un homme chevauchant son âne voire même deux voitures totalement délabrées stoppées là, au beau milieu de la route, avec leurs conducteurs qui tapaient la discute. Eh bien cela n'a guère changé !!

Je crois que la meilleure façon de découvrir l'Irlande c'est de le faire à moto. Les gens sont encore plus accueillants et n'hésitent pas à engager la conversation.

Nous ne pouvions pas venir dans ce pays sans goûter à la boisson nationale : La Guinness ... Et c'est vrai ce qu'ils disent ... elle est meilleure, bien meilleure, ici en Irlande que partout ailleurs. En fait nous ne nous en sommes pas aperçu à la première pinte ... et il a fallu en essayer plusieurs après nos journées de motos afin de pouvoir ... comme on le dit en Irlande ... « To be sure !! » ...

Le seul moyen d'apprécier  
l'Irlande est de la selle  
cotentinbristhi d'une moto.



Bliasket Islands vues  
de Mount Eagle,  
Péninsule de Dingle.



A gauche: O'Connell Street à Dublin.

A droite: Ross Castle, Kerry.



Dunbrody dans le New Ross avec un bateau d'émigrants. Plus de 2,5 millions de personnes émigrèrent de ce quai.

# Les records du monde et les fameuses "3 cylindres" de course - mais les jours sombres commencent à pointer !!

Malgré les succès sur le lac Salé qui donnèrent naissance à la Bonneville, l'absence d'investissements et la menace croissante du Japon commençaient à tirer la sonnette d'alarme. Par Jim Reynolds.

**A**vec le succès de Triumph dans les années cinquante, des événements sensationnels se produisaient aux États-Unis qui firent les gros titres de la presse spécialisée.

Fin 56, à bord d'un cicare mo par un 650cc, le Texan Johnny Allen atteignit 193 mph (310 km/h) au kilomètre départ lancé sur le lac salé à Bonneville dans l'Utah. Une vitesse bien supérieure au record officiel de l'époque (NSU). La FIM refusa d'enregistrer le record qui demeura donc purement Américain.

Malgré cela, éprouva le constructeur Allemand NSU qui revint en Utah l'été suivant pour établir une nouvelle performance à 210 mph (338kmh), la fierté germanique était ainsi rétablie.

Mais deux mois après Allen revenait à Bonneville, son sponsor s'assurant des conditions de chronométrage, il réalisa

La 1945 Thruxton  
650 Bonneville

214,4 mph (344kmh), la FIM enregistre la performance sous réserve de confirmation; puis après des mois de tergiversations refusa de l'homologuer.

Bien que la presse spécialisée de l'époque fut particulièrement déferente avec la FIM, cela donna lieu à une polémique acharnée.

Triumph en tira de ce fait encore plus de retombées que d'un record "officiel" et Edward Turner ne prit pas de gants pour l'annoncer dans la publicité de la marque comme pour apposer un autocollant vengeur sur les moteurs 650.

Fin 58 fut introduit au salon d'Earls Court le modèle destiné à exploiter le record et voué à une destinée quasi immortelle.

C'était la T120 Bonneville, ainsi nommée pour rappeler à tous où Triumph avait battu le monde entier.

La production débuta aussitôt pour la gamme 59 et d'emblée le demandeur fut colossal. La 650 à double carburateur délivrait 46 chevaux et son type (T120) suggérait qu'elle permit de parcourir deux miles à la minute (120mph/193kmh). Seule une Bonnie affûtée le pouvait, mais les amateurs adorèrent. Cette première version, équipée de la même "nacelle" de phare que le reste de la gamme, était sans conteste rapide; mais la précision de sa tenue de route n'était pas la meilleure du marché. La rigidité de l'ancrage de l'axe du bras oscillant notamment laissait à désirer et la malgre fourche vrillait en usage extrême. Définitivement une moto pour les braves donc.

En 62 le grand Doug Hele rejoignit la compagnie pour diriger le département recherche et développement. Bien que le meilleur et le plus brillant des ingénieurs



contemporains, il était d'une modestie étonnante. Il entreprit aussitôt d'améliorer le comportement de la Bonnie pour la hisser au niveau de la Norton 650SS, qui réglait alors en Production sur les courses de 500 miles. Edward Turner s'étant retiré en 65, la course n'était plus une activité prohibée et Doug était suffisant convaincu par le résultat de son travail pour solliciter Syd Lawton de Southampton et l'inviter à abandonner sa Norton victorieuse. La confiance dans le talent de Hele était telle, que Syd s'engagea cette année-là à Thruxton au guidon d'une Bonneville. Et gagna.

En 1966 les Américains étaient de retour sur le lac salé, avec cette fois Bob Leppan aux commandes d'un cigare propulsé par deux 650 en tandem alimentés à l'alcool. Un nouveau record fut établi à 245,6 mph (395km/h) qui resta incontesté pendant quatre ans.

En 1967 la catégorie Production fut introduite au TT. Triumph était honorablement représentée en 500 par son essayeur Percy Tait, lequel souffrant ne put empêcher Velocette de l'emporter. Mais John Hartle, pilote de l'usine MV Agusta, gagna en Production avec une Bonneville dans la catégorie 750. Les enseignements glanés sur piste vinrent sans tarder enrichir la gamme et pour 1968 les Triumph disposaient d'un superbe frein avant double-cames de 8", de loin le meilleur du marché. Grâce au patient travail de Hele, la fourche était devenue irréprochable et le bras oscillant fermement ancré.



Le cigare Triumph 650cc de Johnny Allen qui atteignit 193mph à Bonneville.

Le résultat en était ce que les amateurs considèrent comme la meilleure de toutes les Bonnies. 1968 fut aussi marquée par le lancement de la 750 Trident trois cylindre, mais Honda annonçait sa CB750 Four avec une boîte cinq, un démarreur et un frein avant à disque (avec étrier articulé-pauvre chose-mais quel effet d'annonce). Pour un prix comparable, la Trident n'offrait qu'une boîte quatre, un kick et un frein avant à tampon (efficace lui au moins).

Mais la Trident emballait son public (quelques reprises et quelle musique) et sur une route sinueuse l'emportait généreusement sur la Honda affligée d'une tenue de route hésitante aggravée par des amortisseurs "pompe à vélo" en outre sujets à échouement.

Le Gallois Malcolm Uphill écrivit une page glorieuse de l'histoire du TT quand, en 1969, à terme la course des 750 à une moyenne de 99,99 mph au guidon de l'une des 650 Bonnies de Doug Hele, bouclant le premier tour jamais parcouru en Production à plus de 100mph (161 kmh, le fameux "Ton").



Le Triumph 300l était toujours d'actualité en 1992 ! Ici, Dave Pither sur la Trident en catégorie #1 lors du TT.



La légendaire Triumph 3 cyl. "Slippery Sam" avec Mick Grant lors de la parade du TT2002.

Face à la gingerie de Triumph, Malcolm avait presque décidé de courir en Norton. Mais le rusé Gallois voulait une des motos de Hele, pressa de n'être payé que s'il gagnait et alors seulement 300£ mais de repartir alors avec la moto ce qu'il obtint.

A partir de 1970, l'usine développa la Trident pour la piste car, les ventes de la Honda se faisaient menaçantes, sur le marché vital des USA notamment. Le succès de Triumph aux USA ne peut être mieux démontré que par la croissance des ventes, passant de 6300 unités en 63 à 24600 en 67. Bien des disciplines sportives US étaient alors dominées par les 650 Triumph, dont les enduros.

Au point qu'un modèle, la T120TT, avait été spécialement développée pour le seul marché Américain. Son poids réduit et une pèche incroyablement à bas régime, en font encore aujourd'hui une machine étonnante à piloter. Mais la commodité du démarreur et l'aura fatigieuse du frein à disque tout bonnement traquent sur le moulin boisaient les ventes de la rivale Honda.

La transformation de la Trident en bête de course fut grandement facilitée par le travail époustouflant précédemment réalisé sur la T100 500 de Percy Tait, un simple twiss cuboté, généré à Meriden pour atteindre 50 chevaux à près de 10 000 tours. Le plus grand fait d'arme de Tait fut quand il termina second derrière Giacomo Agostini au GP de Belgique 67, non sans avoir mené trois tours devant le champion du monde et sa MV d'usine devant un public ébahi. La veille, le trio formé par Tait et ses copains Jack Shemans et Arthur Jakeman mécanos avait été mal accueilli par l'équipe MV dans la partie du paddock réservé aux usines. Difficile en effet de croire que ces trois pauvres gars sortant d'un Ford Transit anonyme constituaient une équipe d'usine. La course se chargea de leur faire changer

d'opinion.

Les Trident d'usine furent bien nées et raffèrent tous les podiums des deux côtés de l'Atlantique en 1970 et 71.

En ces temps glorieux, le feulement rauque du trois-en-un en mégaphone d'un triple poussé à 9000 tours était un grand moment de musique hard.

Et quand John "moon eyes" Cooper battit Ago et sa MV championne du monde à la course de l'année à Mallory Park, 25 000 spectateurs s'enrouèrent dans leur enthousiasme à l'encourager.

Mais un arrière plan glauque se dessinait derrière ces brillantes victoires. BSA, à la tête de la holding, ne faisait plus que de mauvaises affaires et les pertes atteignirent 8 millions de £ alors que le bénéfice était de 3,5 millions onze ans plus tôt en 1960. La direction du groupe n'avait cessé depuis de commettre des erreurs de gestion effrayantes et n'avait pas investi un penny dans ses usines où leur outillage désormais dépassé. Mal payés, les livraisons des fournisseurs devinrent chaotiques et il advint de plus en plus fréquemment que des motos inachevées fussent être poussées en dehors de la ligne d'assemblage faute de composants.

L'une des initiatives les plus fâcheuses et ruineuses du groupe fut la construction d'un luxueux centre de recherche à Ulmberstad Hall et l'embauche de tout son personnel dont bien peu étaient familiers du monde de la moto.

La grande oeuvre de cette équipe tant critiquée, fut un nouveau cadre commun aux gammes Triumph et BSA, introduit en grande pompe au terme de plusieurs années de travail (chèrement payées). Si réussi qu'il fallut modifier le prototype car le twin Triumph ne pouvait y entrer, puis modifier enfin les centaines de moteurs T110, TR6 et T120 assemblés "en attendant".

Quand les tant attendus modèles 71 furent enfin livrés aux concessionnaires, les clients les dédaignèrent les trouvant exagérément hautes de selle. Au point qu'il fallu et modifier encore le fameux cadre pour en abaisser la boucle arrière. BSA n'y survécut pas et cessa la production de sa gamme propre dès 72. Ironiquement, tandis que le groupe BSA creusait sa propre tombe (et celle de Triumph), une Trident continuait de vaincre comme si de rien n'était.

Il s'agit de la fameuse Slippery Sam qui remporta le TT ponctuellement en 71 et 72 (1) tandis que des jours s'écoulaient se préparaient.

(1): et continua en 73,74 et 75 puis prit une retraite bien méritée !



Le ravitaillement de Ken Heanes lors de l'ISDT de 66 en Suède où il remassa une médaille d'or pour Triumph.





# Letters

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

## Un fan de la Speed Four.

J'ai récemment eu la bonne fortune de pouvoir acquérir une Speed Four ... ce qui n'est pas un mince exploit dans les conditions actuelles.

C'est ma seconde Triumph Hincley après une Adventurer de 1999. J'avais déjà été écharité par cette classique mais c'est la qualité du développement et de la recherche dans l'usine durant ces trois dernières années qui m'a impressionné le plus. Il faut voir comment cette Speed Four est au top. Je suis tellement séduit par cette machine que j'en ai créé un website à [www.speedfour.net](http://www.speedfour.net) et l'y donne rendez-vous à tous les fans.

Continuez les gars, c'est du bon boulot !

Rick Lucas, Kansas, USA.



Rick Lucas fut l'un des rares chanceux à avoir sa Speed Four pour l'été !!



John Tyrrell a deux possibilités pour aller se balader !!

## Un choix pas si difficile

(En fait je n'hésite pas très souvent entre mon Daytona 955i et ma TT spécial ...)

Quand je vais m'arrouler dans les virages de la Caroline du Nord ou du Nord-Ouest de la Géorgie ... je prends le Daytona. Mais quand je vais balader sur les petites routes autour de la maison, c'est incontestablement la Bonnie que je possède depuis 1967 qui a ma faveur !

Depuis 67, il y a eu pas mal de changements sur les Triumph ... Par exemple, les phares ... ils sont en série sur le Daytona ... mais étaient en option sur la TT !!

John Tyrrell, North Carolina, USA

## J'ai fait le Catalunya

Maintenant que je suis de retour chez moi, à l'île de Man, je tiens à vous dire combien je me suis réjoui à ce bal de Catalunya en mars dernier. Merci beaucoup à Rüdiger et encore plus à Simon Brampton - qui non seulement a passé beaucoup de temps à organiser cet événement ... mais également n'a pas hésité à me prêter son Sarek à l'île que j'ai essayé !!

Geoff Turner, Isle of Man

Geoff Turner on Catalunya.



## Un membre du RAT au pays du soleil levant

Je suis généralement le seul membre japonais ou dit une Speed Triple 2002. Je l'ai achetée en Décembre dernier. C'est ma troisième moto à mais ma première Triumph et je suis très content. J'espère que je pourrais prendre contact avec certains membres du RAT de votre pays.

Toshihiko Tanaka, Okazawa, Japan

## Dépanné au fin fond de l'Espagne

J'avais quand même fait le tour du monde en Trophy, aussi emmener mon nouveau Tiger faire une balade en Afrique du Nord semblait être de la bagatelle ... C'était sans compter sur ce camion qui avait répandu un paquet de graviers à la sortie d'un virage serré dans la Sierra Nevada !!

Instantanément j'ai rectifié l'esthétique du Tiger ... et il fonctionnait beaucoup mieux bien !! J'étais perdu dans l'Espagne profonde ... qui donc pouvait me dépanner ?

Le téléphone arabe du RAT m'a dirigé vers le magasin Euro-Bike à Almería et Georges se mit bientôt au boulot !! Je lui ai donné un coup de main ... La revue technique était en anglais et il n'en pipait pas une ... Personnellement mon espagnol ... était primaire ... Eh bien devant le problème on s'est bien compris et, bien aidé par le service pièces détachées de chez Triumph qui a fait diligence, j'ai pu très rapidement reprendre ma route !!

Robbie Marshall, Spain.



Quel meilleur cadre pouvait on espérer pour ce week-end classique en Dordogne !!

## Un week-end en classique.

Avec mon mari nous avons passé un super week-end en Dordogne au guidons de nos Bonneville et Adventurer respectives ... Le centre sur le plateau fut quand nous sommes arrivés au village de Bonneville, sur le plateau de la Dordogne, vignes !!

Amy Marie Brock, Bigan, France



George a sauvé la mise du globe-trotter Robbie Marshall au fin fond de l'Espagne.

# AU TT, L'ESSAY

## C'ES



Cela faisait deux saisons qu'Alan Cathcart courait avec le Saxon PFM mû par le 980cc trois cylindres Triumph avant que Steve Linsdell ne lui emprunte pour faire le TT et ne boucle le tour à plus de 180 km/h de moyenne. Alan nous explique comment tout cela a commencé ... en Autriche, autour d'une bouteille de bière !! Les photos sont de Kyoichi Nakamura.

De larges conduites ramènent l'air frais directement à travers le carénage.

**C**ette année la plus ancienne marque de moto encore en activité fête son centenaire. Triumph et le TT c'est une vieille histoire ... bien que la dernière victoire de la marque à l'île de Man date de 1975 avec Dave Croxford et Alex George sur la légendaire « Slippy Sam ».

Depuis le nom de Triumph est moins présent sur la liste des engagés mais il y en a toujours une pour se faire remarquer ... Ce fut le cas en 1996 au TT Senior avec Steve Linsdell qui pilotait un Saxon mû par un 980cc de la marque. Linsdell maintenant concessionnaire Triumph dans le Bedfordshire, avait couru à

182,5 km/h de moyenne pour finir 14ème au général. Il avait non seulement remporté le « silver replica » mais également le challenge John Craig en tant que meilleure moto britannique. En fait cette moto a été conçue par Nigel Hill, véritable gourou de la mécanique, basé dans son cher Surrey. Il avait fabriqué cette Triumph Saxon à une poignée d'exemplaires vendus à quelques clients privilégiés. Depuis deux ans j'avais la chance de piloter dans le monde entier celle de Paul Taylor en International Bears Thunderbike.

Comme beaucoup de bonnes idées, celle-ci a pris corps autour d'un verre. ... Dans ce cas particulier ce fut à Zellweg en Autriche en 1993 sur le circuit de l'Österrreichring... Je me

# YER

# ST L'ADOPTER !!



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

remettais de mon abandon de Thunderbike, le moteur 1000cc Laverda qui équipait le cadre Saxon dessiné par Taylor ayant rendu l'âme.

« C'est comme ça ! » dit Taylor avec résignation ... Le trois paltes Laverda avait plus de 20 ans et nous étions arrivés au terme de son évolution. Quel autre trois cylindres moderne était capable d'équiper la moto ? Sur le marché, il n'y en avait qu'un seul : le Triumph.

Quelques temps après nous avons pris rendez vous avec John Bloor lui-même et quand nous nous sommes retrouvés devant le big boss de Triumph nous lui avons expliqué que cela serait bien si nous avions l'aide de l'usine avec l'attribution de deux moteurs, un prix sur les pièces détachées et la promesse d'avoir le

soutien des ingénieurs de développement d'Hinckley.

Le triple qui nous intéressait était le 885cc de la super 3, 12 soupapes et double arbre à came en tête, avec les carters Cosworth ... Un moteur qui pesait 1,9 kg de moins que le moteur stock.

Le moteur fut préparé par Jack Lilley spécialement pour Taylor. Il commença par virer le pesant arbre d'équilibrage pour diminuer l'inertie puis équipa le moteur d'une batterie de carbus Keihin de 39mm, changea le boîtier CDI et installa un vilebrequin un peu spécial ... tous deux fournis par Triumph.

Ainsi revu, le moteur qui délivrait au départ 115CV à 9500 tours, passait à 133CV à 10200

Alan Cathcart à Zeltweg en 1994, ce fut la première victoire en course d'une Triumph Hinckley.



Daytona en 1995 le bième Cotchert/Saxon sur la troisième marche du podium.

## Il l'avait juste équipé d'un pot Micron qui sacrifiait aux normes de bruit sans priver le moteur de sa fabuleuse sonorité.

teurs à la roue arrière. Je débutais avec la moto à Manza au printemps 94 et je finis troisième ... sous la flotte.

Un peu plus tard nous avons réalisé le moteur à 980cc et équipé d'arbres à cames « exotiques » signés par le spécialiste allemand Gunther Knuppertz. Nous avions fière allure avec le « Taylormade Racing » Triumph, un an plus tard, à Daytona. Il avait désormais une puissance de 142CV à 9800 tours ... nous finîmes encore une fois troisième.

C'était le même moteur que Steve Linsdell avait acheté pour courir le TT. Il l'avait juste équipé d'un pot Micron qui sacrifiait aux normes de bruit sans priver le moteur de sa fabuleuse sonorité. Avec la boîte étagée Daytona il prenait plus de 270 km/h dans

les lignes droites de l'île de Man.

Pour accueillir le groupe T3 haut comme une cathédrale, Nigel Hill avait conçu un cadre Saxon double berceau interrompu en aluminium qui utilisait le moteur comme porteur. À première vue le train avant semblait conventionnel, mais le Hill's SaxTrac system - simples pièces de fonderie creusées à parois minces - permettait le guidage de la roue et l'ancrage de l'amortisseur Saxon.

Au terme de deux saisons de courses avec la Saxon-Triumph, je sais que le système SaxTrac fonctionne et qu'il est efficace. Il offre un dispositif anti-plongée intrinsèque et permet un réglage incrémental de l'angle de chasse entre 22 et 26 degrés (nous options généralement pour 23,5) et un réglage aussi étendu de la



Le prototype trois cylindres Triumph aux carters Cosworth produit par l'usine pour la machine.

La Saxon était l'une des rares motos destinée par le designer Nigel Hill.



valeur de la chasse.

Les quatre points d'ancrage de la suspension avant sont largement espacés offrant une gamme de précharges étendues et l'amortisseur permet des réglages beaucoup plus fins qu'un dispositif télescopique conventionnel.

Mais là ne s'arrêtait pas l'innovation et pour pouvoir avancer autant que possible le moteur dans le cadre, le carénage comportait des conduits d'air efficaces, ce qui avait permis à Hill de monter le radiateur sous la selle, devant la roue arrière. Dans cette position l'admission partageait avec le radiateur un flot permanent d'air frais. L'avoir fait fonctionner à 85 degrés en plein été lors d'une course en Autriche, montre que Hill avait bien conçu son affaire. La Saxon-Triumph ne surchauffa jamais et cela per-

mit de ne pas compromettre les départs canon dont elle était capable.

Le fait de faire podium à Monza, pour une moto qui avait juste fait quelques tours à Mallory Park quelques jours auparavant était déjà un exploit, mais peu de temps après nous avons gagné à Zeltweg en Autriche... La première victoire en course pour un produit qui venait d'Hinckley !!

Après je me suis blessé et je n'ai pas pu courir à Assen. Ce fut Robert Holden qui me remplaça... et qui gagna... Une victoire impressionnante qui fut suivie de trois autres... Un super début de carrière pour cette machine !!

En 1995, je décidais de courir les Bears World Series, et cela commença par une troisième place à Daytona derrière deux Brittenis qui

La suspension avant pour le moins originale ... ce n'était pas une fourche télescopique conventionnelle mais le système Saxon « SaxTrac ».

**Ce fut Robert Holden qui me remplaça et qui gagna. Une victoire impressionnante qui fut suivie de trois autres. Un super début de carrière.**



L'équipe Saxon présente la moto complètement restaurée pour qu'elle soit exposée au National Motorcycle Museum.

venaient de Nouvelle Zélande. Nous avons pris notre revanche à Monza où les deux kiwis n'ont rien pu faire ... Je les ai rincés sans problème.

Nous étions en tête de la série après deux des six manches ... mais ce fut la meilleure place que nous avons obtenue au cours d'une saison où nous avons fini quatrièmes derrière les deux Britten et la Harley VR 100 de Ron McGill.

En 1996 le Saxon de Taylor traversa l'Atlantique pour aller courir en Formula USA. C'était la star locale Scott Zampach qui la pilotait. Elle ne revint que pour être pilotée par Lindsay au TT et finir quatrième en SoT ( Sound of Thunder séries ).

Zampach avait obtenu de bons résultats avec

la moto mais il s'accrocha avec un 1300 quatre pattes dans la dernière course de la saison et chuta lourdement ... Il fut grièvement blessé et ne s'en remit jamais totalement, ce fut la fin de sa carrière. La moto prit feu et fut quasiment détruite. L'équipe de Taylor ne voulu pas que cela soit fini et entreprit un patient travail de restauration ... Qui amena la glorieuse bécane dans le hall d'entrée du musée de la moto à Birmingham !!

Si vous le visitez et vous étonnez devant cette Triumph assez spéciale dont la fourche ressemble bien peu à ce que l'on a l'habitude de voir ... Vous saurez d'où elle vient et ce qu'elle a fait !!



## Célébration du Centenaire

**L**e 15 Juin dernier vous avez été 1.300 à vous rendre sur le site d'Hinckley puis au champ de course de Towcester pour célébrer le Centenaire de la marque.

Vous êtes venus des quatre coins de l'Europe et les plaques d'immatriculation des quelques 800 machines sur le parking nous ont montré l'engouement européen pour la marque Triumph!

Durant l'après-midi, après le défilé des plus belles

machines et une démonstration de saut en parachute de la Royal Navy, vous avez pu admirer toute la gamme grâce au camion du road show.

420 convives étaient présents pour le dîner et la soirée. Lors de cette dernière, le

groupe de musique d'Andy Leek and the Blue Angels donne un côté très rock'n'roll au centenaire qui s'acheva tard dans la nuit après un fantastique feu d'artifice et un show lazer!

Nous sommes déjà en train de préparer les 100 ans de cette jeune dame et pour cela nous vous donnons rendez-vous l'année prochaine en espérant pouvoir vous faire visiter les nouveaux bâtiments de l'usine TV.

Nous vous donnerons plus d'informations dans le numéro de décembre du prochain Torque!



## Up front

**Q**uelle saison? De nouveaux RAT Pack un nombre croissant d'abonnement et un enthousiasme général pour tous les événements de RAT!

Pour beaucoup d'entre vous, les week-ends RAT sont devenus des dates incontournables dans leur planning de sorties moto et nombreux sont ceux ayant découvert cette année les RAT Ralids et qui préparent déjà leur calendrier 2003 pour se retrouver lors de ces événements conviviaux.

Mais 2002 n'est pas fini et il reste encore les Cévennes, Monaco/Menton mais aussi la Corse, le Macadam Trophy, des Runs d'une journée avec les RAT Pack de Valence, St Etienne...

Alors si vous n'avez jamais participé à un RAT Raid, inscrivez-vous vite et vous découvrirez « la famille Triumph ».

Et la saison 2003 est déjà en préparation avec des week-ends dans de superbes régions, des runs avec les concessionnaires, des stages de perfectionnement...

Alors, si c'est bien ce numéro et les suivants, consultez le website et n'hésitez pas à nous appeler si vous

souhaitez des informations, nous sommes à votre service!

Enfin, contactez-moi si vous voulez mettre en place un RAT Pack sur votre région avec votre concessionnaire.

Bonne route à tous et à bientôt!

**Bertrand GOYEY/RAT**  
19 Bd Georges Bidault  
Croissy Beaubourg  
77 437 Marnes La Vallée  
Tel : +33 (0)1.64.62.38.32;  
GSM : +33(0)6.80.02.03.93.  
goyey@triumph.co.uk







## Swiss Alpine Raid :

### Le RAT en altitude !

Ce sont 30 participants qui se sont retrouvés à Sierre pour ce 2nd Swiss Alpine Raid. Contrairement à l'année dernière, cela démarrait sous de bons auspices car le pluie nous avait subtilé.

Samedi matin, après le petit déjeuner, chacun se mit en route avec le road book préparé par le RAT pack de Sierre pour une balade qui démarrait dans le Valais avant de franchir le Simplon en guise de hors d'œuvre ! Après une petite incursion en Italie par le Val Vigezzo, nous sommes remontés au Tessin (Suisse Italienne), où fut pris le déjeuner, par la Centovalli et un passage obligé par les cols mythiques que sont l'Oberalp (2044m) et la Furka (2431m) !

Cette journée fut un vrai bonheur et l'absence de touristes et de police y étaient pour beaucoup...

Samedi soir, le dîné permit à chacun de goûter les charmes de la cuisine valaisane et le vin local (le désormais célèbre Fendant !) coula à flot ! Lors de cette soirée, le petit questionnaire permit à notre ami Andréa venu du Tessin en T-Bike Sport de remporter le blouson Retro Paddock mis en jeu par le RAT.

Un orage s'était invité dimanche matin et en découragea quelques uns qui décidèrent de rentrer sagement alors que les plus courageux prirent la route du Val d'Anniviers et du barrage de Mairy à 2243m d'altitude malgré une visibilité réduite à 20m !

Heureusement pour midi, le ciel fut plus clément pour redescendre à St Jean où nous attendait la traditionnelle fâchette dans un gîte.

Le week-end se termina par une visite d'un marché artisanal.

Bien sûr, nous vous donnons rendez-vous l'année prochaine pour un nouveau raid en Suisse mais cette fois au départ de Genève.

Merci à Steve Besson de l'hôtel Terminus de Sierre de nous avoir accueilli durant tout ce week-end.



## Raid de Normandie :

Une vingtaine de membres venus de Grande Bretagne mais aussi de Picardie et de Paris se sont retrouvés à Caen vendredi 2 août au soir pour ce week-end au cœur de la Normandie.

Au départ samedi matin, les plus pessimistes avaient déjà enfilé les combinaisons de pluie mais durant la matinée les cieux furent cléments et nous avons découvert les plages du débarquement et le point du Hoc sans un souffle de vent et un soleil bienvenu.

Nous avons ensuite remonté la pointe du Cotentin pour faire la pause déjeuner à Cherbourg sur le port.

L'après-midi, nous avons pu visiter l'intérieur des terres de cette pointe avant le retour sur Caen où nous avons été accueilli à l'hôtel de ville par Mr Villalobos, maire adjoint, chargé des relations internationales et du tourisme. Ce dernier nous présenta l'histoire et les attraits de cette superbe ville. Nous prîmes ensuite le verre de l'amitié (composé de quelques spécialités locales !!) tout en visitant le superbe cloître du XIème siècle.

Lors du dîner, ce fut Alain qui remporta le blouson Casual Paddock du jeu organisé...

Dimanche fut un peu plus humide et nous avons pu découvrir lors de notre balade Deauville, Trouville et franchir le majestueux pont de Normandie avant de nous rendre sur Fécamp et découvrir un point de vue superbe du haut de Notre Dame du Salut non sans avoir gravi le calvaire du marin !

Nous nous sommes séparés à St Valéry en Caux après le déjeuner et chacun rentra, ravi de ce week-end et en jurant de revenir dans cette région magnifique qu'est la Normandie !

Merci à Serge et Chantal de nous avoir préparé d'aussi magnifiques itinéraires et sans qui ce raid n'aurait pu être réalisé.

Nous tenons à remercier également la municipalité de Caen pour leur accueil ainsi que nos partenaires du week-end : l'hôtel des Quatrans et le restaurant Le Dauphin à Caen, le Café de Paris à Cherbourg et l'Auberge Cauchoise à St Valéry en Caux.



Au départ de la pointe du Hoc, sous le soleil

## A venir ...

### Raid des Cévennes, 21-22 Septembre

Cet événement, organisé par le RAT pack nîmois est en passe de devenir celui qui aura rassemblé le plus de personnes en France durant cette année 2002 ... Et même d'établir un record en la matière puisque ce n'est pas moins de 130 motards et motardes qui se retrouveront le 21 septembre à 9 heures du matin sur le Pôle mécanique d'Alès ( Gard ) pour le départ.

Nous ne vous reparlerons pas du parcours essentiellement tracé dans les Cévennes méridionales, ni du lieu d'hébergement du samedi soir, une auberge, gîte à la limite du Gard et de la Lozère ...

Nous ne vous dirons qu'une seule chose : Si vous voulez venir, on se serrera et téléphonez d'urgence à Hervé au 00 33 466 854 296 ou au 00 33 603 344 846 ou chez Technic Moto au 04 66 68 71 00 jusqu'au 18 septembre ou, pourra accueillir du monde ... Les places sont quand même limitées à 150 !!

Tarif : 60 euros par personne

Nos sponsors : Bec Frères, Le Pôle mécanique d'Alès, Bridgestone, La ville d'Alès en Cévennes.

Attention : Ceux qui voudraient loger sur place le vendredi soir peuvent contacter de notre part l'Hôtel ORLY à Ales : Hôtel Orly, 10 rue d'Avellan, 30900 Alès, Tel : 04.66.91.30.00

### Raid de Monaco/Menton 12-13 octobre

Pour ce week-end sur la Côte d'Azur, nous vous accueillerons dès le samedi matin par un petit déjeuner au Casino de Menton. Nous prendrons la route pour nous rendre à Entrevaux (ville fortifiée) pour une visite d'un musée privé de la moto ancienne avant un déjeuner en plein air au bord du Var. L'après-midi, quel programme ! Gorges de Daluis, gorges du Clan, vallée de la Vésubie, col du Turini, col de l'Homme, col de Brau et de Castillon ! Que du beau et du bon... !!!

Le samedi soir, le dîner aura lieu au restaurant Mirazur, notre partenaire prestigieux pour ce week-end qui vous accueillera dans un cadre somptueux et une vue imprenable...

Dimanche, en route vers Monaco pour rendre hommage à notre ami Claude Bogliolo sur la place du Palais. Ensuite, direction La Turbie par la Tête de Chien (point de vue imprenable sur le littoral de Nice à l'Italie).

En fin d'après-midi nous retournerons sur Menton où un pot de fin de raid vous attendra en bord de mer !

Pour ce fabuleux week-end, le tarif est de 125€/pers comprenant : petit déjeuner au Casino de Menton samedi matin, déjeuner samedi midi, dîner samedi soir, 1 nuit B&B en chambre double (3\*), déjeuner dimanche midi et apéritif du dimanche soir.



Pour ceux désirant arriver le vendredi soir, un supplément de 35€/pers sera nécessaire pour la nuit du vendredi et le petit déjeuner.

Si vous souhaitez rester une nuit de plus (dimanche à lundi), merci de nous le signaler lors de votre inscription. Le tarif pour cette nuit supplémentaire est également de 35€/pers.

Partenaires de ce raid : Le Restaurant Mirazur à Menton et le concessionnaire Triumph Road Spirit de Toulon.

## Around the packs

### St Quentin - Ozio Motos (02)

Le 22 septembre, le RAT pack de St Quentin organise son traditionnel run automnal au départ de la concession Ozio Moto où vous attendra bien sûr le petit déj' !

Cette balade d'environ 200km vous emmènera sur les routes qui sillonnent la région en passant par les églises fortifiées du Thiérache mais aussi le château de Marchais et de Pierrefonds ainsi que le chemin des Dames.

Le retour se fera à Chauny...

Le rendez-vous se fera à partir de 9h chez le concessionnaire Ozio Moto de St Quentin.

Pour toutes informations et réservations contacter Yves Gamba au : 063 50 53 80 40 ou YvesGamba@wanadoo.fr



Yves Gamba

### Valence - Bouvier Motos (26).

Un de plus ! Depuis quelques semaines, le RAT Pack de Valence a vu le jour. Le Leader pack, Patrice Vézian, a déjà prévu un planning de fin de saison bien rempli, jetez plutôt : Le 29.09.02 : (Macadam Trophy) Le run aura pour thème : "Sur les traces du Monte-carlo" en Ardèche. Le circuit reprendra une partie des spéciales mythiques du rallye.

Le 10.11.02 : Le run sera prévu dans le Gard. On pense aller au



Toute l'équipe lors du « baptême » !

«Les Fumades» (station thermale) au dessus d'Alès.

En projet avant la fin d'année, une mini formation technique et d'astuces le dimanche matin avec l'aide de Richard et Patrick suivi dans l'après-midi d'une mini balade sur la région de Valence.

Contact et informations : Patrice Vézian : (04) 75 61 74 08 ou patrice.vezian@wanadoo.fr .

### Nîmes - Technic Motos (30).

Ce week-end des 18-19 mai, ceux qui avaient déclinés de faire le Run de Rocamadour ne furent pas déçus !! En effet, avec 70 participants, ce fut une réussite ! Et comme, en plus, tout le monde est parti enchanté, nous pouvons d'ores et déjà vous donner rendez vous pour l'année prochaine à la même époque... Au programme de ces deux journées la visite des plus beaux sites du département du Lot avec en particulier le plus beau village de France : St Cirac Lapopie que les participants ont pu arpenter en une saison où les touristes ne sont pas encore cohortes ...

Routes sinueuses au revêtement impeccable, de larges courbes, mais aussi haltes dans des endroits insolites, visite de musées, de parcs animaliers, découverte de petites émerges, shopping ... Ce Run proposa tout cela, au gré d'un road-book qui laissait la part belle à la halte et à la découverte ... Jean-Guy, Martial et Jean-Claude avaient soigneusement « limé » le parcours allant jusqu'à la minute pour que les participants puissent pleinement apprécier les charmes de la région. Le summum de l'organisation fut atteint lorsque l'on en vient à parler de la gastronomie ... Il faut dire que si on ne mange pas bien dans le Sud-Ouest, c'est qu'on le fait exarès ... Un coup de chapeau quand même aux festouers qui nous ont pleinement fait apprécier les charmes gustatifs de leur région ...

Bref, une date à programmer pour l'année prochaine... !!

Un grand merci aux sponsors et à leurs aîdes : Didier Moto école à Nîmes pour les T-shirts, Retenauer à Cahors, L'Hôtel Kyriad, et Finedoc.

### Corse Run: 29 octobre - 3 novembre

Nous allons embarquer à Marseille à bord du fleuron de la flotte de notre sponsor : la Compagnie Méridionale de Navigation, le Girolata à 18h30 le Mercredi 29 octobre ... Nous arriverons à Bastia pour le lever du soleil à 7h30 le lendemain matin. Une bonne nuit de repos à bord avec une surprise prévue pour les couche-tard. Le repas sera compris.

À l'arrivée nous partirons pour faire le tour du Cap Corse, histoire de se mettre un peu dans le bain, puis ensuite départ vers la Corse du Sud par St Florent, le Désert des Aghiates, Corte, Vizzavona, Bastélica, Cahors, le col St Georges et nous gagnerons l'hôtel le Belvédère à Coti Chiavari notre camp de base pour un apéritif de bienvenue et un repas avec des

spécialités régionales ... le soir vous dormirez bien !!

Le Jeudi 31 octobre départ à 9h30 pour le Grand Sud avec une boucle de 210km qui nous conduira à Bonifacio par un itinéraire inédit afin d'y effectuer la balade en bateau et la visite de la citadelle, retour à l'hôtel par le « circuit des italiens » ...

Le vendredi 1er novembre départ à 8h30 pour la côte occidentale, Ajaccio et une superbe boucle par Vico , Evisa, la baie de Porto, les calanques de Piana et Cargèse... Retour ensuite sur Ajaccio et Coti par la côte et la fameuse « spéciale du pénitencier ». En tout 230 km de pure merveille où l'on va en prendre plein les yeux et où les appareils photo et les caméras vidéo vont chauffer. Le Samedi 2 novembre nous devons prendre le bateau à Ajaccio à 19h. Les participants pourront organiser leur emploi du temps comme ils le souhaitent. Ils auront un road book mais ne seront pas obligés de le suivre ... cela permettra peut être à certains d'aller faire des courses et à d'autres de faire une matinée de famille ... de toute façon rendez-vous pour tout le monde sur le port à 17h30. Pour le retour sur Marseille nous prenons le Kalliste, toujours de la même compagnie partenaire, cabines luxe et repas pour tout le monde. Arrivée à Marseille sur le coup de 7h30 ...

Nombre de places limités à 30.

Hébergement en hôtel luxe 2\* ... En demi pension ( apéritif maison, vin et café compris à chaque repas le repas de midi du dernier jour. Voyage compris en cabine de 4 avec repas et petit déjeuner à bord : 1350 euros par personne.

Pour réserver contactez Hervé et envoyez dès maintenant votre demande accompagnée d'un chèque de 200 euros par personne l'ordre de H.Des camps à l'adresse H.D.P., Palihis, 30170 Manollet France.



### St Etienne - Millenium Moto (42).

Le tout nouveau RAT Pack de St Etienne organise à l'occasion du Macadam Trophy, le 29 septembre, son premier run : le Run de Superbesse, tout un programme !

Le rendez-vous aura lieu chez Millenium Moto à partir de 8h pour un départ à 9h.

Ce run d'environ 300km vous emmènera vers Ambert pour une petite pause dans la matinée avant de monter sur Issoire et l'arrivée sur Superbesse pour le déjeuner.

L'après-midi vous pourrez visiter cette station et profiter

également des activités sur place avant de redescendre par Issoire mais aussi Craponne/Arzon et St Benoît Le Château et retour chez le concessionnaire.

Pour toutes informations et inscriptions, contacter Wilfrid au : 06.12.55.22.77

### Metz - Moto Evolution 2 (57).

Le nouveau RAT pack de l'Est a un programme de fin de saison bien rempli !

Voici le calendrier de fin d'année :

**Dimanche 8 septembre :** Participation au BIKER'S DREAM Samedi 28 septembre : Une petite sortie du côté du Danon et de Dabo avec un petit repas sympa et un coup de boire au retour à la concession.

**Lundi 30 septembre :** Une journée de stage de perfectionnement à la conduite à Polembray (02) préparé par Marcus.

**Samedi 20 octobre :** Eichternach, Petite Suisse Lux et Vianden pour une dernière sortie et toujours un petit pot au retour au magasin.

Pour toutes informations et inscriptions, contactez Rémi au 06 70 72 94 08 ou par e-mail : [hauptmannremi@pol.com](mailto:hauptmannremi@pol.com).

### Lille - Avenir Moto (59).

**Dimanche 30 Juin, Lille, 9h30.** Devant Avenir Moto, Speed Triple T301 et plus récente, Sprint RS et ST, Trophy, T-Bird Sport, Dayto, ... sont alignées sagement. Quelques amis égarés sur des machines japonaises sont aussi de la partie.



Au pied de la coupole d'Heilaut.

Présentations faites et café pris, Pierre-Philippe et Nicolas du Pack de Lille nous emmènent dans leur sillage.

L'itinéraire préparé par nos deux amis est un régal : rapidement sortis de Lille, nous partons dans la campagne nordiste. Enchaînements de petits virages, quelques lignes droites, de belles courbes rapides, un vrai plaisir ! Les paysages se découvrent au fil de la balade, nous longeons les bords de la Lys et la Forêt de Nieppe, avant d'arriver à La Coupole ("Gigantesque base souterraine destinée au lancement de fusées V2 durant la seconde Guerre Mondiale, La Coupole est aujourd'hui transformée en Centre d'Histoire et de Mémoire"). Première pause, premières impressions : le groupe est bien homogène, ce qui permet de rouler parfois sur un rythme rapide sans perdre personne ! Nous remontons ensuite sur St-Omer pour déjeuner. Un copieux repas plus tard, nous repartons par la forêt de Rihoult, Théroutanne, toujours sur de magnifiques petites routes étroites et vallonnées. Quelques pauses essence

et repos plus tard, nous revenons vers Lille avec une fin de parcours très rapide sur un axe bien dégagé, ce qui a permis aux derniers incrédules de juger du potentiel des Triumph ! Un dernier verre sur la Grand-Place de Lille et ce Run de l'Audomarois était déjà terminé ! Grand merci à ceux qui l'ont si bien préparé ... We'll be back !

### Le 22 septembre

Pour clôturer la saison, le RAT Pack de Lille organise son désormais célèbre run des Monts des Flandres et ceux qui y ont déjà participé vous diront que c'est un événement à ne pas manquer !

Gageons que cette année les dieux du ciel soient plus cléments que l'année dernière afin de profiter pleinement des panoramiques superbes du haut des Mont Cassel, Mont Rouge, ... Informations et inscriptions auprès d'Avenir Moto.

### Bayonne - Esprit Moto (64).

Run d'automne en Aragon.

Les 20 et 29 septembre, au départ de la concession Triumph de Bayonne, le RAT pack de Bayonne organise une balade moto "choi" sur 2 jours à travers le haut-Aragon.

Renseignements auprès de Marc Houvette (L'avielle's angels) Tél: 05 59 42 23 95 - E-mail : [edlav@club-internet.fr](mailto:edlav@club-internet.fr).

### Monteason - Diagonale (75).

C'est sous un soleil splendide et une température estivale que 13 personnes (12 motos) se sont retrouvées pour ce premier run du RAT Pack de Paris/Montesson. Parmi les participants, Eric de Valenciennes n'avait pas hésité à faire le déplacement pour retrouver quelques participants du Rallye de Corse de début mai ! La petite troupe ou bien du mal à s'extraire de Paris (Roland Garros oblige !) mais en fin de matinée, les grands espaces ont permis à chacun de prendre un peu d'air frais pour se diriger vers Chartres... La joyeuse troupe fit la pause déjeuner au pied de la cathédrale avant de reprendre la route vers Blois et son château.

Après nous être ôsatisités au pied de la maison de la magie, nous nous sommes rendus à Chambord pour les traditionnelles photos devant le magnifique château. Compte tenu de l'heure tardive, le retour sur Paris s'est fait à bon rythme. Une magnifique journée et un bel itinéraire préparé par Christophe.



Une haie d'honneur au château de Chambord.

Le 1er run du RAT Pack de Paris/Montesson fut une réussite, les prochains le seront également et le pack leader vous y attend nombreux, alors surveillez le Torque et le website !

Le RAT Pack de Paris/Montesson a un programme de fin de saison très surprenant !

En effet, le 22 septembre aura lieu le Run de Tommy Gallet ! Le sympathique pilote de la TT600 Cup et de la Roadster Cup sera présent pendant cette journée durant laquelle les participants se rendront à Vernon (27) par les petites routes pour un barbecue durant lequel vous pourrez admirer les deux machines de Tommy (TT600 et Speed Four).

L'après-midi, la balade vous emmènera sur la côte normande...

Informations et réservations : Christophe Chappat,  
06 72 84 99 92 ou [www.rat-paris.fr.st](http://www.rat-paris.fr.st).

## Avignon - AD Motos (84).



Ce dimanche 7 juillet en Provence-Lubéron, un temps splendide et une participation exceptionnelle de 54 personnes ont contribué au succès de cette première édition du Run de la Lavande.

Départ de Gordes (village classé), direction les Hauts plateaux de Provence. En groupes, montée « sportive » jusqu'à Sault pour une pause-café. Couleurs et senteurs étaient au rendez-vous ! Ensuite, le road-book proposait deux itinéraires au choix : grande boucle par les Gorges de Méouge pour les uns, circuit au milieu des champs de lavande pour les autres.

Proche de Forcalquier, sur le parcours commun, nous nous sommes retrouvés pour le déjeuner à Lurs, village perché avec une vue à 360° !

Le menu typé Provençal fut savouré sous les ombrages bienvenus de la terrasse panoramique.

L'excellente ambiance nous emmène à remercier l'important groupe venu de Cahors, Toulouse et Nîmes dont les organisateurs du très réussi run de Rocamadour des 18 et 19 mai derniers ainsi que le RAT Pack Côte d'Azur et bien sûr la concession AD Moto d'Avignon.

Un rendez-vous à ne pas manquer l'année prochaine !

## Monaco/Menton

Le dimanche 16 juin 2002 le Pack RAT MC Côte d'Azur s'est réuni dans le Var. A 9h30 nous avions rendez-vous sur le port d'Agay avec un temps magnifique. Une quinzaine de motos étaient présentes.

Nous primes la route direction le col de l'Aqaderes, le col des Trois Termes pour aller au pic d'Aureille et le pic de L'Ours à 500m d'altitude où une vue superbe du littoral va nous attendre, pour prendre ensuite une route forestière qui nous



Une petite pause dans un cadre splendide !

ramena sur la nationale, autour du lac de St Cassien puis direction Fréjus puis Fayence et Bagnols en Forêt. Nous avons fini à Valescures dans la villa de Fred et Danièle qui avaient organisé cette sortie pour un bbq et un farniente sous les arbres. A la fin du repas, quelques bouteilles de champagne ont été ouvertes pour fêter l'anniversaire de Gilles et Momo. En fin de journée chacun reparti pleinement satisfait de cette superbe journée.

## Belgique.

### Ath - Mourin et Cie.

Malgré des conditions météo exécrables, un groupe de 10 motos s'est élancé sur les petites routes de l'Avesnois en ce dimanche 7 juillet. Une première halte a permis aux participants de découvrir les produits régionaux de la région de Marolles (fromages, gûches...). Le groupe s'est ensuite arrêté au « Musée des Bois Jolis » où un guide très sympathique nous a donné des explications sur le travail sur tour du bois au siècle dernier.

Après cette visite, la bande de joyeux fêtards est répartie dans ces jolies petites routes de campagne parsemées de villages et de très beaux paysages pour nous ramener en Belgique où un diner était prévu et très attendu par les participants.



Le groupe à l'issue du RAT Pack de Ath

## Run des Carrières - 15 septembre

Pour la dernière balade de la saison, nous proposons une randonnée d'environ 350km en partie en Belgique et sur le Nord de la France.

Nous emprunterons les petites routes de campagnes afin de vous faire découvrir de magnifiques paysages...

La balade comprendra une halte restauration où un menu sera proposé sans obligation ainsi que la visite d'un musée pittoresque.

Pour une balade pas comme les autres, rejoignez-nous !

Informations et réservations : Christian Mourin 00 32 6828 1512.



[cotentinbritishbikes.free.fr](http://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 ENFILÉE ET ENLEVÉE RAPIDEMENT ET FACILEMENT ■ DEUX FERMETURES ÉCLAIRS SUR TOUTE LA LONGUEUR  
■ BANDES RÉFLÉCHISSANTES 3M ■ 4 POCHES 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 ■ HARNWOOD ROAD ■ HARNWOOD INDUSTRIAL ESTATE ■ HINCKLEY ■ LEICESTERSHIRE LE10 3JL ■ TELEPHONE 01455 613215 ■ WWW.TRIUMPH.CO.UK





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