

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 26

Hiver 2002



Vers de nouveaux horizons
La Daytona 600 est lâchée



ENFILEZ



TERMEZ



AU SEC 1

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.

TRIUMPH

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 * COLORS : NOIRE, ROUGE, JAUNE * DISPONIBLE CHEZ TOUTS LES CONCESSIONNAIRES TRIUMPH

TRIUMPH MOTORCYCLES LIMITED * HARRODSBROOK ROAD * HARRODSBROOK INDUSTRIAL ESTATE * HINCKLEY * LEICESTERSHIRE LE10 3JH * TELEPHONE 01455 610211 * 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.



• **Général Manager:**
Neil Webster
tel: +44 (0)1472 8832 tel: +44 (0)1472 8838
email: neil.webster@triumph.co.uk



• **Région de Sud:**
Mike Easton
tel: 37 0747 7265 tel: 37 0 48 478
email: mike@triumph.co.uk



• **Allemagne, Autriche, Pays-Bas, Scandinavie & Suède:** Steiger Back
tel: +49 40 83 67 33 tel: +31 14 42 2638
email: steigerback@triumph.co.uk



• **Amérique du Nord:**
Greg Gray
tel: 519 542 220 ext. 229 tel: 519 542 223
email: ggray@triumph.co.uk



• **Irlande:**
Arthur Bennett
tel: +353 47 7456 tel: +353 47 426
email: arthur@triumph.co.uk



• **France & Belgique:**
Bernard Greys
tel: +33 (0)472 32 32 tel: +33 (0)472 32 30
email: bgreys@triumph.co.uk



• **Israël:**
Dina Tolstani
tel: +972 833 188 tel: +972 833 142
email: dina@triumph.co.uk



• **Italie:**
Annette Geyssels
tel: +39 02 76 6275 tel: +39 02 76 6275
email: annette@triumph.co.uk



• **Espagne, Grèce, Portugal, République tchèque:**
Michael Hutchins
tel: 39 29 29 462 tel: 39 29 29 466
email: michael@triumph.co.uk



• **08 24 services:**
Steve Carter
tel: 0465 61701 tel: 0465 6888
email: steve.carter@triumph.co.uk

Pour nous rejoindre, appelez notre administration au +44(0)1472 88323 avec votre numéro de carte VISA ou MasterCard par chèque @ Money, à l'adresse suivante: PO Box 103, Princes Risborough, Lincs LN10 3TE, ou bien directement avec le numéro de la carte de crédit de votre pays. Les membres RAT peuvent également nous rejoindre en ligne sur le site www.rat.co.uk et télécharger notre règlement.

www.triumph.co.uk

TORQUE est publié trimestriellement par la Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Princes Risborough, Lincs LN10 3TE et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Rédacteur en chef: Neil Webster

Editeur: Neil Berry

Production: Neil Owen-Davies

Publicité: Jane Kelly

News Group Publications, tel: +44 (0)1753 39400
tel: +44 (0)1753 39400
Email: jane.kelly@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 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

Triumph arrive dans le secteur de 600 supersports avec sa dernière nouveauté. Toutes les nouvelles du monde Triumph.

8 Ne me faites pas rire!

Le Team Hyena s'amuse avec une Daytona et une Speed Triple en drag racing.



13 Lettres

Les membres du monde entier nous écrivent.

16 On Tour

Phil Wigley a fait ses bagages, à transférer sa Triumph par l'Atlantique et a passé une année dans une odyssée et traversée des USA. L'expérience d'une vie.



22 Déclin et chute

Jim Reynolds arrive à la fin de la sage des 100 premières années de Triumph en présentant le déclin, la chute et la renaissance d'un grand nom.

25 Offres spéciales membres

Des économies uniquement pour les membres.

26 Passion pour la perfection



Le Français Philippe Juquen avait perdu sa passion de la moto jusqu'à ce qu'il essaye une Triumph lors d'une porte ouverte d'un concessionnaire. Il a été très inspiré dans la transformation d'une moto accidentée en une superbe réalisation.

31 RAT World

Nouvelles et reportages d'une grande saison pour les membres du RAT et les premières Infos pour de la prochaine saison 2003.



Le Challenger Supersports

Le nouveau challenger Triumph dans la très convoitée catégorie des 600 supersports a été dévoilé au Birmingham Motorcycle Show en Novembre.

Le style futuriste de cette Daytona 600 rejoint son grand frère le Daytona 955i dans la gamme des Triumph supersports et complète la moins radicale TT600 qui reste néanmoins dans la gamme.

Motorisée par un quatre cylindres en ligne vertical de 599cc développant 112 cv et un couple de 60Nm, les 165 kg à sec de cette Daytona 600 ont été répartis autour d'un cadre périmétrique en alliage d'aluminium. La fourche à cartouches de 43mm permet les réglages de la précontrainte, de la compression et de la détente, et le mono-amortisseur arrière également.

Deux disques flottants de

308mm avec étriers quatre pistons assurent le puissant freinage à l'avant, renforcé à l'arrière par un simple disque de 220mm avec un étrier à simple piston.

Suite à l'accueil unanime de la presse mondiale pour le 600 Speed Four, la Daytona 600 a été conçue pour offrir un large choix de motos aux clients Triumph qu'ils soient amateurs de cruising, voyageurs aux long courts ou adeptes de performance et de sports.

Disponible dans un éclatant Racing Yellow ou un très chic Aluminium Silver, la production débute en début d'année, et les premières machines seront disponibles chez vos concessionnaires au Printemps (salon le calendrier pour l'Hémisphère Nord).



Fiche Technique : Daytona 600

Moteur : 4 cylindres en ligne
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindres : 4
Vitesse/Coûtes : 12-15
Taux de compression : 12,5:1
Alimentation : Injection électronique séquentielle multipoint à air forcé et à deux voies. Digital, de type indirect, par le calculateur d'injection.

Transmission :
Entretien primaire : Par pignons
Transmission finale : Par chaîne avec joints toriques en Z
Boîte/rapport : 6 vitesses
Partie cycle :
Fourche : Fourche à cartouches d'43mm
Arrière : Mono-amortisseur avec réglage de la précontrainte, de la compression et de la détente
Arrière : Mono-amortisseur avec réglage de la précontrainte, de la compression et de la détente
Freins : Avant - Double disque flottants de 308 mm avec étriers quatre pistons
 Arrière - Simple disque de 220 mm avec étrier simple piston

Dimensions :
Longueur : 2050mm
Hauteur : 1250mm
Empattement : 1390mm
Poids à sec : 165 kg
Largeur (avec guidon) : 660mm
Hauteur de selle : 850mm
Chassis : 25,5" / 650mm
Capacité de réservoir : 18 litres

Performance (mesurées selon la norme DIN 70020) :
Puissance maximum : 82 cv à 12.750 tr/min
Couple maximum : 68 Nm à 11.000 tr/min
Couleurs : Aluminium Silver et Racing Yellow
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité
Fréquence de révision : 6.000 km ou tous les ans, à la première échéance
 * Sans l'effet d'air forcé



Une Triumph Speed Four a remporté la prestigieuse 'Roadster Cup' française pour les roadster sports de 600cc.

Conduisant la seule Triumph au milieu d'une flopée de Honda Hornet, Yamaha Fazer et Suzuki SV650, le jeune pilote de 20 ans, Tommy Gallet, domina les 7 courses de la saison, en remportant quatre manches, et se classant deux fois second et une fois troisième et s'adjugeant cinq poles positions et quatre meilleurs temps.

Une quatrième place lors de la manche finale au Vigeant, près de Poitiers, en octobre,



La seule Triumph Speed Four pilotée par Tommy Gallet domina la Roadster Cup française.

lui assurant le titre. Tommy se qualifia en pole position mais resta concentré tout au long de la course et gèra une

troisième place lui ouvrant le succès au championnat.

Avec le redémarrage de la production de la Speed Four

dans l'usine reconstruite d'Hinckley, ce succès arrive à point nommé pour cette machine au dessus du lot.

L'hommage du Centenaire

David Bill, artiste et fan de Triumph, a inclus dans son exposition à Kensington, Londres, un hommage au Centenaire de la marque Triumph lors des fêtes de Noël.

Ayant lieu au St Saviours Intermission gallery, Walton Place, London SW3 (devant Harrods), l'exposition durera du 6 décembre au 11 janvier et sera ouverte de 10h à 17h, les mardi, mercredi, jeudi et samedi et entre 10 et 14h les vendredis.

Une lithographie du Centenaire, limitée à 1000 exemplaires signée David Bill et numérotée est disponible. Elle coûte juste 64€ et vous pouvez l'obtenir en appelant le +44 (0)1782 777800 ou en visitant le site www.elizabethtalan.com.



L'artiste David Bill a inclus un hommage à Triumph dans sa dernière exposition.

Une star du TT rejoins Triumph

Le héros de l'île de Man, Phillip McCaen, a rejoint l'équipe Triumph comme nouveau concessionnaire dans son Irlande du Nord natale.

Le vainqueur de la TT a marqué l'ouverture de sa concession à Lurgan en proposant à ses clients une séance d'essais de tous les derniers modèles de la gamme Triumph, mais il réussit heureusement à faire garder son calme à tous le monde !

Comme service spécial, Phillip aidera aux réglages des suspensions des motos de ses clients correspondant à leur poids mais aussi selon leur style de conduite.

"Cela prends beaucoup de temps en course mais aussi provoque beaucoup de cicatrices pour optimiser les réglages, et je suis plus qu'heureux de faire partager cette expérience avec mes clients," dit-il.



La star du TT Phillip McCaen a ouvert une concession Triumph dans son Irlande du Nord natale.

Faiseur d'histoire

Le membre hollandais du RAT, Aad Montemann, a fait la une des journaux locaux lors de son entrée dans la nouvelle édition de l' "Encyclopaedia of Motorcycling in the Benelux."

Âgé de 54 ans Aad était pilote de dragster dans les sixties et les seventies, courant sur des twins 750cc de Meriden avec un mélange de méthanol/nitro.

Le champion hollandais dans sa catégorie entre 1968-1972 avec le meilleur temps de 10,808 secondes, était le premier hollandais à piloter un super-charged drag bike et le premier à passer sous la barre des 11 secondes.

Après son retrait de la compétition, Aad reprit la moto en 1992 avec la restauration d'une Triumph Trophy de 1970 et après environ 40.000 kilomètres au guidon d'une moto de Meriden, il passa sur une 900 Trophy d'Hinckley en 1999.

Ensemble avec son épouse Ely, qui possède une Legend TT, il parcourt environ 12 à 15.000 km par an, comprenant un voyage d'Hollande à Gibraltar en 2001. Inutile de dire qu'ils utilisent leurs machines pour communiquer !



Le membre aisé Aad Montemann fait la une des journaux locaux.

Triumph à travers l'Amérique



Traversée des Montagnes Rocheuses du Colorado.

Lorsque Triumph America décide de faire quelque chose de spécial pour célébrer le Centenaire, ils voudraient naturellement faire quelque chose d'énorme. Le résultat était un ambitieux projet de mener un groupe de client dans une *odyssey Coast-to-Coast* à travers tous les États.

Après des mois de planification et de préparation, le voyage démarra le 15 juin du concessionnaire Triumph Great Bay Cycles à North Hampton, New Hampshire sur la côte Atlantique. Quinze jours et 8000 km plus tard, la troupe arriva à Pasadena, Californie, la base de Johnson Motors, importateur Triumph US durant l'époque de Meriden.

Durant les deux semaines

de voyage, plus de trois cents possesseurs de Triumph suivirent en partie l'épopée jusqu'à son terme. Sept autres firent la totalité du voyage accompagnés par Greg Casey le coordinateur Nord Américain du RAT et Mike Vaughan, Responsable Exécutif de Triumph Motorcycles America.

Greg vous raconte l'histoire :

En quinze jours, nous avons traversé six sept états, de la côte Atlantique à la côte Pacifique. Tous types de motos et de motards, des centaines nous rejoignant pour faire une petite partie de trajet dans une monumentale caravansérail.

Le départ côtier se fit au New Hampshire, à travers la Nouvelle Angleterre, le Sud des Grands Lacs, traversant

les riches plaines fertiles, au travers des Montagnes Rocheuses et le désert et arrivé sous le soleil sous le ciel de Californie. Laissant le traditionnel soleil anglais de la Nouvelle Angleterre, très approprié (!), la météo fut de notre côté, et les températures furent caniculaires (j'ai souvent pris mon factyèmeire pour un thermomètre). Le parcours était conçu pour célébrer chaque jour un concessionnaire Triumph jusqu'à l'Ouest. Les arrêts chez les concessionnaires furent caractérisés par leur réconfort et beaucoup avaient préparés des concours de motos incluant tous les modèles de toutes les années.

Le Responsable Exécutif de Triumph Motorcycles America, Mike Vaughan, sur une Bonneville America, menait la troupe, il couvrit les 8000 km de bitume avec 30 à 50 motards. Chaque jour, une vague de motards nous accompagnait pour un petit bout de route puis nous quittait vite rejoint par un nouveau groupe. La cérémonie de clôture à Pasadena, Californie, attirera des centaines de possesseurs de Triumph, de fans, de figures de légende de



course et d'officiels; ce fut vraiment un moment historique dans l'histoire de Triumph.

Vous pensez que mes derniers souvenirs de cette balade furent pour les routes et la grande diversité des paysages que nous avons traversés mais ce sont les gens qui participèrent qui nous accompagneront durant ce voyage qui restent dans mon esprit. J'ai partagé de grands et rares moments avec tous ces groupes de motards et c'est vers eux que vont mes derniers souvenirs. Un autre grand souvenir de ce voyage de célébration du Centenaire sera cette Speed Triple 2002, noire avec un pot d'échappement haut !



Cérémonie de clôture à Pasadena, Californie.



Greg Casey (à gauche) avec Keith Radford devant Donnor Pass en Californie.

Epilogue de la TT 600 Cup

Le week-end du 12/13 Octobre s'est déroulée la dernière course de la TT Cup dans le cadre des Coupes de Vitesse à Carole. Un seul point séparait les deux prétendants au titre, Tommy GALLET (n°95 Beaumont Moto) et Eddy VELGHE (n°57 Strike Moto). Pas de calcul possible, celui qui finit devant sera champion ! La tâche est d'autant plus difficile que les pilotes Triumph roulent au sein de la catégorie 600 cc, au milieu de R6, CBR et GSXR...

A l'issue des essais chronos, Eddy VELGHE avec son 13ème temps se place for Triumph juste



Eddy VELGHE

devant son rival pour le titre Tommy GALLET.

La météo capricieuse a décidé que cette ultime course se déroulerait sur piste mouillée.

Après un très bon départ de Christophe FLEURY (n°75 Moto Change), 16ème sur la grille de départ, il pointe 8ème à l'issue du 1er tour. Il devance Tommy GALLET et Eddy VELGHE qui, après un départ moyen, n'est que 13ème.

Dernier, Tommy GALLET perd tour après tour son avance sur Eddy VELGHE et à la mi-course les deux pilotes se retrouvent roue dans roue. Au 9ème tour, Eddy



Eddy VELGHE

réussit à prendre l'avantage mais Tommy reste au contact.

Dans le dernier tour Tommy repasse mais tout se joue dans l'ultime virage, les deux pilotes Triumph mais également un troisième pilote sur une GSXR arrivent de front au dernier freinage et c'est Eddy VELGHE qui ressort le 1er et passe le drapeau à damiers devant ses deux poursuivants.

Un finish magistral ! Eddy VELGHE est donc vainqueur de cette Triumph TT 600 Cup 2002.

Podium de la course :

1. Christophe FLEURY (Moto Change)
2. Eddy VELGHE (Strike Moto)
3. Tommy GALLET (Beaumont Moto)



Tommy GALLET

Peintures très spéciales !

Au Sud de Paris, deux amoureux de la Speed Triple (Vincent et Benoît) ont voulu se démarquer encore plus avec cette machine hors du commun.

Pour cela, ils sont allés voir Eric Peinture à Draveil (91) un peintre spécialisé pour les motos qui a réalisé des deux peintures dites 'caméion'.

La particularité de cette peinture est de changer de couleur selon l'angle et l'éclairage; un vrai régal pour les yeux !!!

Une robe mauve, sobre et discrète mais au reflets saisissants ou flash et extravagante en vert et orange, Eric saura satisfaire tous vos désirs !

Ses coordonnées : Eric Peinture, 111-115, rue du Marais - 91210 Draveil 06.03.94.44.44.



Une Daytona en course : suite...

Lors de la manche finale du Championnat de France d'Endurance les 5 et 6 octobre derniers au Vignac près de Poitiers, la Daytona du concessionnaire Strike Moto d'Amberlieux en Bugey à une nouvelle fois fait une apparition très remarquée, sonalité du trois cylindres et rose bonbon oblige !

Parti 38ème sur la grille, l'équipe composée de J.Paul Leblanc (encore marqué par son terrible accident de Spa !) et de Régis Jullard, a amené la machine à la 17ème place lors de la finale A d'une durée de 3h00.

A l'issue de cette dernière manche, la Daytona se trouve donc classé en 10ème place du classement final...

HYÉNA



Motorcycle
Drag Racing Team

Team Hyéna : John Mare avec sa TS95 et Carl Grey avec le Speed Triple.



cotentinbritishbikes.free.fr
Team Hyéna ... G

Deux gars cherchant à s'occuper durant leurs dimanches décident d'aller s'amuser sur des pistes de dragsters avec leur Speed triple et leur T 595. Alan Turner s'aperçoit vite qu'ils ont des chacun des méthodes de préparation complètement différentes !!



La superbe T995 de John qui a décroché les 1120€ pour le quart de titre, et cherche encore un peu de puissance.

Les gros gaz pour le fun!!

Voici l'histoire de deux Triumph propriétés respectives de Carl Gray (Speed Triple) et de John More (T595) - membres du team 'drag' des Hyènes. Les Hyènes sont un groupe d'amis de la région du sud Sussex de l'Angleterre, qui courent sur des street-bikes.

Leur nom ne vient pas de la nature prédatrice de l'animal sauvage d'Afrique, mais bien de son rire réputé, la rigolade étant le leitmotiv de tout le team.

Si vous cherchez ici le secret de transformation de votre triple en une bête de course .. et ce en quelques heures - cherchez ailleurs ... Ces gars sont constamment en train de bosser sur leurs machines. Bien qu'ils aient deux façons bien différentes de les booster, leur point commun est le désir de rouler sur quelque chose de différent ... et d'être dans le coup au milieu de ce paquet de quatre pattes qui courent en séries drag.

Jusqu'il y a quelques mois, les Hyènes faisaient de l'enduro, ces compétitions sur des pistes forestières avec des spéciales

chronométrées. Toutefois, après 10 heures de course quotidienne chaque week-end, ils se sont aperçu que les inévitables douleurs dues à la course demandaient toujours plus de temps de guérison.

La carrière de Carl avait atteint son sommet avec le Championnat 2001 du British Four Stroke.

Maintenant qu'il était arrivé à son maximum .. Il lui fallait penser à autre chose. Il déposa le barbour et réfléchit à ce qu'il allait bien pouvoir désormais faire le dimanche .. Tout le reste du team, voyant son membre le plus célèbre se mettre à la retraite .. lui emboîta le pas !!

Il s'avéra que, peu de temps auparavant, Carl avait acheté sa Speed Triple. Il était à la recherche d'un street bike .. Il en avait déjà possédé bien d'autres mais il cherchait

quelque chose de différent. Il fut d'abord attiré par la Buell de son beau-frère, puis réfléchit au fait d'acheter un de ces « streetfighter » que l'on voit par ci par là dans les annonces .. mais à chaque fois c'était le royaume de la bricole !! Un jour, devant chez lui, il eut un choc .. un Speed Triple était stationné là !! C'était la moto qu'il voulait .. Une queue d'enfer sans avoir besoin de modifier son look .. elle était stock donc .. en principe, réputée fiable .. Il lui en fallait une .. Il se plongea dans les petites annonces , et trouva enfin sa moto au sud-est de Londres.

Quelques mois plus tard, John put vendre son enduro et se payer son nouveau joujou. Il partageait l'enthousiasme de Carl pour l'alture de sa Speed Triple, mais un ami lui proposait une T595 pour un bon prix avec seulement

“ Une queue d'enfer sans avoir besoin de modifier son look. Elle était stock donc, réputée fiable ”

Carl et sa Speed Triple.



3000 bornes au compteur. Et depuis, Jehn n'en a fait que 1000 de plus !!

Ils avaient assisté en spectateurs à un meeting de 'drag races' en 2001 à North Weald, Essex, et n'avaient pas été sans s'apercevoir que ce genre de manifestation combinait la vitesse, la compétition... et que cela attirait un max de personnes !!

Chris Reed, membre de l'ex équipe d'enduro 'Just in Time' pratiquait déjà la course de drag sur une Suzuki GSX-R, et c'est de là que le nouveau team... rebaptisé « Hyenas » naquit !!

La secrétaire du club s'occupa de toute la paperasse et début 2002, ils retournèrent à North Weald... Cette fois-ci ils se trouvaient du bon côté de la barrière.

Quelques années auparavant Carl avait participé au 'Bulldog Bash', une très grande fête de drag qui se tient annuellement sur la piste de Shakespeare County où l'on court sur ce qu'on a... donc lui au moins savait à peu près de quoi il s'agissait.

Les premiers pas à North Weald donnèrent des temps de plus 12 secondes !!! (NDR au quart de mille !!) Des efforts conséquents dans la journée ramenèrent la performance à 11,5 sec avec des vitesses au finish approchant les 192 km/h.

Cet essai prouvait que la Triumph était puissante, mais pas assez pour inquiéter les habitués. La plupart d'entre eux préférant soit le gros GSX-R ou le Suzuki Hayabusa. Il fallait rendre les Triumph plus compétitives ?

Les premières transformations furent faites chez Dyno Speed Developments (0208 500 5770) où Brad O'Connor et Wayne sont très impliqués dans le 'drag racing'. Ils conseillèrent le montage d'un 'air-shifter'.

C'était un petit réservoir d'air comprimé monté sur la machine, avec un bouton sur le guidon qui permet d'activer le système, en mettant sous pression un petit cylindre connecté au levier de vitesses, la machine est ainsi envoyée direct sur le rapport supérieur

dès que l'allumage est coupé un bref instant.

Cette pièce de technologie permet de gagner plus d'une demi-seconde sur le quart de mille - un très gros progrès en 'drag racing'. Ils allèrent ensuite voir Jack Lilley, qui s'était occupé pendant des années des Triumph qui couraient sur route. Les deux compères suivirent ses conseils et installèrent des embrayages de Daytona version 'bolt-in'... et cela en fut terminé des phénomènes de patinage, au prix bien évidemment d'un embrayage plus dur.

Ensuite leurs approches difféèrent. Carl opta pour la grande bouteille bleue d'un kit à l'oxyde nitreux, c'est prouvé, c'est efficace !! John se cassa un peu plus la tête. Comme tout le monde le sait, le marché est inondé d'accessoires de vitesse pour Triumph, mais il avait entendu parler de Wilcox Engineering, des ingénieurs de développement travaillant avec Triumph depuis leur base toute proche de l'usine de Hinckley.

Carl fut d'abord désenchanté par le kit nitreux. Un rapide essai dans un coin perdu, loin des regards... donna un énorme surséisme... bien des courses : une salade de soupapes !!

Alors que la moitié supérieure du moteur était en pièces sur l'établi, Chris Reed, un ingénieur développement de Ford, suggéra de tailler le siège des soupapes en 5 angles. Cela donnerait une zone de fermeture très étroite et la soupape, mais cela améliorerait le flux des gaz autour de la tête.

Lors d'une nouvelle visite à North Weald, Carl reçut des encouragements de Brad O'Connor toujours reconnu dans le monde du drag. Brad avait décelé le potentiel de la machine, mais il reprocha à Carl son trop grand empressement à vouloir le réaliser !! Le moteur reconstruit donna des résultats décourageants jusqu'au jour où il fut renvoyé à DSD. Brad découvrit très rapidement que le système nitreux avait été mal installé à l'origine... ce n'était pas lui qui l'avait monté... et il estima que lorsque le système fonctionnerait normalement la machine tournerait sur une base de 10 secondes..

Le Power Commander de la moto de Jehn optimise la courbe d'injection.



Carl a expérimenté le système NOS avec plus ou moins de succès.



Entre temps John aussi dépensait de l'argent chez D5D, il se payait un "Power Commander" pour revoir l'allumage ainsi qu'un Mémé de changement de vitesses, un flash qui indique le moment exact pour effectuer le changement de vitesses au bon régime. Il monta également un kit K&N, Wilcox Engineering pourvu au système d'échappement, fabriqué exclusivement pour eux par Arrow.

Un jour Wilcox réussit à faire une mise au point complète, par la suite un gain significatif de puissance se révéla. Malheureusement cette société a une très longue liste d'attente pour ceux qui espèrent obtenir leurs services et cela ne fut pas facile d'avoir un nouveau rendez-vous.

Au Bulldog Bath d'après Carl pris encore son moteur dans les dents... alors que John réalisait un run de 11 secondes, sa meilleure performance. Son temps était le troisième de la classe motos britanniques et sa machine était la première sans l'assistance du système nitro.

L'épreuve suivante fut le meeting d'automne sur la piste de Shakespeare County. Les

deux Triumph furent inscrites dans la classe 11.90

Comme en toute course de drag, le premier à passer le poteau gagne, mais dans cette classe-ci le premier quart de mille doit être couvert en un minimum de 11.90 secondes sous peine d'élimination.

Par un hasard extraordinaire les deux Triumph évitèrent l'élimination au premier tour. John court en 11.20 secondes dépassant Carl (12.03) souffrant de problèmes d'"air shifter".

Dans le tour suivant John perdit suite à un mauvais démarrage qui le fit patiner depuis la ligne de départ. Son autre run flirtait avec les 11 secondes, c'était tout bon, mais son opposant était largement devant.

Ce succès limité ne passa pas inaperçu, et John fut mis en rapport avec Clive Woods (02143 841549) un fameux metteur au point de Triumph qui s'occupe de l'équipe courses de Jack Lilly.

John fut impressionné par l'approche radicale de Clive et il décida que la machine serait un véritable proto de course. Le plan original était d'installer des cuvettes de papillon plus grandes et de concevoir un nouveau circuit d'alimentation élevant la pression du carburant. Clive conseilla aussi de monter le moteur 955 plus récent. Il s'adapte parfaitement et donne plus de puissance que le standard. Le moteur plus récent est aussi plus fiable à hautes performances.

Concernant les parties cycle, John a commandé des jantes Dymag et il aimerait essayer les avantages d'un bras oscillant plus long. Il va également reprendre sa moto, Carl, pour sa part, est toujours indécis à propos de l'étape suivante de développement de sa machine, mais il se poursuit bien qu'il adapte des arbres à cames modifiés.

Quoiqu'il arrive, vous pouvez être certains de voir au moins deux Triumph sur les pistes de drag de la saison prochaine.

Si vous les cherchez dans le paddock, trouvez ceux qui rient le plus fort... ce seront les Hyènes !

Le relevé de temps montre les chronos du quart de mille.

1/4 MILE		1/4 MILE	
1	11.20	1	11.20
2	11.25	2	11.25
3	11.30	3	11.30
4	11.35	4	11.35
5	11.40	5	11.40
6	11.45	6	11.45
7	11.50	7	11.50
8	11.55	8	11.55
9	12.00	9	12.00
10	12.05	10	12.05
11	12.10	11	12.10
12	12.15	12	12.15
13	12.20	13	12.20
14	12.25	14	12.25
15	12.30	15	12.30
16	12.35	16	12.35
17	12.40	17	12.40
18	12.45	18	12.45
19	12.50	19	12.50
20	12.55	20	12.55
21	13.00	21	13.00
22	13.05	22	13.05
23	13.10	23	13.10
24	13.15	24	13.15
25	13.20	25	13.20
26	13.25	26	13.25
27	13.30	27	13.30
28	13.35	28	13.35
29	13.40	29	13.40
30	13.45	30	13.45
31	13.50	31	13.50
32	13.55	32	13.55
33	14.00	33	14.00
34	14.05	34	14.05
35	14.10	35	14.10
36	14.15	36	14.15
37	14.20	37	14.20
38	14.25	38	14.25
39	14.30	39	14.30
40	14.35	40	14.35
41	14.40	41	14.40
42	14.45	42	14.45
43	14.50	43	14.50
44	14.55	44	14.55
45	15.00	45	15.00
46	15.05	46	15.05
47	15.10	47	15.10
48	15.15	48	15.15
49	15.20	49	15.20
50	15.25	50	15.25
51	15.30	51	15.30
52	15.35	52	15.35
53	15.40	53	15.40
54	15.45	54	15.45
55	15.50	55	15.50
56	15.55	56	15.55
57	16.00	57	16.00
58	16.05	58	16.05
59	16.10	59	16.10
60	16.15	60	16.15
61	16.20	61	16.20
62	16.25	62	16.25
63	16.30	63	16.30
64	16.35	64	16.35
65	16.40	65	16.40
66	16.45	66	16.45
67	16.50	67	16.50
68	16.55	68	16.55
69	17.00	69	17.00
70	17.05	70	17.05
71	17.10	71	17.10
72	17.15	72	17.15
73	17.20	73	17.20
74	17.25	74	17.25
75	17.30	75	17.30
76	17.35	76	17.35
77	17.40	77	17.40
78	17.45	78	17.45
79	17.50	79	17.50
80	17.55	80	17.55
81	18.00	81	18.00
82	18.05	82	18.05
83	18.10	83	18.10
84	18.15	84	18.15
85	18.20	85	18.20
86	18.25	86	18.25
87	18.30	87	18.30
88	18.35	88	18.35
89	18.40	89	18.40
90	18.45	90	18.45
91	18.50	91	18.50
92	18.55	92	18.55
93	19.00	93	19.00
94	19.05	94	19.05
95	19.10	95	19.10
96	19.15	96	19.15
97	19.20	97	19.20
98	19.25	98	19.25
99	19.30	99	19.30
100	19.35	100	19.35



John More en action à Shakespeare County Raceway en août de cette année.

“ Quoiqu'il arrive, vous pouvez être certains de voir au moins deux Triumph sur les pistes de drag la saison prochaine ”

Letters

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

L'éléphant rencontre le Tigre

Un bonjour du Kenya de la part de la seule Triumph du pays !!

C'était il y a un an, alors que je venais tout juste d'acquiescer ce Tiger 955i et de le ramener au Kenya. Il a maintenant près de 25 000 kilomètres !!

Ma première Triumph datait des sixties... de 1964 exactement avec ma première 500cc Trophy, une véritable balle qui était équipée d'un arbre à came un peu spécial. Dès lors j'ai acheté à la suite six autres Bonneville avec lesquelles j'ai cumulé les pistes de l'Afrique de l'est. J'ai même gagné le championnat en 69, 70 et 71. Après je suis passé chez Yamaha et j'en ai possédé 21 différentes... Mais j'attends la renaissance de Triumph et je suis revenu à mes anciens amours. Désormais, je n'envoie plus de quitter la marque et j'espère que je pourrais continuer encore longtemps cette belle histoire !!

Ivan Smith, Machakos, Kenya.



C'est sûrement la première fois qu'un éléphant d'Afrique rencontre un Tigre !!

Triumph depuis mes débuts !!

Depuis 1968, je possède des Triumph. Vous pouvez voir sur la photo ma Bonneville 1972 et mon Speed Triple de 1996. J'ai acheté la Bonneville et moi, j'avais tout juste 16 ans. C'était ma première bicyclette et je n'ai jamais eu de motos d'une autre marque depuis !! Je prend toujours autant de plaisir, que ce soit sur l'une comme sur l'autre et l'expérience m'a appris que rouler en Triumph attire toujours l'attention. Bravo à la marque qui arrive à perpétuer cet exploit !! C'est années de plaisir cela se fête !!

Mark Brandenburg, Jacksonville, Florida, USA.



Mark et ses superbes motos !!



Trois Cornes

Ces ce soir de l'été, on se déplace à moto... faut dire que les routes de la Corse sont le paradis pour ceux qui aiment les belles motos. Et en plus, il ne manque aucun des éléments du RAT qui se produisent dans leur magnifique île de Beauté !!

Jean Louis, Jean Marc et André, Corse.

Une Thunderbird en or.

J'ai soixante ans, j'ai possédé des Indian, des Matchless, des BSA, des Triumph des années folles, plusieurs Harley et j'ai eu à peu des Yamaha et des Honda... Ça m'a fait 17 années de moto et je n'ai eu que les Goldstar, Mountain et maintenant que la chance m'a un peu réussi, j'ai décidé de me payer un petit plaisir... Une moto d'exception qui me rappellerait le passé... J'ai acheté une Triumph Thunderbird... et elle correspond exactement à ce que je cherchais. Et voilà... maintenant j'ai complété le chapitre de mineur contre le casque de motard !!

Serry Kelly, Liberty, Washington State, USA.

17 années de travail à chercher de l'or avant que Gary Kelly ne se paye sa T-Bird !!



Larry et ses motos !!

Le chiffre trois

Je suis marqué par le chiffre trois au moins en ce qui concerne les cylindres de mes motos. J'ai eu deux Kawasaki, une Yamaha, une BMW et maintenant mes Triumph, toutes en trois pattes !! Mon T-Bird de 96 a maintenant 35 000 km, je l'ai bien équipé et j'en suis très content. Je voyais qu'il commençait à avoir un kilométrage important aussi il fallait bien trouver une

moto pour faire le relais... C'est pour cela que j'ai acheté un Tiger 2001 !! Pour les grands voyages, c'est la machine idéale... Parsante, souple, capable d'accueillir pilote, passager et suffisamment de bagages pour toutes les vacances... Si une gentille passagère veut partager ma selle, elle est la bienvenue !!

Jerry Adams, Tucson, Arizona, USA.



€72
RJ001

Nous avons une quantité limitée de RAT Paddock jackets pour Noël 2002.

Désignation : 100% Nylon déperlant, doublure 100% Nylon, fermeture par zip et boutons, logo RAT classique brodé.

Ancien tarif : 160EUR

Tarif spécial Noël : 72EUR

Toutes tailles disponibles mais stock limité. Appelez dès maintenant pour éviter toute surprise.

Livraison assurée pour Noël si commande reçue avant le 18 décembre (Royaume Uni uniquement).

RAT RETAIL souhaite à tous les membres du RAT un joyeux Noël et une année 2003 TRIUMPHANTE.

- **T-SHIRTS** : ■ Cotonnes doublées - 100% pré-lavé, coton haute qualité
- **POLOIS** : ■ Cotonnes doublées - 100% coton haute qualité
- **T-SHIRT MANCHES COURTES** : ■ 100% coton ■ Col boutonné
- **SWEATSHIRT** : ■ 50% coton 50% polyester ■ Pré-lavé
- **T-SHIRT COK ROULE** : ■ Stretch Spandex au col et poignets ■ 100% coton

COMMENT COMMANDER ?
Par téléphone : +44 1922 712029 Par e-mail : ratetail@briinternet.com
Par courrier : RAT RETAIL, PO Box 3143, Welbail, West Midlands, WS3 2YN, ENGLAND

COMMENT PAYER ?
Chèque à l'ordre de RAT RETAIL



Carte de crédit. Type de carte : _____ Date d'expiration:

Merci d'être client					
Réf.	Qté	Taille	Prix	Nom	_____
				Adresse	_____
				Code Postal	_____
				№ de tel :	_____
				Total _____	
				Frais d'envoi _____	
TOTAL COMMANDE				Adresse e-mail: _____	

Signature : _____

LIVRAISON PRIORITAIRE :
Les commandes réglées par carte de crédit seront validées en priorité, avec livraison sous 7 jours à réception de commande. Lors d'un paiement par chèque, comptez 7 jours de plus pour vérification du chèque.

FRAIS D'ENVOI :
Commande jusqu'à €80 = €8, €80+ = €10.

Garantie : Si vous n'êtes pas satisfait de la qualité des produits RAT, merci de les retourner sans délai non-utilisés et nous serons ravis de vous les échanger ou de vous rembourser, à votre convenance.

LES CONCESSIONNAIRES TRIUMPH

Une sélection personnelle d'articles siglés RAT est disponible pour les concessionnaires Triumph. Vous voulez en savoir plus et comment nous pouvons vous aider à promouvoir ces articles ? Appelez le +44 1922 712029. Des prix compétitifs et des quantités garanties.



TRIUMPH

GENUINE PARTS

Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine
Triumph Genuine Parts Triumph Genuine

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 77.000m². Ce stock comprends 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 commercial 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.

contenu www.britishbikes.fr



www.triumph.co.uk

TRIUMPH
GENUINE PARTS



39 États améri

Phil Wigley raconte son é des déserts, des montagn

L'aventure débuta le lundi 19 mars 2001, lorsque j'emmenais ma Triumph Daytona 1200 SE chez mon distributeur local Windy Corner, tout près de l'usine à Hinckley, afin de la mettre en caisse de transport. Elle se termina le 29 mai 2002 lorsque ma machine revint des États-Unis après avoir visité 39 états et parcouru plus de 40 000 km.

Malgré quelques petites anicroches, nous n'avons fait que voyager : ma moto fut non seulement brillante, elle fut aussi ma maison durant toute une année.

Des embêtements survinrent du côté des autorités douanières américaines - bien que toute la paperasse ait été en ordre - et je dus attendre deux semaines avant qu'ils ne libèrent ma machine. Mon voyage commença donc le 26 avril.

J'avais l'intention d'éviter si possible les autoroutes inter-états ainsi que les grandes villes, et de traverser le Montana, le Wyoming, et le Sud Dakota avant la tombée des premières neiges de septembre.

Ma tente, mon sac de couchage et mes vêtements d'hiver se trouvaient sur le porte-bagages arrière, mes autres affaires dans des sacs latéraux type Oxford, et ma sacoche-réservoir, fixée sur le siège-passager, contenait huile, jeu de réparation pour pneus, lecteur CD, entre autres.

Je pris le départ à Linden dans le New Jersey, en direction du Kentucky pour y rejoindre des amis.

Malheureusement je dus prendre l'autoroute 178 pour traverser le New Jersey et une partie de la Pennsylvanie. La température s'élevait à plus de 25° C, et je fis mon premier arrêt dans un motel à Carlisle.

Le jour suivant je quittais l'autoroute et je

La Devil's Tower dans le Wyoming où fut tourné le film "Close Encounters of the Third Kind"

Américains en un an

Épique tournée à travers les États-Unis, au travers des canyons et des prairies de ce Grand Pays.

pris les petites routes secondaires, à travers la lanque de territoire de la Virginie Ouest, direction Ohio, où je suivis la route 7 longeant la rivière du même nom, une route merveilleuse, bordée de paysages magnifiques. C'est ainsi que j'arrivais chez mes bons amis Lee et Kimberlie Kidd à Winchester, Kentucky. J'avais roulé quatre jours, et cormi deux fois sous la tente.

J'y passais un mois, travaillant trois semaines pour arrondir mon budget, et je les quittais le 29 mai sous une température toujours très clémente de plus de 30°C. Pour traverser le Kentucky et pénétrer en Virginie, je suivis la fameuse 'Blue Ridge Parkway' depuis un lieu nommé Fancy Gap.

Ce fut une étonnante étape de quatre jours vers Washington DC, où les stations-service se montraient plutôt rares. Le 4 juin, j'arrivais à Gettysburg, Pennsylvanie où je parcourus un circuit de deux heures pour visiter les champs de bataille. Ensuite vers l'est, traversant la

Pennsylvanie, le sud de l'état de New York, le Connecticut, l'état de Rhode Island, Providence, me voilà dans le Massachusetts.

Je traversais le Massachusetts par la route 44 pour atteindre un beau camping situé au sud de Boston le 7 juin. J'y séjournais quatre nuits. De là je suis allé observer les baleines depuis Plymouth. À Boston je déposais ma machine chez un distributeur Triumph pour monter un nouveau pneu arrière et faire la vidange. Pendant ce temps je visitais le fameux 'Cheers' bar.

Je campais quelques nuits à Cape Cod, scrutant par-dessus l'Atlantique en direction de chez moi, 5600 km à l'est. Ma prochaine rencontre avec la mer serait l'Océan Pacifique, 5600 km plus à l'ouest.

Et me voilà reparti vers le nord, le New Hampshire et la Semaine de la Moto de Lacadie. La température s'élevait maintenant à près de 35°C. Ambiance extraordinaire ici avec des milliers et des milliers de motards en Harley

à plus de 30°C et je commençais à souffrir de la chaleur.

Contentinbrishbikes.free.fr



“ La température dépassait les 38°C avec des pointes à 44°C à Oklahoma City - Je croyais que j'allais mourir ”

(question de goût). Je fis l'ascension du mont Washington, (une ascension pour gros cœurs !), ensuite vers l'ouest par-delà les Montagnes Blanches du New Hampshire vers le col Kancamagus.

Entrée dans l'état de New York et une balade splendide à travers les montagnes Adirondack vers le lac Ontario, et arrivée aux Chutes de Niagara le 19 juin, où je campai quatre nuits tout en participant à un match de volley-ball avec l'équipe du bar de l'endroit, 'Ray's Place'. Une brochette de gars sensationnels.

À travers le nord de la Pennsylvanie et l'Ohio, le tour de lac Erie par Cleveland. Ensuite une virée étourdissante par le nord de l'Ohio et l'Indiana, pour ensuite camper durant trois nuits à l'arrière de l'Expert Motorcycle Shop à Holbart. C'est un bijou de magasin tenu par Bob et John Goodgaster. Ils sont restaurateurs spécialisés en machines anciennes de marques Triumph, BSA, Norton, Royal Enfield et BMW.

Bob participe à des courses d'ancêtres Norton, et il m'invite à les rejoindre à Daytona en mars prochain. J'ai passé du bon temps avec eux.

De là, ce fut la fameuse Route 66 de bout en bout depuis Chicago jusque Los Angeles. Je pris la route le 28 juin avec 32000 km au compteur, et j'arrivai à Los Angeles un mois

plus tard, avec un compteur à 37300 km, j'avais accompli de multiples dévoués.

On célébrait le 75ème anniversaire de la Route 66 : il y avait des festivités de tous côtés. Je suivis les instructions du livre « Guide pour Motards de l'Historique Route 66, la Mère des Routes ». Cet ouvrage s'avère irremplaçable. 80% de l'ancienne route sont toujours là, et ce guide vous aide à les trouver.

Si des membres du RAT désirent des informations à propos de ce trajet, qu'ils n'hésitent pas à m'envoyer un e-mail : philwiegley@yahoo.co.uk

Quittant Chicago je déjeunai au fameux 'Launching Pad Café'. Je poursuivis en direction du 'Dixie Truckers Home' et de Springfield, où je visitai la tombe d'Abraham Lincoln.

Je suivis l'ancien itinéraire de la Route 66 à travers l'Illinois, direction Missouri, traversant le Mississippi et St.Louis. Au Missouri je visitai les cavernes de Meremac où le gang de Jessie James tenait habituellement ses quartiers.

Depuis le Kansas un trajet de 21 km m'emmena en Oklahoma, où je campai au lac Cherokee pour me joindre aux festivités du 4 juillet. C'est là que je fis la connaissance d'Ina, qui m'invite à louer quatre nuits dans son ranch de bovins. Ce fut une pause bienvenue. Merci à Ina pour ce séjour mémorable dans un cadre magnifique de ce bas monde.

Les bulletins d'information annonçaient maintenant une température de près de 40°C, qui atteignit les 45°C à Oklahoma City - Je croyais mourir ! Arrivé au Texas, je me dirigeais vers Amarillo pour y rencontrer mon ami Mike et mon premier grand steak texan. Il ne faut pas manquer la visite du parc naturel du 'Palo Duro Canyon', situé à 40 km au sud d'Amarillo. Un véritable pays de cow-boys et d'indiens du wild west.

Au café 'Halfway' à Adrian, Texas, une borne indique « 1139 m. to Chicago » et « 1139 m. to Los Angeles ».

Au Nouveau Mexique je pris mes quartiers au motel 'Blue Swallow' à Tucumcari avant de me rendre chez le distributeur Triumph



Un succulent repas fût pris au Hibilly Cafe à Arcadia, Oklahoma. Le célèbre Round Barn (Grange circulaire) se trouve de l'autre côté de la route.



Adrien au Texas à la moitié du chemin. Sa moto avait parcouru 11700 km aux USA à cet endroit !

Une petite pause à la frontière d'Oklahoma City.

d'Albuquerque pour un nouvel entretien de ma machine. Elle tenait bien sous les chaleurs, mieux que le conducteur.

A Grants j'eus quatre jours merveilleux au rallye 'Fire and Ice', où je remportais la médaille du participant venu de plus loin ! Ici je vis des bagnoles du futur fonctionnant à l'énergie solaire participant au Challenge Route 66. Fascinant ! J'ai adoré le Nouveau Mexique.

Le 22 juillet j'entrais en Arizona, visitais le 'Painted Desert', la 'Forêt Patriarcale', et me trouvais à Winslow, Arizona, la chanson 'Take it Easy' résonnant dans ma tête. Je montais vers le Grand Canyon, et je campais pendant deux jours dans son extrémité orientale - le point de vue le plus merveilleux que j'aie pu voir. Une dimension à vous couper le souffle.

Depuis les 45°C de chaleur à Oklahoma, je prenais la route dès 6 heures du matin pour me mettre à l'abri vers midi. Lorsque je traversais le désert des Mohaves en Californie, la température s'élevait à 32°C dès 5h45 le matin. Plus tard, le thermomètre installé sur ma machine allait se bloquer !

N'empêche, je finis par arriver à la jetée de Santa Monica à Los Angeles, la fin officielle de la Route 66.

Quelques jours plus tard, je pris l'autoroute de la côte vers San Francisco visitant au passage, une amie de mon village en Angleterre, Ruth et ses enfants, qui étaient en vacances par-là.

La route se poursuit tout au long de la côte par les forêts de 'Redwood' vers l'Oregon et Florence, où je tournais vers l'est pour me rendre chez un distributeur Triumph à Eugene et remplacer le senseur du thermomètre.

En Oregon, la région volcanique de 'Three Sister Wilderness' est très spectaculaire.





Au sommet du Mt Washington, New Hampshire. L'altitude occasionne quelques problèmes de carburation.

J'y fis une course en raft sur les eaux écumeantes. J'ai ensuite remonté la 'Hood Valley' (capitale américaine des fruits) et traversé la rivière Columbia vers l'état de Washington.

J'ai traversé une région d'immenses champs de fruitiers et le barrage de 'Grand Coulee', puis des champs de froment à perte de vue, finissant par arriver au Montana avec ses spectaculaires Montagnes Rocheuses. Je me trouvais maintenant à seulement 48 km de la frontière canadienne, campant dans un site incroyablement beau.

Les routes traversant les Rocheuses sont excellentes, et les paysages étonnants. A Missoula le distributeur Triumph, mari et femme, m'ont fait une vidange d'huile, me prêtant même une 955L.

J'arrivais au parc de Yellowstone le 5 septembre. C'est vraiment le pays des grands lieux. Je campais à une altitude de 2300 m sous une température de 28°C. La nuit fraîchissait et je me réveillais dans la neige ! Il

J'ai eu un temps fabuleux, et sur ce parcours je n'ai jamais rencontré un seul américain désagréable. Tous furent amicaux et serviables.

cotentinbritishbikes.free.fr



Dans la chaleur accablante du désert d'Arizona.

faisait vraiment froid maintenant, et je n'y restais que deux jours, laissant derrière moi les dans et les porcs-épics.

Sortant des Rocheuses je fus pris par un blizzard de neige qui dura quatre heures. Descendant l'autoroute 'Chief Joseph' vers Cody dans les Hautes Plaines, je parcourus 160 km sans voir une station service. J'étais presque à sec.

A Cody je visitai le musée 'Buffalo Bill' et j'assistais à un rodéo, et ensuite je pris la route du vrai pays des Indiens. Des paysages incroyables et aucun trafic sur ma route. La sensation d'espace et de paix est envoiement.

Je rencontrais quelques autres motards qui depuis lors sont devenus de bons amis : Dale et Janet, Gary et Dusty, Debbie et Troy, et Joey et Linda. Je séjournais à Gillette, Wyoming avec Dale et Janet pendant huit nuits, à l'instar des terribles événements du 11 septembre.

Dans le Sud Dakota je visitais le monument du Mont Rushmore et ensuite le spectaculaire monument de 'Crazy Horse' - la plus étonnante chose produite par l'homme que je n'aie jamais vue et qui ne sera pas terminée avant 100 ans ! Dans 'Custer State Park' il y a des milliers de bisons. J'y fis face à un grand taureau. J'ai pensé que ma fin était arrivée !

Le 22 septembre je me tournais la première fois vers le sud en pénétrant au Nebraska, roulant sur 190 km de routes droites sans âme, comptant seulement 14 voitures sur mon trajet. Je suivis la piste de Santa Fe vers Dodge City, Kansas, ensuite vers Tulsa, Oklahoma pour y effectuer un grand entretien et remplacer mon pneu arrière.

Quelques jours plus tard je fus à nouveau au Texas où le Daytona reçut un nouveau pneu avant de poursuivre en direction du sud, longeant le Rio Grande tout au long de la frontière mexicaine. J'ai aimé tous les jours de ce trajet à travers le désert et la Route 170 vers 'Big Bend State Park'. Ce fut la meilleure partie de tout le voyage.

J'arrivai à Corpus Christi sur le Golfe du Mexique le 27 octobre, et je plantais ma tente dans les dunes de sable sur la plage de 'Mustang Island State Park'. Durant trois jours je me plongeais quotidiennement dans la mer, et je fis de même lorsque j'arrivais à 'Galveston Island'.

Une visite au Centre Spatial de Houston, ensuite le tour du golfe et par la Louisiane direction Winchester, Kentucky, pour y fêter Noël chez des amis. J'avais fait six mois de route depuis que je les avais vus sur mon trajet vers l'ouest.

La neige m'empêcha de remonter à moto jusqu'au 20 janvier. Retournant deux jours plus



De tels paysages font d'un voyage à travers les USA une expérience inoubliable.

tard vers le sud et les températures plus chaudes en Alabama, empruntant la Route 90 autour du Golfe du Mexique, je trouvais plein de pêcheurs de crevettes, des bayous et des marécages.

Me rendant en Floride je descendis vers les 'Everglades' où je rencontrais mon premier vrai grand alligator. Je pratiquais le canoë dans les marécages de mangroves et de la plongée au-dessus d'une épave espagnole. Ensuite vers Key West, la pointe la plus méridionale des États-Unis où j'arrivais le 20 février.

Par la suite je pris la direction nord vers Daytona pour assister à la Semaine de la Moto, et j'y retrouvai John Goodpaster dans les stands participant à des courses de classiques. John finit 5ème sur sa Norton 750, et il fut vainqueur en 650.

Après Daytona la Route 17 m'attira vers la côte atlantique, me conduisant vers le nord à travers la Géorgie, et ensuite la Caroline Sud, arrivant en Virginie le 28 mars. Le cercle était fermé et j'avais visité 39 États différents. Quel voyage ! Je rentrai en avion le 16 avril 2002.

J'ai eu un temps fabuleux, et sur ce parcours entier je n'ai jamais rencontré un seul américain désagréable. Tous furent amicaux et serviables. Ceci ne fit qu'accroître le plaisir que j'ai eu moi-même, avec ma machine sur cette route ouverte et accueillante.

Déclin, chute et renaissance d'une légende

La fin de la saga: la métamorphose de la marque.
Le secret le mieux gardé de la production motocycliste dévoilé au salon de Cologne 1990.
Par Jim Reynolds

Au tout début des années 70, Triumph voit sa réputation internationale entachée par les difficultés financières dans lesquelles se débattait le groupe BSA, sa maison-mère. Les pertes s'accumulaient et les soutiens financiers du groupe se montraient frileux.

En 1971, le groupe annonçait à grands frais dans la presse un nouveau modèle promoteur, ultime étude Triumph initialement supervisée par Edward Turner désormais en retraite. Il s'agissait d'un twin 350cc supercarré calé à 180 degrés avec double arbre à cames en tête et démarreur électrique en option. A bien des égards ce groupe était à la pointe du progrès et même plus évolué que la concurrence japonaise d'alors. Sous les noms de Fury chez BSA et de Bandit chez Triumph, cette élégante moyenne cylindrée était déclinée en deux versions dans chaque gamme, S(Street) et SS(Street Scrambler).

La presse l'accueillit avec intérêt, les catalogues furent distribués et la production était sur le point de commencer quand les banques refusèrent la ligne de crédit requise pour commander les

milliers de composants nécessaires, seuls deux cents cadres furent construits.

Et il y eut la pitoyable Ariel-3, tricyclic 50cc autorisant le pilote à s'incliner dans les virages avec la roue avant tandis que les deux roues arrière demeuraient verticales. Les dirigeants de BSA avaient planifié une production de 2000 unités par semaine de cet engin calamiteux sur la foi d'études de marchés dont l'ineptie fut vite avérée, seules quelques centaines de modèles trouvant preneur. Lancée à grand frais, l'Ariel-3 dut aussitôt être arrêtée et BSA brader l'énorme stock de propulseurs hollandais 50cc.

Tandis que ce genre de délire marketo-industriel plombait les finances du groupe, le public continuait à réclamer des Bonnies, l'archétype du tain britannique, mais le marché US réclamait une augmentation de cylindrée.

BSA arrêtait en 72 la production de sa gamme propre et en 73 une Bonneville de 744cc était introduite. Équipée d'un frein avant à disque la T140 développait la même puissance que la T120 au moyen d'un moteur profondément refondu, plus souple mais hélas avec toujours autant de vibrations. Il y eut aussi l'épatante XR75 Hurricane, initialement un projet BSA sur base Rocket-3 relooké par le jeune styliste Américain Craig Vetter.

C'était une démarche audacieuse et un exemplaire d'origine atteint aujourd'hui un prix élevé.

Trente ans après sa conception, l'Hurricane est une moto qui ne laisse personne indifférent. Courant 72, il devint évident que le groupe BSA avait un besoin vital d'argent frais, les pertes annuelles ayant atteint 3,3 millions de Livres.

La Thunderbird réintroduite par la Coopérative de Meriden en 81 et 82 : une 650 simple carbu économique.



TRIUMPH



BONNEVILLE U.S.A.

Agents in the U.S. and Canada:
 Harley-Davidson, Inc.
 1475 Kellum Drive
 Milwaukee, WI 53217
 Harley-Davidson, Inc.
 1475 Kellum Drive
 Milwaukee, WI 53217
 Harley-Davidson, Inc.
 1475 Kellum Drive
 Milwaukee, WI 53217
 Harley-Davidson, Inc.
 1475 Kellum Drive
 Milwaukee, WI 53217

Agents in the U.K. and Europe:
 Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF
 Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF
 Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF
 Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF

Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF
 Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF
 Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF
 Triumph Motorcycles Ltd.
 1000 Oldbury Road
 Coventry, CV3 5EF

TRIUMPH
Heritage Legend

Produced under license by
 L.F. Murray, Coventry, U.K.

La Bonneville produite de 1985 à 88 par Les Harris sous licence du nouveau propriétaire de la marque, John Bloor.

En novembre, le Ministère de l'Industrie et du Commerce initia des pourparlers de fusion avec Norton, l'autre unique survivant d'une industrie britannique autrefois florissante.

Avec une aide d'état à hauteur de la moitié du capital de 10 millions de Livres du nouveau groupe, Norton Villiers Triumph (NVT) naquit en juillet 73.

Le destin de cet héritier de l'incohérence de gestion allié aux pressions politiques était promis à un sombre avenir.

À la tête de NVT, Denis Poore était un financier compétent avec de nombreuses relations dans la City mais un piètre diplomate.

Le plan de Denis Poore était de fermer Meriden et de réorganiser la production dans les immenses usines BSA de Small Heath près de Birmingham.

Norman Hyde, alors à Meriden, se souvint d'une réunion qu'organisa Poore avec les représentants du personnel. Il annonça d'emblée qu'il ne pouvait s'attarder à cause d'un rendez-vous important qu'il avait dans la City puis, froidement, qu'il était venu annoncer la fermeture de leur usine.

La résistance à cette annonce aboutit à un point culminant lors d'une réunion des délégués à laquelle Denis Johnson représentant du Syndicat Général des Travailleurs déclara qu'à

moins que la Direction ne change d'avis et entame des pourparlers sur la sauvegarde des milliers d'emplois concernés, Meriden serait occupée.

Les représentants de NVT présents n'avaient pas mandat pour s'engager, mais les syndicalistes les remercièrent et dépêchèrent l'un d'eux acheter un cadenas et une chaîne pour verrouiller la grille de l'usine.

L'occupation de Meriden commença donc à la rentrée 73.

Même après tout le temps passé depuis, il est bien difficile encore de recueillir aujourd'hui des témoignages de cette période noire qui ne saient teintés d'amertume.

Le dénouement tardif intervint peu après la reprise de la production des Trident chez BSA (T150 puis T160). Lors de la formation en 1975 de la Meriden Motor Cycle Cooperative. La Coopérative fabriquait des T140 Bonneville et les vendait à un prix convenu à NVT qui se chargeait ensuite de leur distribution.

La Coopérative fit mieux que beaucoup de sceptiques ne l'attendaient, et attira

Rare. La Bonnie Executive-Electro à démarreur électrique de 1981. Elle était à vous pour 2035£, beaucoup plus aujourd'hui.



sur elle l'attention générale par son approche originale des relations du travail à une époque troublée où la Grande-Bretagne était déchirée par des grèves sauvages et récurrentes. Elle dut sans cesse se battre du fait d'une capitalisation très insuffisante mais parvint néanmoins peu après à racheter à une compagnie NVT moribonde les droits à la marque Triumph et put ainsi ultérieurement reprendre à son compte la distribution de sa production après le naufrage de NVT.

Le travail de développement qui n'avait jamais cessé de passage du collecteur à gauche fut mis au point pendant l'occupation de Meriden (1) permit de faire évoluer la Bonneville de base, d'introduire un allumage électronique fiable puis un modèle à démarreur électrique et enfin une version du groupe équipée d'une culasse quatre soupapes.

Au salon de 82 le projet d'un twin liquide de 900cc fut présenté, le Phoenix mais ce dernier suraût d'énergie fut vain, les dettes et le manque de liquidités provoquant la cessation définitive de l'activité début 83.

L'usine fut vendue puis rasée et les droits à la marque rachetés à la surprise générale par un industriel inconnu, un certain John Bloor.

Personne ne savait qui était cet obscur industriel, qui accepta de licencier à Les Harris le droit de construire des T140 dans son usine de New Abbot, Devco. Harris relança l'été 85 une Bonneville comme on la connaissait, mais avec une vitesse maxi et un bruit d'échappement réduit. La qualité de finition n'atteignait pas celle de Meriden, mais c'étaient des Bonnies et elles furent produites jusqu'en 88, quand le besoin se fit sentir de renouveler les moules pour la fonderie des culasses et carters moteur, dépense inabordable compte tenu du niveau modeste de production.

Et ce fut le dernier adieu à la Bonnie.

Mais des rumeurs circulaient à propos d'anciens de Meriden travaillant dans un bâtiment anonyme de Coventry où l'essayeur Jock Copeland avait été aperçu pouissant par la porte une moto de provenance inconnue.

Des amis le pressèrent de question, des reporters campèrent devant la porte le doigt sur le déclencheur de leurs appareils photo, mais personne ne sut exactement ce qui se passait là. Les rumeurs allaient bon train à Coventry et l'on murmurait qu'ils étaient payés par ce John Bloor qui avait acquis les droits de Triumph, mais aucun ne parla.

Entre temps Bloor avait fait édifier en 1988 une nouvelle usine à Hinckley, destinée disaient-ils à devenir la nouvelle usine Triumph.

Il n'y avait pas d'enseigne, personne à interroger, rien que des rumeurs.

Puis un amateur américain de la marque photographia des éléments de fonderie dans un salon industriel et annonça qu'il s'agissait des carters de la future Triumph. Le journal MCN obtint et publia les clichés, mais leur auteur lui-même ne voulu rien dire de plus quand je parvins à le joindre par téléphone. Un silence absolu restait donc de mise.

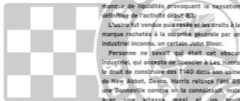
La voie fut enfin levée au salon de Cologne en 1990 quand la compagnie présenta ses nouveaux produits, Triumph était enfin de retour.

Cinq modèles trois et quatre cylindres, ne devant rien à leurs prédécesseurs, seraient vendus dans le monde entier à travers un nouveau réseau de distributeurs. Au Banbury Run pour motos vintage, une des manifestations de plein air les plus populaires dans le pays, une machine élégante se mit à circuler arborant fièrement le glorieux nom de Triumph sur les flancs de son réservoir.

C'était la moto d'essai du magasin Winley Corner de Roger Winterburn et la réaction enthousiaste du public fut inoubliable - le plus grand nom de la moto britannique était de retour et les motards se réjouissaient qu'une industrie réputée morte et enterrée soit à nouveau sur le marché et de façon aussi brillante.

Je rentrai chez moi emballé de ce que j'avais vu et pu bientôt emprunter cette même machine d'essai pour la piler avec un bonheur inouï et relater cette expérience. J'avais réellement adoré cette moto, ma passagère aussi.

Vous connaissez la suite pour avoir le plaisir et le privilège de chevaucher au quotidien une légende qui a survécu à la pire adversité grâce à l'enthousiasme de ses adorateurs.



La nouvelle Bonneville est le symbole parfait de la renaissance de Triumph.



Offres spéciales membres

Traversées en Ferry



● P&O Stena Line propose 30% de remise sur les traversées Douvres-Calais. Pour les joindre : +44(0)187 0600 0600, code réservation TMS50531 Retail Promotions.

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



réservation BCO47. Pour les traversées vers l'Irlande, appelez le 08705 204402, code réservation BCO47. ● Hoverport 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 240241 en Grande Bretagne, le 0820 003555 en France ou le 059 559911

pour la Belgique. Code réservation ST/TRB pour 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 1296003, code réservation HM066. 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

ENVERGURE hôtels en Europe propose aux membres du RAT des réductions sur les chambres de l'ensemble de ses chaînes d'hôtels. Pour les hôtels Bleu Marine, Kyriad, Clarin, Climat 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 :

- Centre de Réservations au +33 101.64.62.46.36. Code de réservation F4800L

- Par Internet : www.envergure.fr avec le mot de passe TRIUMPH et le code de réservation F4800L.

EN FRANCE:

● Les hôtels Balladins (75 hôtels en France) offrent 10% de remise au membre du RAT sur le prix de la chambre seul. Pour réserver, deux moyens s'offrent à vous :

- Par Internet : www.balladins.com - Par téléphone à la Réservation Centrale (24h/24 - 7j/7) au 0 825 088 453 ; Fax : 01.60.38.11.83. Dans les deux cas, préciser que vous êtes membre du RAT.

● Rhône-Alpes : un gîte dans les collines du Beaujolais vert à Darcelle (Rhône). 10% de remise pour les membres.

Manoir et Madame Mathieu : 04.74.05.70.45.

● Pays Basque, "Ertzaiteaberdia" chambres d'hôtes. 10% de remise et road book pour découvrir la région.



+33 (0)5 59 54 29 77, eu.mariela.daux@libertysurf.fr
Visiter les chambres sur www.enverture.com

● Provence, Auberge de la Savoye 90,10%, +33 (0)4 90 54 32 54.
● Langvillac, Hélian St. Gaudes, bed and breakfast, 15%, +33 (0) 5 83 33 36 71.
● Alpes : L'Hostellerie de la Capricorne (20min de Bourg St Maurice) au cœur de la Savoie, propose une étape RAT (dîner+petit dèj) pour 31€90 + des roadbooks pour découvrir la région et une bière de Savoie vous sera offerte à votre arrivée. Visitez leur site www.hoteliercapricorne.com Tel : +33(0)14 79 22 52 41 ou hoteliercapricorne@wanadoo.fr

EN AUTRICHE:

● Sérilas, Hotel Regina, 10% de remise, +43 (0)5476 6253.

EN ALLEMAGNE:

● Bad Fetzental, Black Forest, Hotel, Palmspring, 10%, +49 (0)7806 301.
● Ulm/Lehr, Hotel Engel, +49 (0)731 140 49 400.

● Marzels, wasserhotel "Zum Satteln", 10% +49 (0)6247 379.

EN ANGLETERRE:

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

EN ESPAGNE:

● En Andalousie le " 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

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 : 39,50€).

- MAXI-MOTO

(Mensuel) : 29,00€ pour 10 numéros (prix public : 36,80€).

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

- MOTO REVUE (Hébdomadaire) : 94,53€ pour 48 numéros (prix public : 183,6€).

- MOTO JOURNAL (Hébdomadaire) : 79,00€ (prix public : 99,00€).

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



Locations de motos Tebubla

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

Nous avons obtenu 10% de remise sur la location d'une Légende au départ de San Francisco chez Dubbelja Motorcycle Rentals. Cette offre est valable pour toute location d'au moins trois jours. Contactez pour réserver Dubbelja au 415-495-2774, email: dubbelja@dubbelja.com

● Erne's Eueromotos 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 279701.

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

● En Suisse : Bassel Motor/Genève, Contactez Ariette au 0041 22 329 10 10

● New Zealand: Auckland Motorcycle Rentals offre 10% de remise pour les membres du RAT Chris Hyland, (649) 300-7500 (www.amgs.co.nz/tri_rental).

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 contacter : téléphone : +44 (0)1506 846616, e-mail : aw.olstravel@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 : shetton@telstra.com.

Un préparateur dans la mar

Voici l'histoire de Philippe Juguen, le boss de Bike Colours Racing à Auneau (Eure et Loire) qui après une multitude de japonaises avait perdu le goût de faire de la moto ! Peu convaincu par Triumph, il se rendit aux portes ouvertes d'un concessionnaire pour une essai...



-tombé -mrite Triumph !

Lors de cet essai, il essaya une Daytona 900i et la magie de cette moto fut une révélation. Le couple et la puissance de cette machine l'avaient envoûté et pas besoin de 180cv pour avoir du plaisir !

De plus la ligne inimitable de ce modèle avait complètement séduit notre homme !

Le ban de commande était signé dans la foulée et il avait retrouvé le goût de rouler à moto !

A un tel point qu'il acheta même une combinaison plus... !!

Suivi une deuxième Daytona puis il eut l'opportunité d'acheter une troisième accidentée et voici le résultat de son travail...

Toute son équipe s'est mise à réfléchir pour élaborer une machine différente mais avec une seule ligne directrice : garder l'esprit et la classe britannique !

L'idée de transformer cette Daytona en Speed Triple fut évidente et là, la matière grise de tous se mis en ébullition pour faire quelque chose de spécial mais « classieux ».

Il était évident que les accessoires choisis devaient respecter l'esprit de la machine et être d'une qualité irréprochable. C'est la raison pour laquelle des marques prestigieuses furent sélectionnés pour les différents produits proposés.

Cela commença par le remplacement de l'ensemble avant de la machine par une fourche Inversée Showa.

Le freinage d'origine déjà très performant fut



A gauche : Peu de choses suffisent à sublimer cette machine !

Philippe Jupon : passionné avant tout...

remplacé par un ensemble Brembo, une référence en la matière (excusez du peu !).

Un té de fourche LSL fut installé sur lequel un nouveau tableau de bord, un saute-vent maison et deux petits phares (dans un souci de gain de poids) furent montés.

Mais Philippe ne voulait pas en rester là et il voulait donner un côté encore plus racé à cette machine. Pour cela, la boucle arrière du cadre (ainsi que le coque arrière) furent raccourci de quelques centimètre afin de relever l'arrière et lui donner encore plus d'agressivité !

Ainsi, de profil, vous pouvez admirer la continuité de ligne entre le haut du réservoir et le capot de selle... Du grand art !!

Le capot de selle fut également légèrement retouché.

Enfin, pour parfaire le look de ce superbe tuning, l'équipe de Bike Colours Racing installa de très belles commandes reculées Rizoma et confectionna un sabot moteur sur mesure.

Côté peinture, Philippe s'est lâché.

En effet, pour donner de la classe à cette machine, il réalisa un superbe vert qui n'est pas sans rappelé un certain 'British Racing Green' relevé d'une peinture de cadre noire et d'un incroyable chromage des jantes qui relève la ligne générale de la moto...

Pour terminer, le mono-bras fut recaissonné et bien sûr chromé, une ligne d'échappement



Une ligne inimitable !

“ Le couple et la puissance de cette machine l'avaient envoûté et pas besoin de 180cv pour avoir du plaisir ! ”

Arrow (so british !!) et un filtre KN furent mis en place ainsi qu'un jeu de durites tressées sur le moteur...

Aujourd'hui terminée, cette superbe réalisation a fait le tour des salons mais Philippe est aussi très fière de rouler avec cette machine (ce n'est pas un show bike...) qui est le fruit du travail de toute une équipe.

Cette machine a également attiré l'œil de nombreux journalistes spécialisés qui ne se sont pas privés pour faire de nombreux reportages sur ce préparateur hors du commun et ses superbes réalisations.

A chacune de ses sorties, les regards des motards sont scotchés par cette machine hors du commun.

Il est important de préciser que Bike Colors Racing ne sous-traite aucun de ses travaux donc lorsque vous leur confiez votre machine, elle sera prise en charge du début à la fin et



Le maître détail a été soigné...



Chromage et accessoires de qualité !



Chromage parfait pour célébrer jante !

Même le tableau de bord a été revu !



Fourche Showa et freins Brembo : la classe !



“ Philippe est aussi très fière de rouler avec cette machine (ce n'est pas un show bike) ”

avec soins et passion !

Cette Speed Triple Spéciale est aujourd'hui à vendre (13720 Euros, avis aux amateurs !), mais Philippe Juquen ne va pas en rester là et il a déjà envie de reprendre une nouvelle Daytona ou une nouvelle Speed Triple pour en faire une version lysée hyper-racing (pour le fun...), mais l'homme est discret et ne veut pas trop dévoiler ses prochains projets...

Mais en attendant, un client Suisse lui a déjà confié son TT600 pour la transformer en une version compétition-route ! Nous vous tiendrons bien sûr informé de l'avancement de cette réalisation qui risque une fois de plus d'être hors du commun mais avec toujours un esprit très british...

Ce préparateur a goûté à la potion magique Triumph, et cela-ci a fait son effet car il est devenu un inconditionnel qui pour rien au monde ne retournerait du côté du Soleil Levant...

Si vous souhaitez « tuner » votre Triumph, n'hésitez à contacter Philippe et son équipe car vous serez en contact avec des inconditionnels de la marque qui sauront vous conseiller et vous donner des idées de transformation !

D'ici quelques temps, Bike Colours Racing risque de déménager car l'atelier actuel commence à devenir trop petit compte tenu de la réputation et de la qualité de ces préparations.

Bike Colours Racing/Philippe Juquen
 ZI Auneau
 62, rue de la République
 28700 AUNEAU
 Tel : + 33 (0)2.37.31.26.04.
www.bikecolors-racing.com



Macadam Trophy Automne 2003

Ce Macadam d'automne fût un succès pour tous les concessionnaires qui y ont pris part ! En effet, lors des portes ouvertes du samedi, nombreux furent les clients qui étaient venus rendre visite aux différentes concessions.

Mais le point d'orgue de ce week-end fût sans nul doute le dimanche lors des différentes balades !

Pour certains ce fut une marée de motards à emmener sur les routes !

Jugez plutôt : 56 motos à St Etienne (pour une première participation !), 35 motos à Aulnat, 20 motos à Valence, 70 motos à Marche en Famenne (Belgique), 40 motos à Erlvelde (Belgique) ...

De plus, cette fois la météo a été clémente sur toutes les régions de France mais également en Belgique et en Suisse !

Bref, un sans faute et nombreux furent les clients prêts à remettre ce pour d'autres balades...



Grand concours 'Macadam Trophy d'automne'

Lors de ce Macadam Trophy était organisé un tirage au sort qui permettait de gagner un voyage en Angleterre avec une visite de l'usine.

Le grand gagnant de ce concours est Mr Renaud Sieprow de Poillevé en Belgique possesseur d'une Tiger et client chez le concessionnaire Moto Visé de Eupen.

Toutes nos félicitations à l'heureux gagnant !

Up front

Cette fois la saison est bien finie ! Et de quelle manière ! Le Raid de Monaco/Menton fût à la hauteur des espérances de tous et sous un soleil magnifique et le Corsica Run Gréviens au fil des éditions une classique incontournable.

Pour 2003, l'année RAT est déjà prête et vous trouverez dans ces pages le planning des prochains événements nationaux et régionaux par RAT Pack.

Durant la saison, vous pourrez venir découvrir de nouvelles régions que nous n'avons pas encore parcourues mais aussi retourner dans celles qui ont obtenu un succès considérable telles que Rocamadour ou les Cévennes !

Je vous souhaite à toutes et à tous une très bonne année RAT 2003 et serai heureux de vous retrouver tout au long de l'année lors de différents événements !

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 !

Sondage R.A.T.

Vous avez été nombreux à répondre à notre sondage. Merci de votre collaboration et de vos réponses aussi prompts que franches.

Vos attentes seront bien sûr prises en compte et nous espérons que vous verrez cette évolution dans les mois à venir ou dans les prochaines années.

En effet, pour répondre à vos souhaits principalement pour les régions à découvrir ou pour un grand rassemblement national, c'est demande du temps.

Néanmoins, sachez que dans

les prochaines années nous souhaiterions vous faire découvrir le Nord et l'Est de la France, le Sud Ouest, le Centre et bien sûr retourner en Bretagne et Normandie ainsi qu'en Belgique.

De plus, surveillez le Torque car plusieurs RAT Packs sont en préparation dans vos régions afin d'améliorer vos contacts avec le club et ce dernier à toujours besoin de votre aide.

Enfin, le Torque est votre magazine, alors n'hésitez pas à m'écrire pour me raconter vos voyages (pour la rubrique On Tour), me présenter vos 'Tuning' (rubrique Projects) ou tout simplement pour la rubrique 'Letters'.

Merci et à bientôt lors des Raids 2003.



Bertrand GOYEZ/RAT
19 Bd Georges Bidault
Croissy Beaubourg
77 437 Marne La Vallée
Tel : +33 (0)1.64.62.38.32.
GSM : +33(0)6.80.02.03.93.
goyez@triumph.co.uk

Raid des Ardennes au cœur des forêts

En cette fin août, ce sont 25 membres (21 motos) venus de toute l'Europe qui se sont retrouvés au magnifique hôtel Le Quartier Latin de Marche en Famenne.

En effet, des Anglais, des Belges, des Allemands, un couple de Hollandais et un Français n'avaient pas hésité une seconde pour participer à ce raid au cœur des forêts ardennaises.

Après le traditionnel dîner de bienvenu du vendredi soir et quelques dégustations de bières locales (!), nous sommes rentrés dans le vil du sujet dès le samedi matin en attaquant des routes viroleuses au cœur des Ardennes.

Malheureusement, pour cette matinée, la pluie a quelque peu gâché le programme mais à voir le sourire de chacun à la pause déjeuner à l'abbaye d'Orval, tous savouraient ce grand moment de bonheur !

L'après midi, le soleil fit son apparition et pour le groupe de tête, une petite partie de manivelle lors d'une belle montée au cœur du Luxembourg fût la bienvenue.

Un arrêt fût fait au Mardasson de Bastogne pour découvrir l'imposant mémorial de la seconde guerre mondiale, en commémoration de la bataille de Bastogne qui libère la Belgique !

Samedi soir, le dîner gastronomique fut apprécié par tous et lors du dessert, ce fut Dave Parker qui remporta le blouson Casque **Poddeck** du traditionnel petit jeu.

Dimanche matin, le brouillard salua notre départ mais disparu bien vite et ce fût un vrai régal pour tous ce rouler à bon rythme (ou !!) au cœur de ces forêts somptueuses. Le déjeuner fut pris à Hérédret et permis à chacun de déguster (un rôt) à la bière de Maredsous, célèbre abbaye se trouvant à quelques kilomètres et que certains n'ont pas hésité à visiter en début d'après-midi.

L'après-midi, tous rentrèrent enchantés de ce week-end qui leur permit de découvrir une des plus fameuses régions de Belgique et nous nous sommes déjà donné rendez-vous l'année prochaine pour découvrir d'autres contrées belges typiques !

Merci à : Quartier Latin (Hôtel à Marche-en-Famenne) de leur accueil fantastique et à Guy et Laura Boudoux (concessionnaire à Marche-en-Famenne) et Christian et Anrick Mourin (concessionnaire à Ath) de leur aide pour la préparation de ce raid.



Raid des Cévennes le record de l'année

Quel succès... 121 participants de cinq nationalités différentes... C'est le record de l'année.

Il y avait 81 motos pour arpenter les routes cévenoles avec leur lots de gravillons, de feuilles mortes, de virages serrés et de chercheurs de champignons en queue...

Le samedi nous avons découvert les Cévennes méridionales avec ses merveilleuses petites routes à un virage au mètre pour enfin arriver à St Germain de Calberte où l'équipe du « Petit Calbertois » nous attendait... Superbe village de gîtes en haute Cévennes dans lequel nous avons pu une bonne partie de la nuit déguster en musique l'excellent repas que nous avait préparé le chef... Dimanche, après un petit déjeuner pantagruélique à la cévenole... charcuterie et croissants à tous les étages !... la balade nous a emmené dans les hautes Cévennes pour découvrir les contreforts du massif de l'Aigoual... des routes toutes à fait différentes de la veille avec une finale sur la nationale 106... 70 km d'un véritable tarmac qui joint Florac à Alès. Un superbe week-end pour la grande majorité des participants qui ne connaissent pas cette région de France.

Un grand merci à nos sponsors : Bridgestone, La société BEC travaux publics, la ville d'Alès, les couteaux Bastide, Technic Motos à Nîmes et Le petit Calbertois.

C'est Paul Dimer qui emmit du nord de France qui a gagné le train de pneumatiques offert par Bridgestone... un immense merci puisque c'est lui qui avait fait le plus de chemin pour nous rejoindre.

Lorsque nous l'avons rencontré, il fut d'abord extrêmement surpris, croyant qu'il s'agissait d'une plaisanterie.

Paul... Que pensez vous de ce raid des Cévennes ?

« L'accueil en France fut très sympathique et cordial et je vous assure que je reviendrai... Je n'avais jamais gagné quoi que ce soit à un tirage au sort et cela me fait extrêmement plaisir... A l'année prochaine pour le Sardaigne... avec des pneus neufs !! »



Raid de Monaco/Menton

On a vu monter Carlo !!

Cette sortie était un hommage à Claude Bogliolo, le fondateur du RAT pack Monaco Côte d'Azur, tragiquement disparu au printemps dernier. Elle a attiré pas loin de 80 personnes pour plus de 50 motos ... cinq nationalités représentées .. fallait être sérieusement polyglotte pour suivre les conversations au sein de peloton ...

Gilles Lumes, Guy Bonnomet, Yann (Dark Vader !) Lefebvre et toute l'équipe du RAT Pack Monaco MC Côte d'Azur pour célébrer la mémoire de leur ami, n'ont pas hésité une seconde à le relever .. et ce fut la réédition de la performance !!

Le samedi la balade commença par une escapade du côté d'Entrevaux, où nous avons partagé le buffet de midi ...L'après midi ce fut le régal des yeux avec un parcours dans l'arrière pays niçois et à la suite la découverte des Gorges du Daluis et du défilé du Cyan pour finir par la Vésubie ... 300 km de virages où tout le monde en avait pris plein les yeux ..

Dès 20 heures tout le monde se retrouva au Mirazur, un restaurant très classe en bordure de la frontière italienne pour la traditionnelle « RAT party ». Dimanche, après l'accueil des « raiders » au Moto-Club de Monaco pour le

Sur la vif !

Hervé Descamps, votre pack a remporté le Challenge Bogliolo ...

« En 2001 nous étions déjà venus nombreux lors du premier Raid de Monaco

... Et nous n'avions pas été déçus ... L'ambiance était super et les paysages splendides ... Cette année ce fut encore mieux ... C'est sûr, en 2003 ça va être extraordinaire !! »

Vous vous déplacez souvent en groupe ?

« Souvent, pour aller participer aux raids et aux balades qu'organisent les autres RAT pack ... Lorsque nous organisons quelque chose nous préférons compter sur leur présence ... Il faut bien que nous leur voyons l'intérêt et en plus c'est un plaisir !! »

Pour conclure :

Ceux qui ne sont pas venus à Monaco cette année, ont vu tout ... C'est une date incontournable pour 2003 !!



traditionnel café - crispi-sants et la photo de groupe sur l'esplanade du palais princier ... direction St Agnès en passant par les ponts de vue côtiers pour le déjeuner dans une auberge à flanc de falaise.

En bref : une superbe organisation, un succès qui en appelle d'autres et un digne hommage à la mémoire de Claude Bogliolo toujours bien présent dans nos pensées.

Un grand merci à tous ceux qui se sont impliqués dans cette organisation et aux principaux sponsors dont Optic 2000, «Road Spirit» concession Triumph à Toulon et la société SMEL de Menton ...

À l'année prochaine pour le Raid de Monaco-Menton 2003 toujours à la même époque, espérons que nous y serons encore plus nombreux !!

Formulaire d'inscription aux RAT Raids

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

Triumph S.A./Bertrand Goyez, 19, bd Georges Bideult, Croissy Beaubourg, F-77437 Marne La Vallée, France.

NOM :
Prénom :

Adresse :

Tél. :

Mail :

N° de Membre :

Machine possédée :

Date de validité :

N° de châssis :

Veillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de ...
personnel(s) pour le RAT Raid de

A venir ...

Mistral Run

12 avril

En 2001 les Anglais ont rallié l'extrême Ouest de l'Angleterre à la pointe la plus au Nord de l'Écosse en une journée !! Et bien, fort de cet exemple, nous allons effectuer le trajet Marseille - Ath (Belgique) dans le même timing ... Une petite balade de 1100 km ...

A Ath, l'accueil sera organisé par notre ami Christian Mourin (concessionnaire et Pack Leader) et les pilotes pourront prendre un repos bien mérité ... Après toutefois avoir fait une petite fête !!

Pour effectuer ce parcours, un seul impératif: Interdiction de prendre les autoroutes. Un road book détaillé sera remis à chaque participant avec des points de contrôle.

A l'arrivée, chacun se verra remettre un trophée ainsi qu'un cadeau souvenir. Un tirage au sort attribuera deux lots offerts par nos partenaires sponsors, La Compagnie Méridionale de Navigation et le manufacturier Bridgestone : Un voyage au Raid de Sardaigne et un train de pneumatiques.

Participation: 100 € par personne pour les membres du RAT et 120 € pour les non-membres comprenant le road-book, le repas du samedi soir et l'hébergement dans la nuit du samedi. Sans hébergement: 80 € membres et 100 € non-membres.

30 motos maximum. Triumf exclusivement.

Renseignements complémentaires et inscription dès maintenant auprès de :

- Hervé Descamps, Palhès, 30170 Monoblet - France, Tel :

0033 466 854 296 fax : 0033 466 855 047 e-mail :

herve_hdp@wanadoo.fr .

Bertrand Goyez: +33 (0)1 64 62 38 02, ou +33 (0)6 80 02 03 93, ou goyez@triumph.co.uk .

Raid de Sardaigne

30 avril - 10 mai

Suite aux reconnaissances du mois d'août, nous avons mis au point le Sardinia RAT Raid et d'ors et déjà les réservations sont ouvertes, en effet nous devons envoyer un chèque d'acompte pour bloquer l'hôtel.

Voici plus de détails sur le voyage
Départ le Mercredi
30 avril à 18 heures
de Marseille ...
arrivée le lendemain
à 11h du matin à
Porto-Torrès
(Sardaigne).



Embarquement retour le vendredi 9 mai à Santa Teresa à 11h et arrivée à 12h à ... Bonifacio pour une traversée de Corse en itinéraire libre jusque Bastia, 18h dernier délai ! Départ 19h, arrivée Marseille le 10 mai à 7h du matin.

Logement en hôtel 4 étoiles à Arizzo centre Sardaigne (www.samuvarahotel.com)

Chaque jour une boucle d'environ 250 à 300 km. Road book fourni.

- Transport en cabine (double) avec restauration à bord (dîner et petit déjeuner) avec moto transportée (une ou deux motos par couple).
- Demi-pension sur place (chaque soir repas typique, apéritif, vin et café compris)
- Deux pique-niques prévus sur le séjour.
- Activités (piscine, canoë, balade en 4x4)
- Animations musicales (2 soirées dansantes)
- Cadeaux souvenir, tee-shirt personnalisé, carnet de route individuel
- Assistance sur place (Magire)
- Réalisation d'un CD ROM de fin de raid et compte rendu personnalisé envoyé au retour.

Prix 1750 € par personne avec transport depuis Marseille

Pour réserver envoyez votre bulletin d'inscription accompagné d'un chèque de 400 € par personne à l'ordre de 'HD' à : Hervé Descamps, Palhès, 30170 Monoblet, France, en spécifiant Sardinia RAT Raid au dos du chèque.

Le solde vous sera remboursé un mois avant le départ.

Possibilité de payer en plusieurs fois.

Challenge RAT Members 2003 :

Afin de récompenser les membres plus fidèles, nous mettons en place un Challenge pour l'année 2003.

Ce Challenge prendra en compte votre participation aux événements majeurs de la saison 2003 en France et en Belgique.

Les événements pris en compte pour ce challenge sont : Mistral Run, Raid de Valence, Raid de Sardaigne, Raid de Rocamadour, Raid de Lorraine, Raid du Hainaut, Raid des Cévennes, Raid de Menton/Monaco, Raid de Corse

Nous désigneront par tirage au sort 3 des membres ayant participé à au moins 3 de ces événements.

Ceux-ci se verront récompensés pas une invitation au Raid de leur choix (en France ou en Belgique) de la saison 2004 parmi ceux proposés.

Calendrier 2003 :

Voici, ci-dessous le planning des événements nationaux pour l'année 2003 :

- 28-30 mars : raid de Catalogne, Espagne
- 5 avril : stage de perfectionnement région Sud (RAT Pack de Nîmes)
- 12 avril : Mistral Run Marseille à Ath (Belgique)
- 30 avril - 10 mai : Raid de Sardaigne (RAT Pack de Nîmes)
- 17 - 18 mai : Raid de Lorraine/Metz
- 29 mai-1er juin : raid de Vienne, Autriche
- juin : Assen Track day, Hollande
- 6 - 9 juin : Raid de Rocamadour (RAT Pack de Nîmes)
- 14 - 15 juin : Raid de Valence
- 22 juin : stage de perfectionnement région Nord (circuit de Folembay - G2)
- 25 - 29 juin : Run des Alpes (RAT Pack de Nîmes)
- 12 - 13 juillet : Run de la Lavande - à confirmer (RAT Pack d'Avignon)
- 30 juillet - 3 août : Fjord and mountain Tour, Norvège
- 13 - 14 septembre : Raid du Hainaut/Belgique
- 20 - 21 septembre : Raid des Cévennes (RAT Pack de Nîmes)
- 2 - 5 octobre : Raid de Forêt Noire, Allemagne
- 11 - 12 octobre : 3ème Raid de Monaco/Montor-Mémorial Claude Bogliolo
- 28 octobre - 2 nov : Raid de Corse

Ce planning est prévisionnel donc certaines dates sont susceptibles de changer mais notez-les sur votre agenda !

A chaque édition du Torque, ribsus vous redonnez ce calendrier des événements à venir avec tous les détails de chaque événements (prix, organisation, gastronomie, etc...)

Nous compléterons également avec quelques dates à l'étranger (Suisse, Allemagne, Hollande, Angleterre).

Sachez que les RAT Raids sont internationaux et ouverts à tous les membres d'où qu'ils viennent ! Alors n'hésitez pas à nous contacter pour connaître les événements hors de nos frontières...(Grande Bretagne, Allemagne, USA, Hollande, etc...)

Around the packs

Valence - Bouvier Motos (26)

Ce Macadam de septembre nous a permis de retrouver les routes mythiques d'un rallye automobile légendaire, à savoir le "Rallye Monté Carlo".

Pour apprécier pleinement les routes ardéchoises, quoi de plus sympathique que nos motos favorites.

Ce dimanche 29 septembre à 8h30, ce ne sont pas moins de 30 personnes qui se sont retrouvées à la concession de Valence BOUVIER MOTOS.

De là, après le traditionnel café-thé-jus d'orange-pogne-croissants et les recommandations d'usage, direction la vallée de l'Eyrieux, haut lieu ardéchois.

Aux Ollières, direction le "col du moulin-à-vent" par une route sinueuse à souhait, puis par des routes juste assez larges pour nos véhicules, redescende vers "le Moulinou".

Il va sans dire que les temps ne furent pas les mêmes que les spécialistes des 4 roues qui, lors d'épreuves spéciales sur route

fermée ont des moyennes frôlant voir dépassant les 100 km/h

Là, malheureusement, nous avons constaté qu'il nous manquait 5 à 6 équipages (qui n'avaient pas suivi les explications, ni regardé la carte pourtant bien détaillée) nous nous retrouvâmes enfin mais ce fut au tour d'une alarme capricieuse de compromettre le bon déroulement de la matinée.

La réparation étant effectuée par Richard et Patrick, nous pûmes atteindre Saint Pierreville (musée de la Châtalagne & de la laine), le col de la Fayolle et Antraigue /volane (2ème épreuve spéciale) de la nous gagnons le col de Mézilhac (Auberge du Saint Bernard) où un repas typique nous fut servi.

L'après-midi, après le café, direction Burzet, Lachamp Raphaël, Saint Martial (2ème épreuve spéciale) Arêche profonde et au combien accueillante (Champignons, châtaignes,...) un régal pour les sens des motards et des motades, des paysages magnifiques, des souvenirs plein la tête.

Le retour s'effectuait par la vallée du début de journée et tout le monde s'est réuni chez Bouvier Motos où un petit jeu attendait les participants

C'est autour du verre de l'amitié que nous avons fini la soirée en se promettant de remettre cela très prochainement.

N'hésitez pas à nous rejoindre: RAT pack de Valence, Bouvier Motos, Place J. Cassini 26000 Valence sur le net BOUVIER-MOTOS.COM

Le mot du concessionnaire :

Ce MACADAM TROPHY d'Automne 1ère édition a aussi été le premier organisé par le tout nouveau RAT PACK de Valence et tous les participants ont été « bluffés » par la qualité du parcours et l'organisation de la sortie. Les trois « P » (deux Pascal et un Patrick) ont passé des heures à peaufiner le parcours, puis à le reconnaître. Plan de route (en couleur !), jeu avec questionnaire marrant, routes superbes... Même le soleil et le ciel bleu étaient au programme, et sans une stupide panne d'alarme (sur une des deux motos ne portant pas le sceau TRIUMPH !!!) et quelques erreurs de navigation, le timing était parfait. Je tiens à remercier tous les participants pour leur comportement sur route et leur bonne humeur. Bref, pour une première, c'était un coup de maître, et nous attendons tous la prochaine sortie du 10 Novembre avec impatience, pour ressortir nos dents d'ivoire !

Pour toutes informations concernant ce RAT PACK, vous pouvez contacter le Pack Leader Patrice Vézian au 06.71.23.32.03, ou patrice.vezian@wanadoo.fr.



Nîmes - Technic Motos (30)

Corsica RAT Tour 3 ... 29 octobre - 3 novembre

Que du bonheur !!

17 motos et 23 personnes s'étaient retrouvées pour cette troisième édition du Corsica RAT Tour qui, contrairement aux autres, débarqua de Bastia pour repartir d'Ajaccio ce qui permit au cours de la première journée de parcourir la somptueuse route du Cap Corse avant nous retrouver en Corse du Sud.



Des Calanques de Piana aux falaises de Bonifacio en passant par la Corse profonde du côté de Ste Lucie et de Levie, les participants ont pu apprécier tous les charmes de l'île de Beauté, une île où même fin octobre il est encore possible de se baigner à 17 heures !!

L'Hôte le Belvédère à Cati-Caliari se révèle toujours un lieu de choix pour accueillir le groupe au tout après une balade de près de 300 km avec un virage tous les mètres !!

Un seul regret à la fin de ce séjour, le fait qu'il ait été trop court et que nous n'ayons pas pu tout voir ...

Pour la peine, c'est promis, en va vous en faire un autre en 2003, du 27 octobre au 2 novembre. Et oui, il y aura un jour de plus que prévu au départ, c'est normal, il y en a qui n'ont pas pu voir Bavella !!

L'avis de l'organisateur ...

En principe quand on multiplie les gens on multiplie les possibilités de les décevoir. Et bien, je touche du bois, mais depuis la création de nos Corsica RAT Tour, tous les participants en sont revenus comblés.

Il faut dire que nous sommes bien aidés par le site tout d'abord, une merveille que même moi qui le connaît bien découvrir encore à chaque voyage.

L'accueil des gens ensuite. L'hospitalité Corse n'est pas un vain mot !!! Et surtout par l'envie de se régaler qui est le point commun de tous les membres participants à ces tours. Nous n'avons pas fini d'aller en Corse. Et comme en plus nos sponsors continuent à nous suivre, rendez vous à l'année prochaine !!

Le RAT Pack de Nîmes a déjà un planning bien rempli pour l'année 2003 ! Alors à vos agendas si vous souhaitez assister l'un de leurs week-ends :

- Du 1er au 10 mai : Raid de Sardaigne
- 6 - 9 juin : 2nd Run de Rocamadour
- 25 - 29 juin : Run des Alpes

- 20 - 21 septembre : 2nd Run des Cévennes
- 28 oct. - 2 nov. : Corsica Raid.
N'hésitez pas à contacter Hervé Descamps, le Pack Leader au 06.03.34.48.46 ou herve.hp@wanadoo.fr .

Toulouse - Road Master (31)

En plein coeur du Sud-Ouest, voici un tout nouveau RAT Pack qui voit le jour sous l'impulsion du concessionnaire et de l'un de ses clients !

Ceux-ci sont en pleine préparation de la saison 2003, alors n'hésitez pas à contacter le Pack Leader pour les prochains runs :

Hervé Bousquet : 06.23.41.41.04, ou herve.bousquet@wanadoo.fr .

Bordeaux - Zone Rouge 33 (33)

Ce concessionnaire déjà coutumier de balades sur la région bordelaise, prépare sa saison 2003 et en profite pour créer un RAT Pack sur sa région !

Contactez Frédéric au 05.57.29.00.02 ou via leur site www.zone-rouge.fr pour en savoir plus et pour participer aux événements RAT 2003.

St Etienne - Millenium Moto (42)

Pour ce premier Macadam Trophy organisé par le tout nouveau RAT Pack de St Etienne, quel succès !

Jugez plutôt : par cette fraîche et brumeuse matinée de septembre, ce sont 56 motos et près de 80 personnes qui se sont retrouvées devant la concession ...

Après quelques kilomètres dans la brume, ce fut un soleil magnifique qui accompagna la horde durant la matinée et la pause café chez les parents de Wilfrid, le Pack Leader permit à tous de se réchauffer avant de reprendre la route par petits groupes jusque Besse pour le déjeuner.

Pour cette pause, le groupe du concessionnaire Moto Plus d'Aufnat nous avez rejoints et c'est un groupe de plus de cent personnes (!) qui se forma pour ce repas typique : truffade et jambon ...

Le retour se fit à bonne allure et les sourires sur les visages en disaient long sur le plaisir pris durant cette journée !

En effet, l'itinéraire concocté par le Pack leader de St Etienne fut un vrai régal pour les yeux mais aussi par la qualité des routes aux courbes superbes et aux revêtements parfaits !

Merci au concessionnaire, au Pack Leader ainsi qu'à ses parents pour leur accueil durant ce fantastique week-end. Le RAT Pack de St Etienne a déjà travaillé sur un planning prévisionnel pour 2003, alors notez bien :



Planning 2003 de ce RAT Pack :

- 20 avril : Run des Gorges de la Loire. Rdv 8h00 devant la concession.
- Septembre 2003 : 2ème Run de Besse. Rdv 8h00 devant la concession.

Pour toutes informations, contactez le Pack Leader, Wilfrid Tudeia (2nd à partir de la droite) au 06.12.55.22.77

Metz - Moto Evolution 2 (57)

Ce lundi 30 septembre, le concessionnaire de Metz avait rassemblé une trentaine de Triumph pour ce stage de perfectionnement à la conduite sur le circuit de Folembray sous la houlette de deux pilotes de renom : Philippe Manneret, que l'on ne présente plus (!) et Vincent Bocquet, vice-champion de France 2002 en Promosport 600.

Durant cette magnifique journée ensoleillée, les participants ont pu suivre et mettre en application les enseignements prodigués par ces deux moniteurs.



En effet, deux groupes avaient été constitués afin de correspondre aux attentes de chacun et de s'adapter au mieux au niveau des différents participants.

En fin de journée, tous se sont vus remettre un certificat de stage et eurent faire part de leurs impressions auprès de Philippe et Vincent.

L'ensemble du groupe était ravi de cette journée riche en apprentissage qui leur permit pour certains d'améliorer leur conduite au quotidien et pour d'autres d'acquiescer les premières notions de pilotage sur circuit...

Le concessionnaire est prêt à renouveler cette expérience l'année prochaine, alors n'hésitez pas à le contacter !

Un planning bien rempli pour 2003 pour ce très dynamique RAT Pack :

- 24 janvier : soirée d'information sur le RAT
 - 22 mars : Run de Printemps
 - 23-25 mai : RAT Rallye du GP de France : en route pour le GP de France !
 - 7 juin : RAT Run
 - 14-15 juin : Participation au Raid de Lorraine
 - 20-22 : RAT Rallye de la XIIème borne : participation au Rallye de la XIIème borne.
 - 18 octobre : Run d'Automne
- Les coordonnées du Pack Leader, Rémi Hauptmann :
06.70.72.94.08 ou Hauptmannremi@aol.com .

Lille - Avenir Moto (59)

Le RAT Pack de Lille a un nouveau Pack Leader : Xavier Vermaute !

Certain d'entre-vous le connaissez bien et savent qu'avec lui, le RAT Pack ne sombrera pas dans la mélancolie !

Au programme pour 2003, un run au Printemps en avril et un run à l'automne en septembre.

Xavier compte sur vous pour l'aider à la préparation de ces deux événements et sur votre participation.

Les dates définitives vous seront communiqués dans les prochaines éditions ainsi que sur le site internet.

Pour contacter Xavier : 06.73.00.64.57 ou xvermaute@quidnet.com.



Pas triste, le Pack Leader !

Bayonne - Esprit Moto (64)

14 participants sont au rendez-vous samedi 28 septembre devant la concession de Bayonne. Petit déj offert par Gérard et nous partons plein Sud à travers le pays basque. Les brouillards matinaux laissent découvrir un paysage somptueux à l'arrivée du col d'Euqui avec un ciel bleu qui ne nous quittera plus du week-end.

Nous entrons la descente du col vers les plaines sauvages d'Aragon, longeant le lac de barrage de Huesca. Au détour d'un virage s'offre à

nous un spectacle grandiose : les Mallos de Riglos, concrétions de grès rouge surplombant le rio Gallego aux couleurs

s'accrochant en groupe quelques grimpeurs de l'extrême !

Après une nuit de repos dans l'accueillant village d'Ayreybe, nous partons visiter le château de Loarre, forteresse romaine du XIIIe siècle dominant la grande plaine de Huesca.

Une enfilade de grandes courbes au revêtement parfait nous emmène plus au Nord dans les petits villages romans du Serrablo : Latas, Javierre, Larrede, dont les églises témoignent de la beauté de l'architecture Mozarabe. Arrêt repas au col du Pourtalet avant de redescendre sur Pau et Bayonne.

Une ambiance amicale pour ce rendez-vous automnal organisé par la RAT Pack de Bayonne avec du soleil sur les nîtes et dans les cœurs.

Prochain rendez-vous au Printemps 2003.



Le programme 2003 n'est pas encore défini mais deux sorties majeures sont prévues : un run au Printemps et le traditionnel week-end en Espagne au début de l'automne.

Pour contacter le Pack Leader : Marc Hauvette au 05.59.42.23.95 ou edlav@club-internet.fr.

Lyon - (69)

Un RAT Pack est en cours de création sur Lyon, alors contactez-moi si vous souhaitez y prendre une part active !

Toutes les idées sont les bienvenues et la région se prêtent à tous types de balades en moto... !!!

Contactez Bertrand Goyez au : 01.64.62.38.32 ou 06.80.02.03.93 ou goyez@triumph.co.uk.

Montesson - Diagonale (78)

En ce dimanche 22 septembre, ce sont une dizaine de Triumph qui se sont retrouvées à Montesson pour ce run de Tommy Gallet (malheureusement absent, à cause d'un contre-temps).



Christophe, le Pack Leader, nous avait préparé un road book aux petits oignons pour nous rendre près de Vernon et les virois nous ont accompagné tout au long de la matinée durant laquelle ce bon Jérôme nous gratifie de quelques figures de style de sa spécialité (pas vraiment du goût de son passager occasionnel !!!).

Après quelques demi-tours imprévus nous sommes arrivés chez Nicolas où nous attendait un superbe barbecue organisé par les amis de notre cher Pack Leader.

Au passage, nous avions récupéré vite de retour de Rouen qui avait entraîné Thierry et Maryline à le suivre à son rythme !!! L'après-midi, le retour sur Paris se fit par des routes plus roulatées et avec quelques jolies courbes prises à bon rythme... Une belle journée durant laquelle la bonne humeur et les éclats de rire de tous ne nous ont pas quittés, les membres du RAT parisien n'engendrant pas la mélancolie !

Pour 2003, voici le programme prévisionnel du RAT Pack de Paris/Montesson :

- 2 Juin 2003 : Run de Bois (une version plus courte que celle de 2002...)

- 7 septembre : Run surprise... ????

Pour toutes informations sur le RAT Pack Paris Montesson, contactez :

Christophe Chappat : 06 72 84 59 92 ou christophe@chappat.com et aussi www.rat-paris.fr.st

Avignon - AD Motos (84)

Vu le succès remporté par le Run de la Lavande en juillet dernier, le RAT Pack d'Avignon a décidé de réitérer celui-ci mais dans une version plus longue c'est à dire sur un week-end complet.

La pleine saison de la lavande dans le Luberon étant en juillet, ce run aura lieu les 19-20 juillet 2003 et nous vous tiendrons informé dans les prochains numéros de la préparation de cet événement. En effet, compte tenu de l'époque, la réalisation de ce week-end dépend des disponibilités hôtelières.

Informations et contacts : Florence Marie 04.90.74.12.87.

Limoges - Moto Move (87)

Le concessionnaire de Limoges et l'un de ses clients sont en train de créer un RAT Pack.

Aiors, n'hésitez pas à aller le voir pour faire part de vos idées et de participer à la création de ce nouveau pack.

Vous pouvez contacter Frédéric Astier au 05.55.70.35.78 ou 06.77.83.47.23 mais aussi Bertrand Goyez au : 01.64.62.38.32 ou 06.80.02.03.93 ou goyez@triumph.co.uk.

Belgique.

Ath - Mourin et Cie.

Pour clôturer la saison, Christian et Anick Mourin nous avez donné rendez-vous le 15 septembre dernier pour le run des carrières.

Ce jour, 35 personnes venues de Belgique mais aussi de France (dont Pierre-Philippe et Xavier du RAT Pack de Lille) qui se sont retrouvées le dimanche matin sous un magnifique soleil. Pascal n'avait pas hésité également à venir de Paris pour faire la connaissance du RAT pack de Ath !

Durant la matinée, nous avons sillonné les petites routes de l'Avesnois en France et la pause déjeuner permis à chacun de se restaurer au restaurant « Le St Hubert » à Liessies après une première partie d'environ 160km.

L'après-midi, notre périple permis de découvrir les petites routes autour du Val Joly (que les membres du RAT Pack de Lille connaissent bien !) et nous amena au Musée du Verre de Sans Poteur pour une petite visite culturelle...

Le groupe repartit ensuite vers la Belgique pour le pot de fin journée près de Chièvre au café « Le drève ».

Une bonne journée, comme d'habitude, dans la bonne ambiance et la convivialité du RAT...

Le programme 2003 du RAT Pack de Ath est le suivant :

- 23 mars : Run de Bruges
- 4 mai : Run des Caps « en passant par Amiens »
- 24-25 mai : Week-end franco-belge avec le British Motorcycles Club (RAT Pack Ath-Belgique)





COTEN
BRITISH

cotenbritishbikes.com

THUNDERBIRD
SPORT