

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 27

Printemps 2003



EN ROUTE !

Circuits, fêtes, voyages et plus encore...

Le programme 2003 dans ce numéro



Tornado Jacket

cotentriumphbikes.free.fr

Tornado Jacket • imperméable • coupe-vent • respirant • protections amovibles CE95 • manches ajustables
bandes réfléchissantes • disponible chez tous les concessionnaires Triumph • 00 33 (0)1 64 62 38 38

www.triumph.co.uk

A FEELING OF
TRIUMPH 

*Une sensation Triumph.

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 statut de membre RAT, veuillez contacter Bertrand Goyet.



• Manager Général :

Neil Webster
tel : +33 (0)4 32 38 32 fax : +33 (0)4 32 38 30
email: neilwebster@triumph.co.uk



• Afrique du Sud :

Mike Davison
tel: 27-0-687735 fax: 27-0-1489 408
email: mikedavison@triumph.co.uk



• **Allemagne, Autriche, Pays-Bas, Scandinavie & Suisse / Budgeter Back**
tel : +49 180 883 47 20 fax : +33 (0)4 32 38 30
email: matjeback@triumph.co.uk



• Amérique du Nord :

Greg Casey
tel: 438 854 3268 (019) fax: 438 854 3225
email: gcasey@triumph.com



• France & Belgique :

Bertrand Goyet
tel : +33 (0)4 32 38 32 fax : +33 (0)4 32 38 30
email: bgoyet@triumph.co.uk



• Grèce :

Sofia Morali
tel : +30 690 580 fax : +30 690 540
email: smorali@triumph.gr



• Italie :

Alexandra Gasperini
tel : +39 02 504540 fax : +39 02 925 8205
email: agasperini@triumph.it



• Nouvelle Zélande :

Leigh Beckhaus
tel: 61 29 2463 fax: 61 29 2148
email: legh@triumph.co.nz



• UE & administration :

Simon Carter
tel : +44 (0)1 875 5151 fax : +44 (0)1 875 4020
email: simon.carter@triumph.co.uk

Pour nous rejoindre, appelez notre administration au +44 (0)15 895555 avec votre numéro de carte VISA ou MasterCard, par chèque à envoyer à l'adresse suivante PO Box 65, Hinckley, Leicestershire, LE19 3DZ, Angleterre, ou en ligne sur www.triumph.co.uk Suivez le lien vers le RAT Register en RAT, et sélectionnez votre langue.

www.triumph.co.uk

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 65, Hinckley, Leics, LE19 3DZ, Angleterre et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Rédacteur en chef :

Neil Webster
Éditions : **Bob Barry**
Production : **Neil Square Graphics**
Publicité : **Jayne Nutley**
Womersley Group Publications,
Tel +44 (0)19 293880
Fax +44 (0)19 294146
Email: jayne@womersleygroup.co.uk

Les opinions exprimées dans Torque ne sont pas nécessairement celles de Triumph Motorcycles Ltd ou de Riders Association of Triumph Ltd. Triumph Motorcycles Ltd et le 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

Une visite de l'usine reconstruite et toutes les news du monde Triumph.

10

Il était une fois un pilote...

La vitesse de Tony Osborne en surprends plus d'un lors des événements du RAT sur sa Trophy avec son épouse Helen. Nous vous dévoilons les secrets de sa rapidité.

16

Un rêve toscan

Un paradis italien où le Tiger a mené un voyage de rêve au travers des collines toscanes.



22

Un étrange mélange

Le Caraïben Francis Paul associe une Triumph Adventurer et une Daytona. Le résultat est un hybrid étonnant.

26

L'homme calme

Doug Hale était une figure respectée des couleuses de l'industrie motocycliste britannique. Jim Reynolds nous retrace l'histoire de ce héros méconnu.



30

Offres spéciales membres

Obtenez encore plus de votre adhésion avec une quantité d'offres.

31

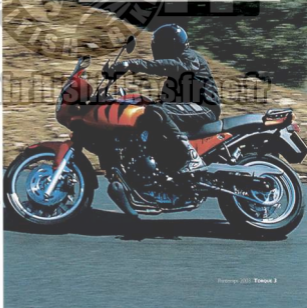
RAT World

La nouvelle saison commence bientôt. De grands moments et de grands événements. Sortez vos agendas et préparez votre planning.

39

Letters

Des histoires autour du monde.



Roulez bien assuré !



Triumph, en ce début d'année, s'est associé avec l'un des leaders de l'assurance moto : AMV.

De cette alliance est né un nouveau nom dans le monde Triumph : Triumph Assurance.

Ce partenariat permettra aux possesseurs de Triumph de bénéficier de l'expérience et de la compétence de cet acteur majeur du monde de la moto depuis 25 ans.

AMV sera en mesure de vous fournir des tarifs hyper compétitifs afin de vous faire rouler en toute sérénité.

Le fruit de cette collaboration a permis de créer des outils efficaces, réactifs et à votre service.

Ainsi, vous pouvez vous connecter au site spécifique de Triumph Assurance www.triumph-assurance.com ou appeler le Numéro Indigo 0 820 00 1200 (9.14€ TTC/mn) pour en savoir plus.

Mais également une seule adresse : Triumph Assurance
33733 Bordeaux Cadex 9.

N'hésitez pas à en parler à votre concessionnaire, il sera à même de vous informer !

► N° Indigo 0 820 00 1200

9.14€ TTC/mn



Une Hurricane sur le mur

Le stylé Craig Vetter a réalisé ce superbe poster de la 'Triumph Hurricane'.

"Nous avons tiré la photo d'un album de 1977, mais jamais n'a été publiée une photo sur fond blanc", explique Vetter. "Pour moi, c'est la plus belle image d'Hurricane jamais prise, j'ai donc décidé d'en imprimer un petit nombre et de les commercialiser. Elles sont tellement parfaites que l'on peut lire le numéro de série !"

Un autre projet en cours est un blouson Vetter Design Hurricane. Plus d'informations sur www.craigvetter.com.

Miniature classique

Parfaite pour les fans de Bonneville, cette miniature de haut niveau au 1/12e du modèle classique 650cc T120. Disponible chez votre concessionnaire Triumph.



Triumph Riders Day : Gagnez votre rêve !

Pour 2003, le Macadam Trophy fait peau neuve en changeant de nom et de formule. Il devient le Triumph Riders Day et aura lieu le 26 avril prochain !

Comme précédemment, ce sera une grande fête et l'occasion de vous retrouver chez vos concessionnaires pour une journée hors du commun !

Durant la grande journée portes ouvertes qui aura lieu simultanément dans toute l'Europe, des centaines de cadeaux seront à gagner par un immense tirage au sort chez les concessionnaires participants.

Mais une surprise exceptionnelle vous attend :

Gagner la Triumph de vos rêves !

Non, vous ne rêvez pas ! L'un d'entre vous gagnera, par tirage au sort, une Triumph qu'il choisira dans la gamme ! (Un seul gagnant pour tous les pays participants).

De plus, les RAT Packs des cinq pays vous organiseront des runs le dimanche pour vous dégourdir les roues en se début de saison !

Alors, venez nombreux pour cette journée exceptionnelle et terminez votre chance !

Une fille, une Speed Triple et la Super Roadster Cup !



Christelle Orsi - en Super Roadster Cup sur une Speed Triple

Cette jeune pilote, après avoir fait ses armes en Coupe Ducati pendant 2 ans, a décidé de se lancer cette année dans la toute nouvelle coupe dédiée aux gros roadsters : la Super Roadster Cup !

Et pas sur n'importe quelle machine : une Speed Triple 955i préparée par le concessionnaire de Metz, Moto Evolution 2.

Nous vous tiendrons informé des résultats de Christelle alias « Speednetette #27 » lors des différentes courses dont voici les dates :

12/13 avril, Le Mans, 31 mai 19^h juin, Spa, 19/20 juillet, Le Vigeant,

9/10 août, Dijon, 4/5 octobre, Ledenon et 12/13 octobre, Carole.

Vous pourrez suivre ses courses sur le site www.triumph.co.uk, page "Triumph France", rubriques "Actualités".

Les partenaires de ce team sont ABC Distribution, Cash Sarnac, K&W France, La Villa, Mecacyc, Moto Evolution 2, Motul, Novotel Metz Centre, Sidi, Spylex et le Team Octopus.

Pour soutenir et encourager Christelle et son team vous pouvez la rejoindre au :

Orsi Power Team
12, allée des Anémones
57530 Courcelles Chaussy

Bien assis



Faire un long voyage sur votre Sprint ST ou RS sera un vrai plaisir avec cette nouvelle selle-gel développée spécifiquement pour ces modèles par Triumph.

La selle comporte deux compartiments de gel pour le pilote et le passager. Le gel est assez fin pour ne pas augmenter le poids de la selle et offrir le plus de confort au long cours.

La selle peut être commandée chez votre concessionnaire Triumph sous la référence A9701150 et correspond à tous les millésimes de Sprint ST et RS.

Plein les yeux !

Sil les chromés et le cruising sont votre truc, jetez un coup d'œil à toute cette gamme d'équipements pour les modèles America et Speedmaster.

Bras d'embrayage chromé, capot de batterie chromé et cache pignon chromé sont maintenant disponibles, comme la cloche d'embrayage et le nouveau pare-brise.

Suivent également le compte-cours pour Speedmaster, le kit de

conversion des roues et le kit de conversion des freins également disponible pour l'America.

Pas deux America ou Speedmaster idéalement.

Tous ces accessoires sont disponibles chez votre concessionnaire Triumph.



Triumph s'essaye en Supersport 600

Triumph engage cette année sa première équipe officielle avec la Daytona 600 dans le Championnat britannique de 600 Supersport.

L'équipe officielle de l'usine d'Hinckley, en collaboration avec le réputé team manager Jack Valentine, a signé avec le pilote Jim Moodie et le jeune espoir de 18 ans Craig Jones pour le team ValMoto en 2003.

Le double vainqueur du British Supersport et six fois victorieux du TT de l'île de Man, Moodie âgé de 36 ans, se réjouit de cette collaboration.

"J'ai longtemps travaillé avec Jack et j'ai toute confiance en lui," dit-il. "Lorsqu'il a décidé de lancer ValMoto, c'était clair que je le soutenais à 100%, quoiqu'il décide."

Jones est également très excité de pouvoir piloter aux côtés de ses idoles. "Je suivais Jim depuis que j'étais gosse et maintenant je suis avec lui, c'est génial. J'ai vu leur célébration en course et c'est vraiment glorieux."

Les 12 membres se partageant le programme avec le Championnat britannique de Supersport sur les plus grands circuits anglais

durant l'été, avec la première course le 30 mars à Silverstone et la finale à Donington Park le 28 septembre.

"Nous sommes vraiment enchantés de pouvoir participer avec une telle équipe de professionnels au retour de Triumph en course après 30 années d'absence," nous dit Ross Clifford de Triumph qui a participé à ce projet.

"Nous sommes confiants de l'intérêt que suscitera la Daytona 600 à ce championnat et nous la soutenons de près dans cette compétition de haut niveau."



LA MERIDIONALE
une autre façon de voyager...

CORSE et Sardaigne
un jour de vacances,
cest précieux...
voyagez la nuit



02 90 31 31 31



Roulez Triumph en toute sérénité



Pour toutes informations et devis gratuits

 **N° Indigo 0 820 00 1200**

0,118 EUR TTC / MN

Pour obtenir un devis ou vous assurer immédiatement⁽¹⁾

- Sur Internet
www.triumph-assurance.com
- Chez votre concessionnaire TRIUMPH

(1) : Sous réserve de l'exactitude des déclarations.

TRIUMPH Assurance est un produit conçu par



Société de Courtage d'Assurances RL B 330 540 907 - SAS au capital de 150 000 € Adresse postale : 33735 BORDEAUX CEDEX 9 - Compagnie souscriptrice L'Equité

Young Gun !

Eddy Velghe : un pilote précoce !

Le récent vainqueur de la TT600 Cup 2002, Eddy Velghe, n'en n'est pas à son coup d'essai en compétition moto.

En effet, dès son plus jeune âge il chevauchait déjà une moto.

A 7 ans, en août 88, Eddy faisait ses premiers tours de roues en compétition sur un Piwi 50.

Et s'illustra dès le début, lors de la course de côte de Frangy (74).

Et termina 2nd de sa catégorie !

Des débuts prometteurs avec le soutien inconditionnel de deux fidèles supporters : son père et son oncle François.

En effet, ce dernier est bien connu de quelques-uns d'entre vous pour être le sympathique chauffeur du camion roadshow Triumph...

Dès lors, la passion de la compétition ne le quittera plus et après s'être essayé sur Yamaha 80 YSR, le Piwi était devenu trop petit (!). Eddy passe aux choses sérieuses en '96.

Le voici au guidon d'une Honda 125 GG-pour la Junior Cup, histoire de se faire la main avant de se lancer dans le grand bain.

C'est en 1999 que le jeune pilote de l'An s'illustre en Aprilia Cup sur une 125 RS.

Il finira 3^{ème} au classement général de cette coupe de promotion.

En 2000, Eddy rentre dans la course des grands.

Après l'Aprilia Cup 125 RS, la catégorie de 1/4 de litre de la même marque lui ouvrait ses portes.

Il terminera 4^{ème} de cette Coupe Aprilia 250 RS.

Les coupes de marques étant une bonne école, Eddy Velghe ne compte pas en rester là.

Il continue son apprentissage en 2001 avec une première participation à la TT600 Cup au guidon d'une machine aux couleurs de Strike Moto d'Aberbrhon en Bugly (24).



Attention ! Jeune Jeune...



Eddy à l'attaque en TT 600 Cup

Il finira la saison en 5^{ème} place mais le goût de la victoire étant trop proche, Eddy remet le couvert au guidon de cette TT600 pour 2002.

Et que le saison !

Après s'être essayé sur les trois remarqués (!) Daytona teste du team Strike Moto lors des 24h du Mans en avril 2002, la TT600 Cup était son objectif.

Pour ce faire, il empêche la victoire durant la première manche de la saison lors d'une des courses d'ouverture au Mans...

Durant les 7 courses que comportent la saison, Eddy se livra à un mano à mano avec son copain Tommy Gallet.

La finale des 12 et 13 octobre dernier sur le circuit Carole en Région

parisienne fut grandiose : il point séparait les deux pilotes pour cette dernière course !

Inutile de dire que la pression était au maximum...

La bagarre fit rage tout au long de la course et la suspense dura jusqu'au dernier tour...

En fin tacticien, Eddy porta son attaque dans le dernier virage et s'assura ainsi du titre.

Ce fut une finale à l'image de la saison : passionnante et passionnée !

A n'en pas douter, vous entendrez bientôt parler de ce jeune pilote de talent âgé seulement de 21 ans et qui a su rester modeste face à la victoire ! Une grande qualité dans ce dur milieu de la compétition moto.



Pleine concentration en Aprilia 250



À l'attaque en Junior Cup



2002 : la consécration

On a repris les bonnes

Après l'énorme incendie de mars 2002, Triumph a réalisé l'un des retours les plus spectaculaires de son histoire. Brian Tarbox a visité l'usine de Hinckley pour se rendre compte de la façon dont la société s'était reconstruite.

Mardi, 17 septembre 2002. Une Speed Four orange quitte la ligne d'assemblage de l'usine Triumph de Hinckley. Ce même jour, à l'heure de la fermeture, 20 autres motos ont été vérifiées et sont prêtes à l'expédition vers des concessionnaires.

Une journée ordinaire chez Triumph Motorcycles, oui, mais après une remarquable relève faisant suite à ce que l'on peut qualifier de plus gros incendie industriel de Grande-Bretagne en temps de paix.

Le 15 mars un sinistre de plusieurs milliers de litres avait anéanti la partie technique de l'usine T1 de 20 000 m² sur le site industriel de Dodwell Bridge, près de Hinckley, Leicestershire.

La totalité de la partie centrale de bâtiment principal T1 était perdue. Il ne restait rien de la ligne d'assemblage des motos, des bureaux, de la réception, ni de la chaîne de moulage récemment installée. Même l'atelier de composants pour arrosoirs était détruit.

Les deux silos extérieurs du bâtiment T1 furent quand même sauvés. Sans et sans-les recouvraient l'équipement sophistiqué abrité dans ces sections - l'atelier de peinture d'un côté, la salle d'assemblage moteurs de l'autre.

L'étendue du dommage était énorme, mais John Bloor, propriétaire de Triumph et les directeurs de la société étaient au point dans les heures qui suivirent un plan de sauvetage.

L'opération de nettoyage commença aussitôt, et deux assurances furent publiées : Aucune perte d'emploi et retour à la production dans les mois suivants.

Même les plus ardents supporters de Triumph avaient des doutes. La gageure exprimée par la société était énorme. Chose étonnante, ces promesses furent non seulement tenues... Triumph recommença à produire 185 jours après le désastre et pas un seul des



Le rebâtir - 15 mars 2002.

625 travailleurs ne perdre ne serait-ce qu'un jour de salaire. De plus, l'équipe de Recherches et Développement avait trouvé le temps de concevoir deux nouveaux compléments de la gamme, la Speedmaster et la Daytona 600.

La nouvelle Speedmaster entra en production en décembre, et à l'heure où vous lisez ces lignes, la Daytona 600 sera prête à sortir de la ligne d'assemblage.

La gamme 2003 de Triumph, forte de 15 modèles est plus variée que jamais, comprend une série impressionnante de machines à deux, trois et quatre cylindres, elle couvre la totalité de la gamme sport, classique et tourisme.

Le come back de Triumph fera date.

Carl Rosner, distributeur Triumph à Croydon dans le Surrey nous a déclaré :

"Ce qu'ils ont réalisé est vraiment étonnant. Je suis certain que le désastre qu'ils ont connu aurait sonné la fin de maintes autres sociétés. Je suis allé voir l'usine peu après la reprise de la production et j'ai été étonné de voir tout ce qui avait été réalisé en si peu de temps. A aucun moment je n'ai douté de leur retour car je connais John Bloor et sa détermination. Sur place, la nuit de l'incendie, il était déjà en train d'organiser les choses. Je savais qu'il surmonterait les difficultés, mais je n'ai jamais pensé que cela serait aussi rapidement et avec autant de force."

juin 2001 - La reconstruction.



habitudes

l'histoire industrielle britannique.
table d'un désastre potentiel.



La cause de l'incendie reste inconnue. Il se déclara à la fin ou tout près de la ligne d'assemblage des motos, ligne qui fut complètement détruite en quelques minutes.

Il était 8h40 le vendredi soir, et seule une poignée de personnes se trouvait à l'intérieur du bâtiment. Les pompiers et les services de secours furent sur place dans les minutes qui suivirent (9 mn après l'appel), mais déjà le tiers central du bâtiment T1 était une véritable fournaise. L'incendie a mobilisé 25 pompes et plus de 130 pompiers. Les flammes et la fumée étaient visibles à des kilomètres.

Il fut vite évident que la partie centrale du T1 ne pourrait être sauvée, aussi les efforts se portèrent sur la préservation des deux ailes. Elles furent protégées par des murs d'eau, l'incendie dura toute la nuit et ce n'est qu'au petit matin qu'il sembla être sous contrôle. Aucun membre du personnel de l'usine ne fut blessé, seuls deux pompiers encourant des légers logarithes lors de l'intervention. Le lendemain 20 tonnes de feu restèrent sur place pour surveiller, les employés de Triumph commencèrent le nettoyage le même week-end.

Le premier travail fut d'évaluer les dégâts. Les chefs d'équipe, de section, les directeurs de département et les directeurs de la fabrication, tous inspectèrent les dommages dans leur secteur – pour vérifier ce qui avait été détruit, ce qui devait être remplacé et ce qui pouvait être remis en état. Ce week-end là, un plan fut établi afin de reprendre la production dans les plus brefs délais.

Le Prince Andrew visita le site le 23 mars en tant que représentant spécial du royaume pour le commerce et l'industrie. Le vizio royale soulignait l'importance de la société dans le programme d'exportation du pays – en effet 85% de la production Triumph est vendue outre-mer.

"Ceci est l'une des grandes sociétés britanniques, et je voulais qu'il sache combien ils sont importants pour notre économie," déclara le Prince. "Qu'un tel événement frappe une firme en plein essor est une tragédie."

L'élement clé du plan de sauvetage était l'usine T2. Située sur un site différent, à quelques centaines de mètres à peine du bâtiment principal, elle était en service depuis quelques années. Il y avait bien une chaîne de soudage automatique de cadres mais

l'essentiel du bâtiment servait au stockage de motos avant expédition.

Des bâtiments préfabriqués furent installés à proximité, servant temporairement de bureaux administratifs et commerciaux, et les concessionnaires contribuèrent à libérer de l'espace en accueillant un maximum de modèles dans leurs magasins.

Les machines-outils nécessaires du site furent démantelées vers le T2, nettoyées et vérifiées, et la chaîne de montage de moteurs récupérée du T1 fut installée tout à côté.

Les machines de pré-production et les éléments de la future ligne d'assemblage commencèrent à arriver en juin. Entre-temps les travaux de construction étaient en cours sur le site du T1. Le peu qui restait de la structure endommagée par le feu fut rasé. Six mois après l'incendie la nouvelle structure était terminée, il ne restait plus qu'à faire les fondations. Plus de 200 motos de pré-production étaient en construction sur la nouvelle ligne d'assemblage.

Le 17 septembre 2002 les 250 motos test avaient été fabriquées. Construites pour des essais et ensuite détruites uniquement aux salons divers, aucune de ces machines n'a été ou ne sera vendue. Elles seront immédiatement détruites.

Les Triumphs que vous trouvez maintenant chez vos concessionnaires sont le résultat de quatre semaines de tests avant, pendant et après leur construction. Ceci a été effectué pendant le processus de fabrication ont été conduits par une séance d'essais sur route à la fin de l'assemblage.

Triumph a parcouru un long chemin depuis le début de la production à Dodwells Bridge en 1991 où une version spéciale de la Trophy 1200 destinée au marché allemand avait été la première des 2000 quatre cylindres construites cette année-là.

Fin 2002, quelque part dans le monde la 200 000^{ème} Triumph de Hinckley prendra la route.

Se remettre de l'incendie du 15 mars 2002 – qui fêta d'une façon bien spéciale le 100^{ème} anniversaire de la marque – fut le plus important défi dans l'histoire de la marque. Le 17 septembre, date de la reprise officielle de la production, est à écrire en lettre d'or dans l'histoire de Triumph.

Depuis ... on a repris les bonnes habitudes !!
" Business as Usual "



Septembre 2002 - Le travail a repris, juste six mois après l'incendie.



TONY OSBORNE

Après 30 ans
enfourcher sa moto



NE - Monsieur Triumph

années de courses sur des machines Triumph, Tony, qui a cessé la compétition, n'hésite jamais à
to pour le plaisir. Maintenant c'est l'un des participants les plus réguliers aux évènements du RAT.



Petit gaz dans les Church Bends lors de l'Open Classic de 89.

Mais qui c'est ce gars sur le "Triumph T"
Voilà une phrase que l'on entend
souvent lors des sorties du RAT. En
fait, depuis cinq ans qu'il roule avec
nous, stalwart Tony Osborne en a
surpris pas mal par sa conduite rapide, tout en douceur.
Avec Helen, son épouse, il chevauche toujours sa fidèle
Triumph qui affiche déjà un kilomètre de plus de 40000 km.

Peu de gens savent qu'il a fait une superbe carrière
sportive, pendant près de trois décades et toujours
sur Triumph :

Certain qu'il allait en découvrir un maximum sur le
marché des circuits, des histoires d'avant, de pendant et
surpris à l'après les courses, Simon Carter s'est rendu
en Essex pour profiter d'un extraordinaire dîner
préparé par Helen, et pour se régaler de toute une
série de souvenirs. Une redécouverte pour lui de la
nouvelle course chez Triumph.

Depuis l'âge de 12 ans Tony pilote des motos. Si on
se réfère aux normes actuelles il ne débuta que tard en
compétition puisqu'il ne commença qu'à l'âge de 19
ans. Ses débuts furent en fait vire à l'Arbre à Brands
Hatch, son circuit favori, pour sa première
participation !! Une telle entrée en matière suscite
nécessairement une vococation. C'était décidé, il allait
devenir pilote professionnel.

Le démarrage de la carrière ne fut pas des plus facile.
"Rik, faisais beaucoup de temps de travailler un peu de
préparer la machine... beaucoup et bien sûr de faire
l'accord à Helen, évidemment ! Enfin sûr se termina
pour le mieux et ce qui concerne Helen puisqu'ils
décidèrent de se marier à la fin de la saison 1969. La
course passait avant tout, tant et si bien que la future
épousée se souvient encore de cette phrase : "Si tu as
la moindre intention ou le désir de me faire changer de
vie, il vaut mieux me quitter maintenant car s'il s'agit de
choisir entre toi ou la moto - c'est toi qui partiras !"

Eh bien, elle l'aimait par dessus tout et cette
perspective ne l'effraya pas. Il se mariaient fin 69 avec
un Tony qui n'hésita pas à couper le pilote qu'il avait au
poignet, consécutif à une gamelle d'anthologie peu de
jours avant leur union, pour ne pas gâcher les photos.

Histoire de fêter cela ils passèrent leur lune de
miel à préparer une moto pour la nouvelle saison !

Eh bien l'histoire continue toujours puisque le couple
a fêté son 33ème anniversaire de mariage en décembre
dernier à l'Arbre de Noël du RAT.

C'est en 1970 que Tony obtint enfin la récompense



Tony en compagnie de Gibson (27) et de Les Williams chauffeur Slippy Sam à Malory Park.

dont rêve tout coureur : un bon sponsor. Ainsi alors il put disposer de sa première vraie moto de course. A cette époque, il bossait comme mécanicien chez Reggs à Woodford et c'est là qu'il pu se faire une petite virée sur la Bonneville de Malcolm Uphill, la première moto de fabrication en série ayant battu le record de la boucle TT à 100 miles/heure. Reggs, propriétaire de la machine, la faisait courir en, malgré une impressionnante double victoire dès sa première sortie, Tony devait la partager avec un autre coureur, un certain Steve Harris, cela à la même qui fondait plus tard Harris Performance parti.

A cette époque, peu de coureurs parvenaient à obtenir un contrat course et la plupart du temps cela n'était même pas la garantie d'une saison de revenus lucrative comme le connaissent les pilotes d'usine aujourd'hui.

Parmi ceux-ci, il y avait Percy Tait et Malcolm Uphill. Tony se souvient très bien qu'ils étaient les excellentes relations entre les vedettes et les autres membres du team. "Nous n'étions ni jaloux, ni envieux envers eux et, en ce qui me concerne, j'étais confiant de pouvoir prendre leur place un jour."

C'est au guidon de la Bonneville de Uphill que Tony rendit sa première, qui aurait pu, à un poil près, être la dernière, visite au TT. C'était en 1973.

Les sponsors étaient exigeants, la moto avait gagné une première fois, il fallait rééditer la performance... Pas d'autre choix pour Tony que de s'inscrire aux courses de l'île de Man !!

Pour son début au TT, il avait toute la pression sur lui. "J'étais un bon pilote sur les circuits courts, mais je n'avais jamais couru sur des circuits rousers", dit-il. "Avant de partir j'eus droit à une leçon de Malcolm Uphill comment faire le tour du circuit, les endroits à éviter, les pièges, les endroits humides, etc.

"Au premier tour des essais je descendis Bray Hill

tout droit. J'avais écouté tout ce que l'on m'avait dit, mais je voulais apprendre à connaître le circuit rapidement. Dans la montée vers Braddon Carbur, le réservoir à essence se perça, répandant du carburant sur les pneus. Instantanément je n'y vis plus rien et je mote partit en live, pour atterrir dans un arbre, qui se trouva toujours là. Je le touchai à peine et je montais en l'air. Tout en volant, je me disais : j'espère que je ne vais rien me casser. Cela se termina contre le trottoir. Je ne bougeais plus car je savais que j'étais bien touché."

Un agent de police fut le premier sur place, son premier réflexe fut, en ouvrant la visière de mon casque de me proposer une cigarette ! A ce moment, je ne voyais que des étoiles mais, devant sa réaction, j'ai deviné que j'étais vraiment mal. De toute façon sa cigarette il pouvait se la garder, je n'allais pas commencer à fumer maintenant !! En me racontant cela, Tony est mort de rire et il en remet une couche en m'assurant avoir été copieusement engueulé à l'hôpital par une petite infirmière qui lui reprochait d'avoir abîmé un chéne classé !!

La Bonneville, elle, a été réparée au guidon reconstruite et maintenant elle est exposée au musée de la moto de Dorington... Plus d'une fois Tony est allé lui rendre un petit bonjour !!

"J'aime beaucoup cette machine. Avec elle j'ai gagné nombre de courses, et elle fut longtemps ma fidèle compagne." C'est grâce à elle que je me suis forgé une réputation. Lorsque je courais sur cette machine, les conducteurs commençaient à engager de grosses 350 et 1000 cc de Yamaha. Et moi qui me trouvais sur la grille de départ à côté d'eux sur une simple Bonnie de production."

Revenons en à notre chéne... Pour lui pas grand chose mais pour Tony, il y'avait du mal : fracture de la colonne, et lésions de divers organes internes, assez pour le tenir hors du circuit pour la totalité de la saison suivante. Il passa l'année pleine de la roue au fondement ce qui n'est pas le plus agréable à aller travailler le lundi matin. Malheureusement, ce fut Hideo qui lui soutira la minuscule perdante des 1000 cc, les plus éprouvants de la vie de notre cascadeur !!

Tony est retourné au TT et au Man et, pour ce lieu qui avait failli lui prendre son mari Helen reste remarquablement positive. Avec un sourire qui ressemble quand même un peu à une grimace elle m'assure que "L'île de Man est un endroit merveilleux - sauf quand votre époux en fait le tour sur sa machine."

Après son come-back en course Tony entra dans l'âge d'or de sa carrière. Il courait essentiellement sur circuit, la plupart du temps sur le vieux continent, et se retrouvait face à des légendes vivantes. Mike Hallwood, Ron Haslam, Joey Dunlop et Mike Grant. Parmi ses meilleures performances il y eut en particulier cette superbe 4ème place à la fameuse course d'endurance des 24 heures du Bol d'Or et à l'époque, ils n'étaient que 2 pour faire le tour d'horloge !!

A cette époque Tony fit une seule et unique sortie

A CETTE ÉPOQUE TONY FIT UNE SEULE ET UNIQUE SORTIE SUR LA FAMEUSE MACHINE DE COURSE DE PRODUCTION, LA TRIUMPH TRIPLE, SURNOMMÉE SLIPPERY SAM.



Tony poseur en 1989 après sa belle place dans l'Open Classic ET.

sur la fameuse machine de course de production, la Triumph triple, surnommée Slippery Sam. Invité à la conduire à Mallory Park en 1977, lors d'une parade de machines d'usine, il apprit que Sam était assurée pour la somme de 50 000 Livres Sterling, ce fut assez pour le rendre plus nerveux que lors de n'importe quelle autre course !

Dominant sa crainte de mettre à mal le bijou, Tony parvint à mener Sam autour du circuit très sélectif du Leicestershire sans incident, et il décrit l'expérience comme ayant été un grand privilège.

Malgré ses nombreux succès, Tony arrêta sa carrière en 1980. La charge financière et les besoins croissants d'une jeune famille s'opposèrent à lui poser

problème. Il avait fini quatrième en Formule Un à Brands Hatch cela ne lui avait pas assez rapporté pour qu'il puisse aller faire la course suivante à Dunrod en Irlande ! Il en avait assez d'élever deux enfants à l'arrière d'une Ford Transit avec un seul camping gaz pour faire la cuisine... C'était trop aléatoire, il décida de vendre ses machines et de tout laisser tomber.

Mais cette retraite ne dura pas bien longtemps ! L'offre d'une tournée sponsorisée sur des Triples classiques était trop tentante pour la refuser. Elle lui offrait ce qu'il avait toujours rêvé : courir sans la lourde pression du financement de la machine par lui-même.

A sa deuxième sortie il battit Dave Degen, une figure, qui pilotait une Miles Engineering Rob North III d'usine. Ceci était un sacré exploit car Tony pilotait une machine routière quasiment stock.

Cet exploit lui garantit un guidon pour les dix années

suivantes, et il se retrouva en compétition contre des Phil Read, Dave Pether, Richard Peckett et John Surtees.

Et les pressions ne s'arrêtèrent pas à puisqu'au nez et à la barbe de tout ces grands, il remporta en 88/89 le prestigieux Norman Hyde Classic Bike series, véritable superbe britannique, en 1988/1989.

Cela ne fut pas son seul succès. Si vous allez chez lui, le dessus de sa cheminée, débordant de trophées, vous le prouvera !

Il gagna un maximum de courses classiques et Triumph, c'est le cas de le dire, aux McIntyre Memorial series.

Avant de remettre le cuir, Tony se paya le luxe de revenir à Mux, où il finit troisième en 89 en catégorie Open Classics. Monter une dernière fois sur le podium sur Tri qui avait bien fait, j'ai dit, arriva à supplanter vers la fin de sa carrière fut une vraie jubilation et la dernière couronne de sa carrière.

Le spectre de la quarantaine approchant, et les demandes de plus en plus pressantes des sponsors qui voulaient toujours plus de résultats, firent qu'en 1990 Tony décida de se retirer une bonne fois pour toute.

Depuis ce jour sa seule activité de motard se déroule au sein des événements organisés par le RAT.

Tony et Helen ont participé à des Trips dans l'Europe entière, allant des Highlands d'Écosse à Monte Carlo. Tous les deux sont très positifs à l'égard du club. Le niveau de conduite est un bon et le contact social excellent ! m'assurent-ils "C'est exactement ce qu'il faut faire avec une moto."

Une soirée du RAT en particulier leur a laissé un super souvenir, c'était Nurburgring en 2000.

Tony explique : "Sur le banc du duo, Les Penlow et les autres gars du RAT étaient en train de se chauffer les uns les autres à propos du Ring. Je restais tranquillement dans mon coin à les écouter.

Les superbes débats sur la Banane de Sliphill en TR6.





Tony et Helen lors du dernier Highland Raid.

L'un d'entre eux mentionna le fait que j'y avais été, et qu'il allait sucer ma roue. Je lui conseillai de n'en rien faire parce que cela faisait longtemps que je n'y avais pas remis les pieds et que je ne me souvenais pas du circuit et de ses pièges. Arrivés sur place, lorsque nous pûmes nous engager sur la piste, dans la première

descente une grille de puisard en alu se trouvait sur la piste, et il commençait juste à pleuvoir. La moto glissa, et je dérapai de la roue avant. Je pus la remettre en ligne et il y eut comme un déclic dans ma tête. Instantanément je mis la sauce mon cerveau se mit en « mode course » et je me mis à analyser le comportement de la machine et à réfléchir comment je pouvais l'améliorer. J'étais en train de considérer des options possibles pour les pneus et les réglages de la suspension lorsque soudain je me dis :

« Côté, bonhomme, on se calme, où est-ce que tu te crois ? »

J'avais complètement oublié que je pilotais une Sprint Exécutive avec des valves !

Voilà ! La prochaine fois que vous suivrez une Trophy qui enchaîne en respectant les trajectoires cela sera peut être Tony et Helen, vous pourrez toujours essayer de les imiter. Mais attention, qui a couru une fois cours toujours !

LA MOTO GLISSA, ET JE DÉRAPAI DE LA ROUE AVANT. JE PUS LA REMETTRE EN LIGNE ET IL Y EUT COMME UN DÉCLIC DANS MA TÊTE.

Tony cherchant la ligne-production exécuter lors d'une parade au TT en 1996.



eveningbritishbikes.free.fr



C'était la cinquième fois que nous visitions l'Italie en Tiger. Nous y revenions toujours, poussés par un désir incroyable de retrouver le Sud, sa culture, sa cuisine savoureuse et évidemment aussi ses superbes routes.

Tout avait commencé voici quelques années avec une Tiger 1993 bleue, un des premiers modèles. Elle était chargée de deux valises en aluminium, d'un sac marin, d'une sacoche réservoir et de nous deux comme passagers, et nous étions déjà partis explorer les délices de la Toscane. Avec ses grosses valises fixées très bas, nous devions être prudents pour ne pas toucher dans les virages serrés. Un réglage plus dur de la suspension améliora un peu la situation, mais des gens qui nous ont bien plus tard confirmés que nous étions quand même bien près de rayer l'alphabète.

En 1998 nous avons acheté une nouvelle Tiger verte anglaise, une des dernières à carburation, et c'est avec elle que nous avons parcouru la Toscane, la Vénétie, le Trentin, les Dolomites, l'île d'Elbe, Rome et la Sardaigne.

Avant déjà visité le Nord amériquement, nous comptons nous rendre cette fois dans le Sud.

La fin de l'été semblait être la meilleure époque, et nous fîmes séduits par un paysage typique de collines aux champs moissonnés – ressemblant un peu à un paysage lunaire.

Pour plus de facilité, nous avons pris le train-automobile depuis Munich direct sur la Toscane. Nous avons raté la traversée excitante des Alpes ... nous l'avions déjà faite à maintes reprises ... mais nous sommes descendus du train en pleine forme – juste un peu raidis après avoir dormi sur les couchettes étroites et dures des wagons.

La journée s'était déroulée sans incidents sauf qu'à



Tiger en Toscane

Marina Burow et Peter Harbusch se relaxent dans le train qui les conduit de Munich à Rimini. destination il ne leur reste plus qu'à débarquer leur Tiger pour s'en aller visiter la belle Toscane.



Le Tiger dans le port de Marignano Marina.

chaque passage du train sur une soudure de rail nous regardions avec appréhension notre machine gigoter sur sa béquille.

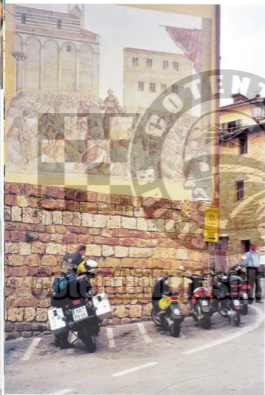
Quittant la ville côtière de Rimini, nous avons passé une ribambelle d'hôtels avant d'atteindre les premières collines, et nous nous sommes retrouvés soudain entourés d'Italiens sur des bécanes sportives. Il nous semblait que tous avaient enfourché leur machine ce week-end, s'adonnant ainsi à leur troisième passion après le foot et la Formule 1 !

Nous avions à peine préparé notre voyage, mais

nous pensions qu'un semaine suffirait pour la visiter à l'aise, sûrs que nous étions d'en prendre plein la vue... toutefois cela fut juste en temps. Nous n'avions pas pris de tente de camping, pensant que, hors saison, ce ne serait pas un problème de trouver un hôtel.

La technique était simple : alors que j'attendais à l'extérieur avec la moto, Marina mettait en pratique son italien pour trouver une chambre. Et ce ne fut jamais un problème. Non seulement nous avons trouvé à chaque fois un logis mais le Tiger coucha tout le temps dans le garage du propriétaire.

AU MATIN, NOUS AVONS FAIT LE PLEIN DANS UN 'ALIMENTARI',
L'ÉPICIER LOCAL, OÙ LE PROPRIO INTERROMPT LA COUPE DU
JAMBON FUMÉ POUR VENIR SERVIR L'ESSENCE EN TABLIER BLANC.



Le Tiger garé devant la vieille ville de Massa Marittima.

Notre première étape fut Urbino, à l'heure du premier cappuccino dans le vieux quartier très animé. Ensuite nous sommes passés par Mariken et l'Ombrivie. Dès que nous eûmes dépassé l'idyllique cité de Cortone et le merveilleux Lac de Trasimène, nous sommes arrivés devant les premières collines typiques de la Toscane.

Suivant la vallée d'Orcie nous avons gagné Montalcino pour y chercher un logement. Les parneux 'Agriturismo' nous ont guidés vers des fermettes restaurées où l'on trouve à chaque fois un gîte agréable et peu onéreux.

Le lendemain nous avons arpenté toute une variété de routes, depuis des chemins sinueux jusqu'à de superbes routes nationales en passant par des pistes non revêtues, preuve idéale pour un vrai conducteur de Tiger.

Notre étape suivante fut Saturnia, petite ville proche de sources thermales, avec une jolie place du mardi

La Toscane idéale : soleil, nature, art et traditions.





L'alimentation générale s'occupe aussi de l'alimentation du Tiger.

potentinbritishbikes.free.fr

bordée d'échappés, de bars et de restaurants. On y trouve facilement un hôtel, mais en haute saison il est quand même conseillé de réserver.

Si vous y passez un jour, n'oubliez pas de prendre un bain dans les thermes et de vous doucher sous les cascades naturelles : on y est assis près l'un de l'autre sur les marches, profitant de l'eau chaude – c'est merveilleux pour les os douloureux des motards fatigués. Le soir, vous vous régalez en dinant dans l'une de ces excellentes auberges qui parsèment la ville.

Au matin nous avons fait le plein dans un 'Alimentari', l'épicier local, où le proprio interromp le coupe d'un jambon fumé pour venir servir l'essence en tablier blanc.

Après avoir laissé nos bigages à l'hôtel nous avons passé la journée à visiter les anciennes villes étrusques de Pitigliano, Sorano et Sovana.

Les routes étaient désertes à cette époque de l'année, et les habitants allaient leur train train. Nous

avons repris notre périple pour rejoindre la côte en passant par Monte Argentario, une péninsule située au sud de Maremma avant de chercher un hôtel près de Grosseto.

Arrivés au Parc National de Maremma, nous avons mis au repos la moto pendant quelques jours pendant que nous nous adonnions aux délices de la plage. Les lève-tôt peuvent participer à une promenade guidée en bus ou à pied à travers le parc mais nous avons toujours été en retard pour le départ.

Après cette pause nous avons pris le ferry pour l'île d'Elbe, en basse saison pas besoin de réserver, il y a toujours de la place pour une moto et deux passagers. Nous avions, par contre, réservé l'hôtel du soir sur Internet.

Depuis le port de Portoferraio nous avons traversé l'île en direction de la fantastique baie de Fetovola. Elle propose des routes superbes longeant la côte, où le coucher du soleil sur l'ouest de l'île



Les vélos sont prioritaires sur nous.



Dans une courbe du Val d'Orcia.

IL Y A DES COURSES CYCLISTES DANS TOUTE LA
RÉGION ET À TOUT INSTANT, IL NOUS FAUT
NOUS ARRÊTER POUR LES LAISSER PASSER

termine la journée en apothéose.

Toute la semaine se passa comme cela, repos sur l'une des plus belles plages, en alternance avec de brèves excursions à moto voire une sortie en bateau pour visiter une épave et plonger en compagnie de poissons multicolores.

Il était maintenant temps de retourner sur le continent, retrouver ces kilomètres de routes bordées de cyprès près de Bolgheri et de Massa Marittima qui nous rappelaient l'ancien circuit du Nurburgring - Nordschleife.

C'était samedi, les routes étaient pleines de motos et nous suivions le valonnement des collines et des forêts entre Massa Marittima et Volterra. Nous avons rencontré de véritables meutes de motards autochtones à la conduite surprenante, certains surgissant même d'une courbe en pleine gauche !

Nous avons survécu à l'épreuve, ayant souvent souhaité ne pas avoir de bagages pour nous joindre au plaisir de leur course. Nous avons passé la nuit à Volterra - la cité d'allôre - où toute la population (à la « passagetta » jusqu'à tard dans la nuit.

Le lendemain c'est une course cycliste que nous avons trouvée sur la route de San Geminiano. Il y a des courses cyclistes dans toute la région et à tout instant il nous faut arrêter pour les laisser passer. Ce n'est qu'en arrivant sur les maigres collines de Crète que les routes furent enfin dégagées.

Milleusessement pour nous, créta fut de plus en plus difficile de trouver un hôtel. Après avoir visité l'abbaye de Monte Oliveto Maggiore nous avons bien suivi les panneaux « Agriturismo » mais nous n'avons trouvé que des établissements fermés ou trop modestes.

Comme nous nous arrimions à une entrée de ferme pour faire demi-tour, nous avons suivi un autre panneau qui nous a mené à la jolie exploitation de la famille Benati, qui très obligeamment nous ont proposé une chambre confortable dans une maison proche de la mer. Le Tiger fut garé dans une grange fermée, à côté du tracteur.



Avec le «Woolfey», en route pour Élie.

Pour dîner une longue table fut dressée dans la cour. En compagnie d'autres hôtes nous nous sommes régallés de gnocchi délicieux, de viandes grillées au barbecue, de vin, de fromage et pour finir de la grappa-maison. En fin de soirée la fumée nous a quittés, et nous sommes restés seuls... avec le vin et la grappa !

La dernière étape nous ramena à Rimini, et au train. Il était temps de rentrer à la maison.

A peine éteints nos rêves de ce voyage que nous avons acheté un Tiger 955i flamboyant... nous préparons déjà les prochaines vacances.



Coucher de soleil sur l'horizon d'Élie.

Mélange étrange

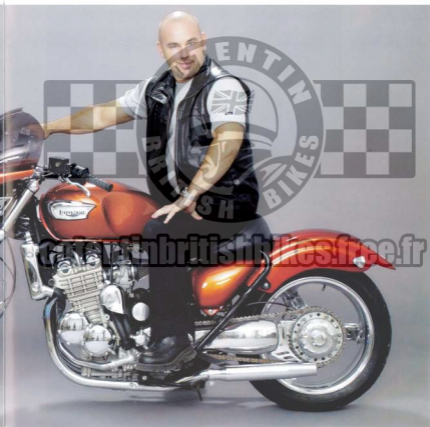
Pourquoi donc Francis Paul a-t-il acheté en 1996, ce premier modèle de Triumph Adventurer? .. Peut-être tout simplement pour qu'elle serve d'exutoire à une imagination plutôt débordante ... contrairement à beaucoup de ses alter-ego du continent Nord Américain qui se servent de ce modèle de la gamme pour se balader.

Francis fait partie de ces gens qui ne conçoivent pas qu'une bécane comme celle de l'adventurer soit le modèle à copier. C'est à lui qu'il y a quelques d'années en construisant une Hybrid 2, nous avons à l'époque, fait passer par mail d'après ce qui résulte l'opération avec cette Hybrid 2, enfin qui monte encore mieux son nom. Un titre très original issu des relations hors nature ... entre un Adventurer et une Honda!

Même s'il n'est pas du genre de tout le monde, force est de reconnaître que le résultat de ce copieux délire est le fruit d'un énorme travail réalisé par toute une équipe. Sylvain Gessat, expert en soudure de tout genre a rectifié le cadre, rallongeant l'emplacement de la moto de près de 5cm et augmentant l'angle de chasse. Jos Harley et l'atelier de MG Performance ont, eux, travaillé sur la partie arrière, en adaptant le mono-bras de la Daytona, opération qui ne fut pas sans succès. Il a fallu également faire tout un effort de la moto pour décentrer le réservoir en face arrière pour rebaser la suspension et créer des tubes en garde boue arrière avec plaque incorporée. Francis de son côté n'est pas resté simple spectateur. Il a monté les roues de la sportive sur ce qui était à l'origine un

POUR TERMINER IL A MONTÉ
UN CINTRE PLAT DE SPEED TRIPLE.







sage cruiser ne gardant qu'un simple disque avant pour alléger le tout qu'il a ensuite intégré à la fourche, modifiée le petit garde boue racing et conçu une tige de fourche type café racer qui va servir de support aux mini cignonnats et aux rétroviseurs design (pas encore montés sur la photo !!). Pour terminer il a monté un centre plat de Speed Triple. Après il s'est penché sur le moteur, faisant disparaître la boîte à air au profit de trois filtres KN qui font respirer encore plus fort la bête et il a confié la rampe de carburant à André Loyal, un sorcier de la mécanique, afin qu'il en obtienne un meilleur rendement. L'échappement 3 en 2 est maison, l'objectif étant d'allier le rendement, l'esthétique et surtout un son très « méchant » en parfait accord avec le look de l'animal. Le résultat dépasse les espérances !!

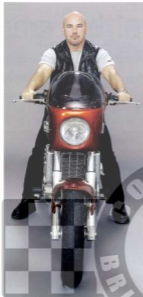
Une fois que tout fut réalisé, ils montèrent intégralement la moto afin d'effectuer les essais routiers ; en effet il s'était, pas si évident que cela que la moto ait un comportement irréprochable. Les réglages furent nombreux, mais finalement tout s'avéra très compétitif et la tenue de route était excellente. Il ne restait plus que l'aspect général de la machine qu'il fallait peaufiner. Encore une fois ce fut Francis qui s'y attela. Il démontra la quasi intégralité de la moto, se plongea dans les études de coloris et opta pour un rouge nacré du plus bel effet pour la carrosserie de l'échappement... Il trouva dans le catalogue Triumph une série de pièces chromées qui allait agrémenter le look de la machine et la polir les roues, la fourche et le bras oscillant. Il opta enfin pour son célèbre Pirelli et accéda à la bulle un pare brise fumé.

Le remontage ne fut qu'une simple formalité. Courant 2002, la moto était enfin terminée et allait pouvoir être exposée sur le stand de Triumph Canada où, dès son apparition, elle produisit un certain effet.

Il ne restait plus qu'à faire passer la belle devant un cabinet d'experts afin d'en établir une valeur réelle servant de base à la compagnie d'assurance. Devant la qualité du travail accompli et au vu des heures de

cotentinbritishbikes.com

L'ÉCHAPPEMENT 3 EN 2 EST MAISON, L'OBJECTIF ÉTANT D'ALLIER LE RENDEMENT, L'ESTHÉTISME ET SURTOUT UN SON TRÈS « MÉCHANT ». LE RÉSULTAT DÉPASSE LES ESPÉRANCES !!



COURANT 2002, LA MOTO ÉTAIT ENFIN TERMINÉE ET ALLAIT POUVOIR ÊTRE EXPOSÉE SUR LE STAND DE TRIUMPH CANADA OÙ, DÈS SON APPARITION, ELLE PRODUIT UN CERTAIN EFFET.

travail que cela avait nécessité l'expert l'évalua à 15000 \$... juste récompense !!

Francis est très fier de cette réalisation et a proposé le projet à l'école en insistant que ce genre de moto serait extrêmement prisée sur le marché nord-américain !! Il se fonda sur les réactions de différentes personnes qui avaient pu apprécier le look ... et qui lui avaient demandé s'ils ne pouvaient pas lui fabriquer la même !!

Y avait-il une autre donnée à l'initiative de Francis ? Un concept à mi-chemin entre le roadster et la sportive, une sorte de renouveau d'un café racer digne des années 80 ... Personne à ce jour ne peut donner la réponse mais gageons que le bonhomme ne s'arrêtera pas là ... quel petit doigt me dit que Francis a déjà dans ses cartons un projet encore plus délicat ... Hybrid à voir le jour un de ces quatre ... et nous n'aurons pas fini de vous parler de ce Québec un peu fou dans les colonnes du Torque !!



DOUG HELE: Un grand i

Il fut l'un des ingénieurs de développement les plus extraordinaire tant pour les modèles de ro toujours des résultats déterminants. D'allure modeste, il savait écouter avec calme, mais ceux c et sans épargner leurs efforts. C'était Doug Hele et Jim Reynolds nous conte son histoire.

Né en 1919 à Birmingham, Doug appris le métier de technicien comme apprenti à l'usine Austin de la ville. Il y resta jusqu'à la fin de la guerre en '45, puis entra au bureau de dessin de l'usine de motos Douglas à Bristol.

Mais ses idées originales et son habitude de poser sans cesse des questions ne furent pas unanimement appréciées et il revint vite à Birmingham chez Norton, usine alors fortement orientée vers la compétition. Au vu de son propre engagement ultérieur dans ce domaine, il est étonnant qu'il ne soit parvenu plus longtemps au sein du département course de l'usine Britannique sans en poindre. Mais il venait de se marier et cherchait à acheter une maison. Aussi l'offre de BSA, d'un meilleur salaire le conduisit dans leur usine de Small Heath, toujours à Birmingham. BSA était encore le premier constructeur mondial dans les années cinquante et son bureau d'études attela à une foule de projets, l'endroit rêvé pour permettre de s'exprimer à un jeune ingénieur talentueux. Bert Hopwood, l'ingénieur en chef, confia à Doug le soin de se débrouiller avec le projet de moto de course révolutionnaire 250cc MC1.

Doug développa une suspension arrière monoshock et mit au point une distribution assez performante pour

permettre à la BSA de menacer la NSU alors dominante.

Les essais du prototype à Oulton Park par Geoff Duke, alors champion du monde, se révélèrent prometteurs, mais certains membres du conseil d'administration se souvenaient encore de l'échec ressassant de la marque au TT dans les années vingt, quand toutes les machines engagées par l'usine étaient cassées.

Le souvenir de cet échec cuisant les rendait féroces et réglementairement à Hopwood de leur garantir que le prototype gagnait sa première course !

Hopwood n'était pas suicidaire au point de donner de telles assurances.

Aussi prometteur qu'il fut, le projet fut alors abandonné car il était navrant.

Doug en fut particulièrement attristé.

Bert Hopwood rejoign Norton, y fit aussitôt revenir Doug Hele, et lui confia la tâche de rejoindre l'immortelle Max.

Si la version 1961 du racer Max est définitivement considérée comme la plus évoluée, tout le mérite en revient à Doug et à son patient travail de développement. Mais Doug reconnaissait les limites de ce développement, la complexité du Max, le temps nécessaire à son réglage et l'expertise requise par les mécaniciens qui en étaient chargés. Il envisagea alors de s'adresser au groupe du twin Dominator de série, semblable culturelle que lui ne voyait ses collègues s'engager en course.

Doug entrevoit que convenablement préparé, il pouvait devenir un compétiteur honorable, tout en restant économique à construire et d'un entretien facile. Le résultat fut le 500 Dominator, monté dans la version abaisse par Hele du célèbre cadre Featherbed. Son potentiel sera clairement démontré au TT 61 quand la star montante, l'Australien Tom Phillis termina troisième à plus de 100 mph de moyenne (161 km/h).

Ainsi apparaissait clairement une alternative viable à la Max vieillissante.

Mais le groupe AMC (Associated Motor Cycles) auquel appartenait Norton, était confronté à des difficultés financières majeures et, par mesure d'économie, décida en catastrophe de supprimer le budget compétition. Un second projet prometteur de



Une Triumph Bonneville 1966 - La moto de Doug Hele devenue une machine de légende.

Ingénieur et un parfait gentleman

...te que les racers, travaillant souvent avec des budgets dérisoires; mais obtenant
 ...qui le côtoyaient l'aurait suivi aveuglément au bout de n'importe quelle entreprise



Doug Hele, peu de temps après avoir rejoint Triumph, inspectant une moto du Triumph Club de Vienne durant le Triumph Rally en 1963.

Hele fut ainsi étouffé dans l'œuf par les comptables.

Mais les leçons apprises en compétitions furent appliquées aux modèles de série et la version 885S du 500cc fit son apparition dans la célèbre course de "production" (pour machines de série) de 500 miles sur l'aérodrome de Thruxton.

Les essayeurs de l'usine, Dennis Greenfield et Fred Swift, sur 885S gagnèrent leur classe. Résultat déterminant car les mêmes recettes furent aussitôt appliquées aux twin 650 de la marque, la 650SS était née et bien née.

Les courses de production étaient la grande nouveauté des années soixante et une victoire à Thruxton signifiait une répercussion immédiate sur les

ventes. Le concessionnaire Syd Lawton de Southampton abandonna les twins 700cc Royal Enfield pour les nouvelles 650 Norton, remportant alors la victoire à Thruxton trois années consécutives.

Mais AMC décida en 62 de fermer l'usine Norton de Birmingham et peu de membres du personnel accepta de migrer au sud vers l'usine de Plumstead près de Londres. Doug Hele, heureux dans sa maison neuve auprès d'une famille désormais agrandie par la naissance de deux garçons, décida de rester dans sa ville natale de Birmingham. Il avait envisagé de quitter l'industrie pour l'enseignement en suivant des cours du soir de dessin technique ce qui lui avait beaucoup plu, mais le diplôme requis pour enseigner l'aurait obligé à



Le nouveau moteur trois cylindres qui assura l'usure durant toute sa glorieuse carrière sur route et sur piste.

s'inspire à un collègue en Essex. Trop près de Londres pour lui et il préféra répondre à une annonce de Ford qui avait une usine proche à Learnington Spa. L'entretien révéla que le poste proposé était à l'usine principale Ford de Dagenham, dans la même région de Londres et de l'Essex qu'il voulait éviter. "Je ne voulais plus suivre encore Bert Hogwood dans un nouveau poste d'adjoint, mais me faire un nom", explique-t-il des années après, "mais réalisant que toutes les possibilités alternatives émanant du sud, (en choisissant que le sort s'était réglé comme ça)".

Il accepta le poste de directeur du développement que Hogwood lui offrait chez Triumph à Meriden, entre Coventry et Birmingham, à quelques miles de Birmingham. Il y avait des bouches à nourrir, des factures à payer, et en 1962 le dessin le mena ainsi à l'usine suractive de Meriden, une grande date aussi pour Triumph.

L'épopée Triumph

SA PREMIÈRE TÂCHE À MERIDEN FUT DE SE CHARGER DE LA TENUE DE ROUTE DE LA BONNEVILLE QUI AVAIT LA RÉPUTATION DE DEVENIR "HASARDEUSE" À MESURE QUE LA QUALITÉ DU REVÊTEMENT SE DÉGRADAIT. Norman Hyde officiait comme technicien dans le même département de l'usine quand Doug y arriva et se souvient l'avoir vu appliquer des solutions simples pour régler le problème. Modifier la structure de l'ancrage du bras de direction pour l'aligner drastiquement et garder ainsi l'axe en ligne en toutes circonstances. À s'inspirer ensuite à l'accord des suspensions et à l'amortissement hydraulique de la fourche qu'il améliora à petites touches pour obtenir un résultat si remarquable, que dix ans plus tard cette fourche accueillait encore sans broncher le double disque des machines d'usine à Daytona. La Bonnie acquit ainsi une tenue de piste honorable et bientôt Hele contacta Syd Lawton à Southampton pour l'inviter à engager désormais des

Triumph. "Doug Hele était vraiment un type correct" me déclara Syd des années plus tard "et quand il me dit qu'il pensait que sa Bonnie valait largement le Norton, j'en commandais aussitôt trois". Cette année-là à Thruxton, le team Lawton renoua avec la victoire, comme la Bonneville, transférée par les bons soins que lui avait prodigués Doug, écrasa la concurrence.

Avec cette démonstration éblissante de sa tenue de piste et de sa fiabilité, la Bonnie accéda au rang de sportive de référence.

En 1967 l'endurance pour machines de production était devenue très populaire et une course fut ajoutée au programme du TT dans l'île de Man. Évidemment, Triumph y était en force, avec Percy Tait favori en catégorie 500 cc: das as comme John Hartle (pilote usine pour Norton et MV Agusta) sur des Bonneville.

Percy Tait, souffrant, ne termina qu'un tour, mais dans la catégorie 750, la classe et la science du TT de Hartle lui permirent de l'emporter à une moyenne de 97,1 mph. 1968 fut une année sans au TT, seul le nouveau venu Malcolm Uphill parvenant à la cinquième place malgré la défaillance du mécanisme d'embrayage de sa Bonnie. Norman Hyde se souvient encore avec émotion de l'accroît réalisé par Uphill, sachant qu'aucun essayeur de l'usine ne pensait possible de bouclier un tour du TT (37,7 miles - 60,672 km) sans embrayage avec la boîte quatre aléas utilisée. La course remportée par le Gallois lui valait de droit une place dans l'équipe d'usine 1969.

Neuf années déjà marra la course épique de Malcolm Uphill au TT65 (Torque N°21), quand il gagna et boucla avec sa Bonnie le premier tour à plus de 100 mph (le fameux "ton") pour une machine de production. Aux 500 miles de Thruxton, Uphill et Tait firent équipe pour la victoire et derrière eux d'autres Bonneville occupèrent la tête de la course jusqu'à la septième place.

Hele était un homme très occupé à cette époque, travaillant à la fois sur la mise au point des nouvelles Trident (sans pour la route) que pour les futurs records de la saison 20 cc sur les Bonneville dans le futur, réalisant la présente supercarrière.

Il était entouré par une équipe soudée et enthousiaste dont la loyauté ne fut jamais démentie. Les Trident rencontrèrent d'emblée le succès en production, dès 70 avec Uphill au TT et entre autres au Bol d'Or, puis cinq TT d'affilée jusqu'en 1975 avec la même machine, le célèbre Slippery Sam. Mais une nouvelle catégorie-la Formule 750-faisait les gros titres. Il s'agissait de machines dérivées de la série, mais

SA PREMIÈRE TÂCHE À MERIDEN FUT DE SE CHARGER DE LA TENUE DE ROUTE DE LA BONNEVILLE QUI AVAIT LA RÉPUTATION DE DEVENIR "HASARDEUSE" À MESURE QUE LA QUALITÉ DU REVÊTEMENT SE DÉGRADAIT.

librement développées, moteur et partie cycle; catégorie qui donna ultérieurement naissance à nos actuelles Superbike.

Tous les constructeurs s'y mirent et il est réconfortant de penser que Triumph l'emporta aussi souverainement. Ce fut la grande œuvre de Hele.

Modeste trois cylindres double-arbre culbuté, le groupe T150 Trident était une nature, surclassant largement le quatre cylindre simple-arbre en tête de la CB750 Honda, alors son principal concurrent. Les Trident sorties des mains de Hele dominèrent outrageusement leurs concurrents au cours des trois saisons 70, 71 et 72 où elles furent engagées, d'abord en Production, puis en Formule 750.

La légendaire Slippery Sam ne se retira, victorieuse, qu'après avoir été bannie par un règlement qui interdisait les machines de plus de cinq ans !

Elle coule aujourd'hui des jours paisibles au musée de la moto de Birmingham, mais attention : elle a bouclé un tour de démonstration au TT l'été dernier.

Les Trident de Formule 750, montées dans un châssis révolutionnaire conçu et réalisé par Bob North dans son atelier de Nuneaton, dominèrent d'emblée 85 chevaux (38 au départ, dit Doug !) et furent chronométrées à 160 mph (257,5 kmh) sur l'ovale de Daytona où elles remportèrent en 1971, ainsi que le premier Bol d'Or couru au Mans la même année. Tony Jeffries gagna la première course organisée au TT en Formule 750, et des Trident battirent des records et gagnèrent des courses dans le monde entier. Plus l'exploit le plus fabuleux fut sans doute réalisé à la "Race of the Year" à Mallory Park, quand devant une foule déchaînée, le sympathique John "Moon eyes" Cooper au guidon d'une RocketJ usine (sortie de Meriden et des mains de Doug) l'emporta sur Ago et sa MV championne du monde au terme d'une lutte acharnée où chaque pilote dut pousser sa machine très au delà de ses limites, imaginant aujourd'hui un pilote grisé sur une MV torrissante boost sur sa RCV !

Il fallut vraiment que Hele ait su tirer le maximum du potentiel du triple culbuté.

Après quoi Cooper battit Kel Carruther et sa Yamaha usine aux 200 miles d'Ontario. La messe était dite.

Les Trident "usine" dominèrent certes ainsi avec rage et élégance tous leurs opposants japonais ou italiens, mais elles avaient aussi un charme inégalable.

Il s'exhalait notamment de leurs trois-en-un libres, la plus mélodieuse musique jamais entendue d'une moto. Si vous avez un jour d'alors perçu ce rauque chant de la victoire à 8500 tours – sachez que vous le devez à Hele et à son équipe.

Mais tout à une fin, et face aux pertes insurmontables du groupe BSA à qui Triumph appartenait, Meriden fut condamnée et Hele se retrouva avec son équipe à Kitts Green près de Birmingham à développer ce qui restait de la gamme. Et ainsi, un jour que Denis Poore le nouveau patron faisait visiter le département R&D désert où trônait une

Trident; à la surprise générale le moteur démarra tout seul. C'était le prototype de la T160 à démarreur électrique, personne n'avait remarqué le paquet de câbles émergeant du guidon en direction de la salle de contrôle et le facélieux Les Williams venait de la démarrer depuis l'étage au dessus au moyen d'une commande à distance.

Inévitablement Kitts Green ferma et l'équipe fut dispersée, Hele ne parvenant pas cette fois à éviter le Sud où il termina sa carrière à l'aise de moteurs hors-bord British Seagull dans le Dorset où il se rendait alors chaque semaine.

Un de ses derniers job-en-free lance cette fois fut pour ce qui restait de Norton à Sherborne; il lui fallut modifier le moteur rotatif qu'il avait mis au point à Meriden dix ans plus tôt afin de le rendre utilisable pour la police, ce fut le modèle Interpol.

La vertu qui m'avait le plus frappé chez cet homme était sa modestie. Je m'étais longuement entretenu avec lui il y a quelques années, rassemblant des anecdotes nostalgiques et souvenirs de ses jours au cœur de l'industrie motocycliste britannique. Au terme de cet échange éreinté il s'enquit auprès de moi "est ce juste ? y a-t-il là quoi que ce soit d'exploitable pour vous ?"

Doug nous a quitté le 2 Novembre 2001 à l'âge de 82 ans.

Dire que nous ne reverrons plus jamais un homme de cette qualité est un cliché usé, mais dans le cas de Doug Hele, je suis convaincu que c'est exact.



John Cooper après sa victoire sur Agostini et de sa MV à la Race of the Year et juste avant sa victoire aux 200-miles d'Ontario, Californie.

Percy Tait sur la victorieuse Triumph triple à Sally Bridge pendant le TT de l'Île de Man de 1974.



Offres spéciales membres

Traversées en Ferry



- P&O Stena Line propose 30% de remise sur les traversées Douvres-Calais. Pour les joindre : +44(0)87 0690 0600, code réservation TH550531 Recal Promotions.
- Stena Line Ferries offre des réductions sur les traversées Harwich-Hook depuis la Hollande, Holyhead-Dun Laoghaire, Fishguard-Rosslare et Stranraer-Belfast. +30% sur les tarifs de la brochure vers l'Irlande, et offres préférentielles sur la traversée Harwich-Hollande. Pour les contacter : +44(0)1244 242000, code



- réservation BC047. Pour les traversées vers l'Irlande, appelez le 06705 204402, code réservation BC047.
- 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 06765 240241 en France ou Bretagne, le 0620 003555 en Grande 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-Zeehoop. Contactez le +44(0) 870 129603, 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 (100 hôtels en Europe) propose 15% de remise aux membres du RAT sur les chambres des hôtels Bleu Marine, Kyriad, Campanile.

Cette remise est valable vendredi, samedi, dimanche, jours fériés, veilles de jours fériés et ponts fériés hors promotion weekend (non cumulative avec autres promos). Pour bénéficier de cette remise, deux solutions :

- Par Internet sur www.resa-pro.com avec le mot de passe TRUMPH et code client F48001
- Centrale de Réservations au +33 (0)1.64.82.46.36, avec le code client : F48001



- Pays Basque, Errotakaboborde chambres d'hôtes, 10% de remise et road book pour découvrir la région. +33(0)5.59.54.29.77, ou, marie.le.dass@libertysurf.fr. Visitez les chambres sur www.errotakaboborde.com
- Provence Auberge de la Berningué, 10% = +33(0)4.90.54.32.54.
- Langoudoc, Maison St-Georges, bed and breakfast, 15%, +33(0)4.68.33.36.71.
- Alpes L'hôtel restaurant Le Capricorne (Départ de Bourg St Maurice) au cœur de la Savoie, propose une étape RAT (déjeuner + nuit + petit déj) pour 31EUR + des road-books pour découvrir la région et une bière de Savoie vous sera offerte à votre arrivée. Visitez le site www.hotel-le-capricorne.com Tel : +33(0)4.79.22.97.41 ou hotel-le-capricorne@wanadoo.fr

EN AUTRICHE

- Serfaus, Tini Hotel Regina, 10% de remise. +43(0)5176.6251.

EN ALLEMAGNE

- Bad Peterstal, Black Forest Hotel, Palmring, 10%, +49(0)7094.303.
- Ulm, Lehn Hotel Engel, +49(0)734.148.40.00.
- Marstal, Wasserhof, Zum Saalbau, 10% +49(0)347.372.

EN ANGLETERRE

- A Torquay, The Exton Hotel, 10%, +44(0)1803.292561.
- A Colwyn Bay, Piers de Gales, Lawrence Ford Bed and Breakfast, +44(0)1492.512993.

EN ESPAGNE

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

Abonnements revues motos

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



- MOTO MAGAZINE (mensuel) : 1 an = 10€ = 27€40
- MAXIMOTO (mensuel) : 1 an = 10€ = 29€ au lieu de 36,80€ soit 20% de réduction.
- L'INTEGRALE (mensuel) : 1 an = 10€ = 33,30€ au lieu de 41,65€ soit 20% de réduction
- MOTO REVUE (hebdomadaire) : 1 an = 40€ = 97,95€ au lieu de 122,40€ soit 30% de réduction.
- MOTO JOURNAL (hebdomadaire) : 79€, au lieu de 110€ soit 30% de réduction. Notez : Accord Météo Loto =

Locations de motos Triumph

- 10 % de remise sur la location d'une Legend au départ de San Francisco chez Dubbelju Motorcycle Rentals. Cette offre est valable pour toute location d'au moins trois jours. Contactez pour réserver Dubbelju au 415-495-3774, email:dubbelju@triumph.com

● New Zealand: Auckland Motorcycle Rentals offre 10% de remise pour les membres du RAT. Chris Hyslop, (+90) 300-7510 (www.aucor.co.nz/motor)

Parc à thèmes

- 15% de remise pour les membres du RAT + 4 personnes au Warner Bros. Movie World à Bottrop/Germany. Adultes 22€, moins 15%, enfants (de 3 à 11 ans) 18,25€ moins 15%. Sur présentation de votre carte de membre à l'entrée. La saison débute le 12 avril 2003.

Adresse : Warner Brothers Movie World, Warner Allee 1, D-46244 Bottrop-Kirchhellen, Allemagne. www.movieworld.de

Circuits

- Le Team Two Wheels offre 10% de remise pour les membres du RAT pour tous leurs événements sur la piste de Laisitzring/Germany. Trois jours sur piste et quatre dates différentes. Plus d'informations auprès de Carsten Wagner du Team Two Wheels au +49(0)2597.956095 ou Info@two-wheels-im-Inter.net



LOCATIONS TRIUMPH, les renseignements, vous les avez écrits. Merci pour les membres du RAT. Photo: Météo Loto

EN FRANCE

- Les hôtels Balladins (75 hôtels en France) offrent 10% de remise au membres du RAT sur le prix de la chambre seule. Pour réserver, deux moyens s'offrent à vous : Par Internet sur www.balladins.com Par téléphone à la Réservation Centrale (24h/24 - 7/7) au 0.800.081.453. 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 Dorez (Rhône), 10% de remise pour les membres. Monsieur et Madame Mahieux -04.74.05.70.45.
- Oise : Le château-hôtel d'Ermenonville offre 10% de remise sur les tarifs affichés des chambres sur présentation de votre carte de membre valide. Contacter Christophe Calais au +33(0)3.44.54.00.28 ou chato.ermenonville@wanadoo.fr

Touring

- The 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, dix 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 lawoltrav@postsworld.com.

- Angleterre/Pays de Galles : Great Biking Great Britain organise des voyages organisés sur Triumph Bonneville au travers du National Park d'Angleterre et du Pays de Galles. 10% de remise pour les membres du RAT. Information sur www.greatbikingGB.com



Up front



C'est parti !

Nous voilà aux portes de la saison 2003 et les inscriptions pour les événements à venir nous arrivent déjà, preuve en est que votre intérêt pour le RAT augmente chaque année. Et votre enthousiasme nous montre que nous sommes sur la bonne voie.

Pour cette nouvelle saison qui commence, des raids au nord, dans le sud, à l'est mais aussi des stages de conduite, des randonnées au circuit et bien sûr pour les gros rouleurs, plusieurs d'événements à l'étranger...

De quoi contenter tous les mordus ! Et si vous hésitez à participer à l'un de ces moments anagogiques, contactez-nous et rejoignez-nous, vous ne serez pas déçu et nous saurons vous accueillir !

Mais tout cela ne pourrait avoir lieu sans la collaboration de tous les Packs Leaders que je tiens à remercier de leur travail fantastique et de leur enthousiasme !

Je vous attends nombreux lors des événements de cette nouvelle saison et n'hésitez pas à me contacter si vous souhaitez des compléments d'informations sur quelques dates que ce soit, je suis à votre service !

Bonne route à toutes et à tous et à bientôt !

Si vous n'avez pas de RAT pack sur votre réseau, n'hésitez pas à me contacter.

Je me ferai un plaisir de vous rendre visite pour vous aider à développer le RAT et à mettre en place des événements.

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)6.88.02.03.93. goyez@triumphusa.fr

Calendrier 2003 :

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

- 28 – 30 mars : Raid de Catalogne
- 12 avril : Mistral Run Marseille à Ath (Belgique)
- 12 avril : Triumph Riders Day (France, Belgique, ...)
- 30 avril – 10 mai : Raid de Sardaigne
- 17 – 18 mai : Raid de Lorraine (Metz)
- 29 mai – 1er juin : Raid de Vienne/Autriche
- 6 juin : Assen Track Day, Pays Bas
- 6 – 9 juin : Raid de Rocamadour
- 14 – 15 juin : Raid de l'Ardeche (Valence)
- 22 juin : stage de perfectionnement sur le circuit de Folembry (02)
- 25 – 29 juin : Run des Alpes
- 29 juin : Belgium RAT Pack Tour
- 12 – 13 juillet : Run de la Lavande/Luberon
- 30 juillet – 3 août : Fjord and Mountain Tour/Norvège
- 13 – 14 septembre : Raid du Hainaut/Belgique
- 20 – 21 septembre : Raid des Cévennes
- 2 – 5 octobre : Raid de Forêt Noire/Allemagne
- 11 – 12 octobre : 3ème Raid de Monaco/Menton – Mémorial Claude Bogliolo
- 28 oct. – 2 nov. : Raid de Corse

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 récupérer 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 Bidault, Croissy Beaubourg, F-77437 Marne La Vallée, France.

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

Tel :

Mail :

N° de Membre :

Date de validité :

Machine possédée :

N° de châssis :

Veuillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de personne(s) pour le RAT Raid de

A venir ...

Raid de Catalogne

28/30 mars :

Pour la troisième année consécutive, nous organisons le Raid de Catalogne en collaboration avec le concessionnaire Quality Bike de Barcelone.

Le week-end sera basé à Girona (90km de la frontière française) durant lequel vous découvrirez le Musée de la moto mais aussi les magnifiques routes Mar i Muntanya (mer et montagne) en ce début du printemps.

Le dimanche vous pourrez déguster le traditionnel Còrrec de primavera (régions de printemps). Le prix pour ce week-end sera de 1200€pers qui comprendra 6 nuits en B&B, le déjeuner du samedi et dîner du samedi.

Pour toutes informations et inscriptions, contactez Rüdiger Buck au +33 (0)1 64 62 38 32, ou rueckiger.buck@triumph.co.uk

A l'occasion de ce Raid, Bertrand Goyez organise un RAT Rallye au départ de Montpellier afin de vous permettre de faire la route jusqu'en Catalogne avec d'autres membres du RAT. En cours de route, nous retrouverons les membres du RAT Pack de Toulouse pour terminer le voyage.

Pour ce RAT Rallye, contactez Bertrand Goyez + 33 (0)1 64 62 38 32 ou +33 (0)6 93 02 03 93 ou goyez@triumph.co.uk



Mistral Run

12 avril 2003 :

Quelques nouvelles de cette épreuve d'endurance touristique.

Ce qui semblait être au départ qu'un amical challenge entre amis est en train de devenir une véritable épreuve internationale. Les Allemands furent les premiers à manifester leur intérêt. Ensuite sur des Britanniques dont un participant viendra depuis Édimbourg, des Belges bien émusillés par leur pack leader le plus impliqué dans l'histoire : Christian Mourin et maintenant les Italiens semblent se prendre au jeu !!



Côté inscriptions nous en sommes à 25 partants. N'oublions pas que la limite est à 30 aussi si vous voulez participer à cette petite aventure dépêchez vous !!

Côté inscriptions nous en sommes à 25 partants. N'oublions pas que la limite est à 30 aussi si vous voulez participer à cette petite aventure dépêchez vous !!

Nous vous rappelons que le Mistral Run est réservée aux motos de marque Triumph (solo, side-cars, anciennes) et que les passagers sont acceptés !!

Suite à nos reconnaissances de janvier, nous pouvons vous donner un peu plus de détails sur l'itinéraire et les points de ravitaillement et de passage.

Bonne nouvelle pour tout le monde, notre sponsor, la Compagnie Méridionale de Navigation, soucieuse du fait que les hôtels à Marseille sont éloignés du port, a résolu pour nous le problème de l'hébergement du

Vendredi soir. Nous Reorons ainsi dignement notre troisième année de partenariat.

L'arrivée des concurrents est fixée le Vendredi 11 vers 18h, 18h30, Quai d'Arenç, à la gare de la ligne Corse-Santaigne, siège de la Compagnie, porte N° 2.

Embarquement des participants et de leurs motos sur le Scandola qui sera à quai.

Rangement des motos à bord et pot de bienvenue dans le grand salon. Installation en cabines doubles pour l'hébergement de la nuit avec tout le confort que l'on trouve à bord des fermes, véritables hôtels flottants.

Repas dans la salle à manger.
Café et briefing d'avant Run dans le salon avec projection d'un film ayant pour thème la moto (dans la salle de cinéma privée)

Fin de la soirée vers 23h, 23h30

Le Samedi 11, réveil vers 6h 30 pour petit déj vers 7h.

Ouverture des portes pour le départ entre 7h 30 et 8 h 30.

Une bonne nuit et aucun souci d'hôtel. Bien sûr, tout cela absolument + free - !!

En ce qui concerne la route, il n'est prévu absolument aucun réseau autoroutier, mais 7 étapes privilégiées : Avignon, Valence, St Etienne, Macon, Dijon, Troyes, Reims décomposés en étapes de ravitaillement et en points de passage. St Etienne, Macon et Troyes seront étapes avec gîte, d'assistance pour la responsabilité des concessions Millennium Moto, Denis Speed Shop et Power Bike.

Les étapes d'Avignon (en fait entre Apt et Avignon), Dijon et Reims (l'étape de Reims sera assurée par le Rat pack de Paris) seront juste de passage.

Les horaires étudiés nous laissent à penser que les créneaux au préalable donnés doivent être respectés sans difficulté ...

Passage entre Apt et Avignon : entre 10h30 et 12h30, Valence entre 12h30 et 14h30, St Etienne entre 14h30 et 16h30, Macon entre 16h30 et 18h30, Dijon entre 18h30 et 20h30, Troyes entre 20h30 et 22h30, Reims entre 22h30 et 0h 30 ... Arrivée à Ath en Belgique étant prévue entre 1h et 3h du matin. ...

L'équipe de Christian Mourin, le Pack leader de Ath attendra les participants non seulement à l'entrée de Mons, à 30 km du but mais certains d'entre eux vont venir nous chercher à la frontière Franco-Belge !!

Au fur et à mesure que la date approche l'intérêt se manifeste de plus en plus surtout auprès des sportifs italiens français que belges. Deux quotidiens (La Provence et Le Soir) et un hebdomadaire moto belge vont suivre l'événement.

La liste des lots aussi augmente de jour en jour et croyez-nous, personne ne regrettera être venu !!

Notre logement à Ath sera situé dans un superbe gîte. La journée du Dimanche nous verra accueillis par la municipalité lors d'un cocktail avant que nous partagions le repas de fin de Run : cochon à la broche pour tout le monde !!

Devant le succès de cette épreuve d'endurance touristique, nous avons décidé, sans attendre, de rééditer la chose en 2004 ... sur le parcours retour !! Départ d'Ath et arrivée ... Cela sera une surprise !!

Pour cette édition, la participation est de 100 euros par personne.

Vous pourrez suivre la suite de la préparation de ce Run sur les sites Internet www.triumph.co.uk, www.321moto.com et www.ratpack-lines.fr/at. Les road-books définitifs seront distribués la veille du départ. Attention nous n'utiliseront à aucun moment les autoroutes ...

Pour vous engager ou pour tout renseignement contactez : Hervé Descamps, Bertrand Goyez ou Christian Mourin

Pour Hervé

Tel : 0033 466 85 42 96. GSM : 06 03 34 48 46
fax : 0033 466 85 40 37. e-mail : herve.hdp@wanadoo.fr

Pour Bertrand

Tel : 0033 164 623 832. GSM : 06.80.02.03.93
e-mail : gayer@triumph.co.uk

Pour Christian

Tel : 0032 475 701 188
e-mail : rat.rigole.ath@skynet.be

Raid de Lorraine/Metz

17/18 mai 2003 :

Pour ce week-end en plein cœur de la Lorraine, nous vous accueillerons à quelques kilomètres au sud de Metz au bord du Parc de Lorraine à l'Hôtel de la XIIème borne (www.lorraine-hotels.com/12eborne)

Nous sillonerons pendant deux jours le Parc des Vosges, nous longerons la frontière allemande et nous prendrons de la hauteur en passant le col de Donon à un peu plus de 1000m d'altitude !

Dabo, Bachstein, le Mont Donon n'auront plus de secrets pour vous à la fin de ce week-end qui vous permettra également de déguster la gastronomie locale !

Alors pour venir découvrir cette superbe région, rejoignez-nous en Lorraine !

Pour ce Raid, nous vous proposons un tarif de 410€/pers pour les membres (125€/pers pour les non-membres) incluant 2 nuits en B&B (chambre double), et les 4 repas (hors boissons).

Pour les 4 repas uniquement, le tarif est de 53€/pers.



Raid de Rocamadour

6/9 juin 2003 :

Venez avec nous passer un week-end dans le Lot et le Gers.

De Cahors à Rocamadour, en passant par St Cirq Lapopie, et Figeac sur le Lot, de Condom à Eauze et Lectoure dans le Gers, nous allons vous faire découvrir les coins et recoins de ces superbes départements ainsi que leur gastronomie...

Trois formules vous sont proposées :

- 1^{er} samedi 7 : buffet campagnard le midi + repas samedi soir + hébergement nuit du samedi et petit déjeuner en hôtel **, + souvenir : 65€ par personne
- 2nd vendredi 6 : buffet froid le soir + hébergement nuit du vendredi et petit déjeuner en hôtel ** + prestations de la première formule : 100€ par personne
- 3rd 1^{er} formule 2 + + balade gourmande dans le Gers + Dirranche B + Repas Gaccon le midi + repas du soir + hébergement nuit du Dirranche et petit déjeuner en hôtel **: 150€ par personne

Pour tous renseignements, contactez Martial à l'adresse martialp@velo.net, ou par téléphone au 06 15 37 02 78 ou Jean Guy jguybernard@wanadoo.fr tel : 06 80 10 78 08.
Attention!!! possibilité 120 personnes maximum

Envoyez vos réservations dès maintenant à Jean Guy Bernard, Gares 46790 Arcambal accompagnez d'un chèque de 50 % du choix de votre formule.

Seuls les inscriptions avec acompte seront prises en compte.

Les Spérides de Rocamadour Raid

Hôtel Kynad RN 20 Nord- Rond point de Rogourd 46000 CAHORS
Auto - Moto Ecole Didier 40 rue Pierre Semard 30000 NIMES
Finetoc sica sa Z.I 30600 VALVERT

Assen Track Day

6 juin 2003 :

Une journée sur le fantastique circuit du Champgnonnat du Monde !!

C'est une journée de conduite et non une journée de compléation afin de s'adresser au plus grand nombre...



Ouvert à tous les pilotes Triumph, débutants ou amoureux de la piste. Toutes les stances seront coachées par des professionnels du C.R.T.

Le prix est de 160€ pour les membres du RAT et de 200€ pour les non-membres.

Informations et inscriptions auprès de Ridgier Buck au +49 (0)160.883.67.20.

Raid de l'Ardeche/Valence

14/15 juin 2003 :

L'Ardeche et la Vallée du Rhône, vous connaissez ?

Vous y passez sûrement lorsque vous partez pour le sud mais cette fois nous vous proposons de vous y arrêter pour un week-end à l'hôtel L'Épervière à Valence, sur les bords du Rhône.

Durant ce week-end nous vous emmènerons dans la région montagneuse du Diois mais aussi dans le Vercors et le cœur de l'Ardeche.

A l'hôtel, une piscine sera à votre disposition mais nous vous réservons quelques animations surprises...

Bien sûr pendant ces deux jours, la gastronomie locale sera au programme !



Le RAT Pack de Valence vous a préparé un programme + aux petits oignons + !

Le tarif de ce week-end est de 120€/pers (135€/pers pour les non-membres) comprenant 2 nuits B&B (chambre double) et les 4 repas (boissons comprises)

Pour les 4 repas uniquement, le tarif est de 80€/pers.

Stage de perfectionnement à la conduite

22 juin 2003 – Circuit de Folembry (02) :

Vous croyez que la piste est réservée exclusivement aux mordus de vitesse pure ?

Détrompez-vous ! Il n'y a que sur un circuit fermé que l'on peut se rendre maître dans des conditions optimales de la technique du regard,

de l'anticipation des trajectoires, de la position sur la machine, du freinage sans mettre en danger les autres usagers de la route.

En effet, l'absence totale de voitures et de tous les dangers inhérents à la route, vous permettront d'acquiescer un niveau de pilotage que vous n'espérez pas !

Vous pourrez ainsi assimiler les techniques de pilotage dispensées par Philippe Monneret et Vincent Boquet (vice-champion de France 2002 de Promosport 600) durant toute cette journée.

Ces deux pilotes de renom seront à votre écoute et se feront un plaisir de répondre à vos questions.

Le coût de cette journée est de 180€ incluant le repas du midi et se déroulera sur le circuit de Folembry (02) entre Chaury et St Quentin avec votre moto personnelle.

ATTENTION : la nombre de places est limité à 25 !

Tenue de moto obligatoire (Blaues moto, pantalon moto, bottes, gants). Pas de pantalon de ville.



pour vous rendre au point suivant...

Les autoroutes sont bien sur prioritaires !!

L'arrivée se fera chez votre concessionnaire de départ qui organisera un tirage au sort pour ceux qui auront validé le carnet de route par les 8 points de passage (4 concessionnaires = 4 points de contrôle).

Chaque équipage se verra remettre une médaille commémorative de cette journée hors du commun !

Le prix pour cette journée est de 15€ pour les membres du RAT (20€ pour les non-membres).

Les inscriptions sont à faire directement chez les concessionnaires participants ou auprès du Coordinateur RAT France/Belgique, Bertrand Goyez.

Raid de la Lavande/Luberon 19/20 juillet 2003 :

Un petit week-end dans le Luberon, ça vous tente ?

Alors réagissez-vous vite pour ce week-end au cœur du Parc Régional du Luberon. Vous serez hébergés au pied de la Montagne du Luberon et en cette saison, les parfums de lavande ne vous quitteront pas du week-end...

Le Castel du Luberon à Apt (58km à l'est d'Avignon) vous permettra de profiter de sa piscine pour vous rafraîchir lors de votre arrivée.

Samedi matin, pour débuter ce raid, nous vous donnons rendez-vous chez le concessionnaire d'Avignon, AD Motocycle, avant de partir dans les Hauts Plateaux des monts du Vaucluse et d'un déjeuner provençal. Dimanche, parcourez au travers du Luberon et ses villages typiques.

Pour ce raid, nous vous proposons un tarif de 105€/pers. (120€/pers



pour les non-membres) comprenant 1 nuit en B&B (chambre double) + 3 repas. (Possibilité d'hébergement le vendredi soir au Kyriad d'Avignon-garantant le 15% de remise pour les membres du RAT).

Pour les 3 repas uniquement, le tarif est de 60€/pers.



Belgium RAT Pack Tour

29 juin 2003 :

Un événement unique en Belgique : le tour des RAT Packs Belges en une journée !

Ca vous tente ? 420km de balade au départ des principaux RAT Packs belges.

Un départ de chez BMC à Erveville (près de Gand), un départ chez Mourin & Cie à Ath, un départ de chez Triumph Marche (dans les Ardennes) et un départ de chez Motor Service Strechts à Bertem.

Ce tour consistera à partir de la concession participante de votre choix, de passer dans chacune des autres concessions et par 4 points de contrôle imposés.

A votre passage dans chaque concession, un road book vous sera remis

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 Merzon/Monaco, Raid de Corse, Belgium RAT Pack Tour.

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

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

Around the packs

Ambérieux en Bugey – Strike Motos (01)

Un de plus ! La famille RAT française s'agrandit avec ce nouveau RAT Pack au pied des Alpes.

La concession est bien connue de certains d'entre-vous puisque vous avez pu voir son nom en 2002 sur une Daytona au 24h du Mans mais aussi sur la TT600 d'Eddy Velghe qui a remporté la TT600 Cup.

Le sympathique Pack Leader, Simon, travaille au planning 2003 pour vous proposer des runs durant cette saison.

Pack Leader d'Ambérieux en Bugey, Simon Cornélie au 06.14.29.26.94. ou simon.cornelie@wanadoo.fr

St Quentin – Oziol Motos (02)

Pack Leader de St Quentin, Yves Gamba au 06.10.53.80.40. ou YvesGamba@wanadoo.fr

Menton – Monaco (06)

Si vous êtes Triumphiste sur la région VariAlpes Maritimes et si vous souhaitez rejoindre la sympathique équipe du RAT Pack MC Côte d'Azur, n'hésitez pas à contacter le Pack Leader Gilles Lumes au 06.60.56.70.57 ou gilles.lumes@wanadoo.fr ou contacter directement le concessionnaire Road Spirit de Toulon.

De bon moments vous attendent avec ce RAT Pack de joyeux drilles ! Leur planning 2003 est en cours d'élaboration mais vous pouvez déjà noter que mi-octobre ils vous attendent pour le 3ème Raid de Merson – Mémorita Claude Bogliolo



Valence – Bouvier Motos (26)

Le planning des runs est en cours de préparation mais ce RAT Pack participe activement à la préparation du Raid de l'Ardèche du 13 au 15 juin 2003.

Pack Leader de Valence, Patrice Vézian au 06.71.23.32.03. ou patrice.vezian@wanadoo.fr

Nîmes – Technic Motos (30)

Alpina Run
25 au 29 juin 2003-01-22

En demi semaine plus le buffet de bienvenue et un pique nique le troisième jour :

200 euros par personne incluant également road-book, assistance sur place (légère), cadeaux souvenirs, CD rom de fin de run.



Pour nous accueillir nous allons utiliser les services de l'étape motards savoyarde : l'hôtel du Capricorne à La Léchère en Savoie.

Patrice et Gilles, eux même motards, vont nous accueillir dans un cadre très sympathique, à mi-chemin entre le Col du Petit St Bernard et le Col de la Madelaine.

Durant ces 5 journées vous allez, au gré d'un road-book que nous vous fournissons, organiser un notre compagnie les plus beaux itinéraires des Alpes avec de pittoresques incursions en Italie et en Suisse ...

Rendez vous sur place le mercredi 25 juin à partir de 10 heures pour un pot de bienvenue.

Une occasion unique de découvrir le plus beau massif européen et ses routes somptueuses. Fin juin, au milieu d'une nature en plein renouveau et parmi les sentiers incomparables vous aurez l'occasion de le parcourir dans les meilleures circonstances à l'abri de l'influence des mois d'été !

Pour plus de détails sur l'hébergement consultez le site de l'hôtel sur www.hotel-le-capricorne.com.

Attention, compte tenu de la capacité d'hébergement de l'hôtel il n'y aura que 50 places disponibles.

Pour réserver contactez dès maintenant
Hervé Duponts (M.E.B.) Pailhès 30170 Moroblet
+33 (0)4 66 85 42 96 ou fax +33 (0)4 66 85 40 57 ou par mail à hervé.hdp@wanadoo.fr

Fidèle d'inscription à votre disposition sur le site www.ratpackalpes.fr

Run de Salagou - 11 mai 2003

Montagne noire et Hérault, Corbières au programme, d'un run qui va consoler ceux qui ne pourront pas participer au Raid de Sardaigne. Départ à 9 heures du matin devant la concession pour découvrir des routes encore totalement inédites.

Inscriptions au magasin.

GP de France - 24 et 25 mai 2003

Déplacement vers le Nord pour les passionnés de GP ! Départ le Vendredi soir pour ne pas manquer les essais du Samedi matin au Mans. Nous pouvons éventuellement nous charger de la réservation d'un hôtel pour ceux qui ne voudraient pas profiter de l'ambiance bien particulière du camping dans l'enceinte du circuit. Attention nous ne pouvons pas nous occuper des billets d'entrée.

Toulouse – Road Master (31)

Le très récent RAT Pack de Toulouse a vu le jour en novembre 2002. Même si la période hivernale ne semblait pas a priori propice aux sorties moto, les triumphistes de la région commencent à se retrouver régulièrement autour du RAT Pack.



Qui a dit que les motards du sud étaient des pleutres ??

Nous nous sommes en effet réunis chaque mois à l'occasion d'une sortie d'environ 400 km. Si le temps n'était pas de la partie, ni le froid, ni le vent, ni la neige n'ont réussi à venir à bout de la détermination du groupe.

C'est en effet avec le même enthousiasme que les triomphants toulousain s'élancent chaque mois sur les routes virtuoses de la région. Les quelques inconvénients liés à une météo décidément récalcitrante sont déjà oubliés pour ne retenir que l'excellente ambiance qui règne au sein de ce groupe de passionnés.

Les prochaines sorties sont déjà en préparation. Plusieurs road-books sont d'ores et déjà prêts pour le printemps prochain. Il est à parier que soleil, bonne humeur et superbes routes seront au programme des mois à venir.

En attendant, les triomphes de la région sont invités à nous rejoindre à notre désormais traditionnel rendez vous hebdomadaire.

Tous les lundis à 20 heures au bar le 42ème avenue, 10 rue du port Montaudran à Toulouse (entre la place Dupuy et l'avenue Jean Flouat).

N'hésitez pas à contacter le Pack Leader si vous souhaitez prendre part à ces événements ou si vous désirez insérer le RAT Pack de Toulouse/Road Master.

Pack Leader de Toulouse: Hervé Bouquet le 06.23.41.41.04 ou hervebouquet@orange.fr

St Etienne – Millenium Moto (42).

Les 5 et 6 avril prochains aura lieu le Salon de la Moto de St Etienne (samedi : 9h30-20h ; dimanche : 9h30-19h).

Le concessionnaire Millenium Moto y aura bien sûr un stand avec le camion du Road Show et le RAT Pack de St Etienne sera présent.

A cette occasion, les membres du RAT auront un accueil tout particulier sur le stand mais tout les possesseurs de Triumph qui se présenteront à la concession avant le salon, se verront remettre un pass qui leur permettra d'accéder gratuitement au Salon.

A la fin du salon, un tirage au sort aura lieu pour vous faire gagner des cadeaux du RAT.

En marge du Salon, le RAT Pack a toujours deux événements au programme :

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 inscriptions et informations, contacter le Pack Leader de St Etienne, Wilfried Tédala au 06.12.55.22.77.

Metz – Moto Evolution 2 (57).

Ce vendredi 17 janvier, ce sont une quarantaine de personnes qui se sont retrouvés chez Moto Evolution 2 pour une réunion d'information sur le RAT et pour bien commencer l'année !

Après une présentation des activités du RAT sur la région et au niveau national par Rémi, le Pack Leader, tous ont pu s'informer sur le club autour d'un buffet campagnard bien garni...

Lors de cette soirée, une invitée de marque était présente : Christelle Orsi, que vous pourrez voir sur une Speed Triple lors de la Super Roadster Cup 2003. Une affaire à suivre ! (voir News).

Erreurs : une erreur de date s'est glissée lors de l'édition précédente concernant la participation du RAT Pack de Metz au Raid de Lorraine.

Voici donc, le planning définitif :

22 mars : Run de Printemps

17 – 18 mai : Participation au Raid de Lorraine

23 – 25 mai : RAT Rallye du GP de France : en route pour le GP de France !

7 juin : RAT Run

20 – 22 juin : RAT Rallye de la XIIème borne : participation au Rallye de la XIIème borne.

18 octobre : Ran d'Autonne

Pack Leader de Metz, Rémi Hauptmann 06.70.72.94.08 ou Hauptmannre@iad.com

Lille – Avenir Moto (59).

Pendant l'hiver, le RAT Pack de Lille a déterminé son planning de runs pour la saison 2003 :

27 avril : Run de Printemps – Un retour au source (!) avec une balade au Lac du Val Joly.

21 septembre : run d'Autonne – Un petit tour du côté des Monts des Flandres, une classique !

Bien sûr, il est à noter que sur la région auront lieu également :

Le 23 Mars : run de Bruges avec Mourin & Cie à Ath

Le 4 Mai : run des Caps avec Mourin & Cie à Ath

Le 22 juin : stage de perfectionnement à la conduite à Pillynbury

29 juin : Belgium RAT Pack Tour

Le 13/14 septembre : Raid du Hautain basé à Ath à 50 Km de Lille et il vous est tout à fait possible d'organiser un groupe au départ de Lille pour participer à ces événements proches de chez vous !

Pack Leader de Lille, Xavier Vermaut : 06.73.04.64.57 ou xvermaut@guidant.com

Bayonne – Esprit Moto (64).

Le programme du RAT Pack de Bayonne a été établi pour vous faire découvrir cette région mais aussi pour se faire des petits plaisirs en Espagne.

Voici leur calendrier :

13 avril : Run des Rameaux à Iraty. Un run cool à la journée à travers le Pays Basque nord et sud avec une halte à Iraty pour le déjeuner.

13/14 septembre : Raid des Bardenes. 2 jours de balade dans un désert pittoresque du nord de l'Espagne, entre Navarre et Aragon. Dépaysement garanti !!

Informations et inscriptions auprès du Pack Leader de Bayonne, Marc Hauvette au 05.59.42.23.95 ou edaw@club-internet.fr

Lyon – (69).

N'hésitez pas à me contacter si vous souhaitez participer à la mise en place d'un Rat Pack sur Lyon.

Je suis à votre service !

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

Montesson – Diagonale (78).

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

1er juin 2003 : Run de Blois (une version plus courte que celle de 2002, ...)

7 septembre : Run surprise, ... ???

Et toujours des repas organisés par Christophe dont vous pouvez trouver toutes les informations sur son site www.rat-paris.fr

Pour toutes informations concernant ces événements contactez le Pack Leader de Paris/Montesson, Christophe Chappat 06 72 84 59 92 ou christophe@chappat.com et aussi www.rat-paris.fr

Avignon – AD Motos (84).

Florence et son mari travaillent d'arrache-pied pour vous sortir des road-books de folie pour le week-end du 19/20 juillet.

Le Raid de la Lavande sera un grand moment ! Alors tous dans le Luberon !

Pack Leader d'Avignon, Florence au 04.90.74.12.87.

Limoges – Moto Move (87).

Le futur RAT Pack de Limoges se met en place mais contactez-moi si vous souhaitez apporter votre soutien et vos idées de balade, sorties, activités, ...

Vous pouvez contacter Frédéric Aïter 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.

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

23 mars : Run de Bruges

4 mai : Run des Caps / en passant par Arènes

24-25 mai : Week-end franco-belge avec le British Motorcycles Club.

29 juin : Belgium RAT Pack Tour

Informations et inscriptions auprès de Christian Mourin

+32 (66) 28 15 12 ou

mourin.c@twing.be

Ce RAT Pack

sera associé dans

l'organisation de divers

événements tels que

le Mistral Run

Marseille/Ath bien sûr mais aussi le Raid du Hainaut en Septembre.



Ertvelde – BMC

Le RAT Pack d'Ertvelde, le concessionnaire BMC, Bridgestone et le magazine Moto & Loisirs organisent un stage sur le circuit de Croix-en-Ternois (62) en France, le Lundi 14 avril.

Ce stage est ouvert à tous, débutants ou expérimentés et sera encadré

par 5 pilotes du magazine belge Moto & Loisirs.

Le programme de la journée comprendra une présentation puis des exercices pratiques tels que slalom, freinage, évitement.

L'après-midi vous roulez encadré par les journalistes et la journée se terminera par une séance de roulage libre.

Cette journée d'initiation se déroulera avec votre moto personnelle.

Nombre de places : 50 maxi avec 5 groupes de 10 personnes selon le nombre de motos.

Prix : 149€, repas du midi inclus

Informations et inscriptions auprès de Daniel/BMC au +32 (93) 44 64 44 ou bmc.bvba@pandora.be

Ce RAT Pack très actif a aussi un programme 2003 des plus divers dont voici les dates :

17/18 mai : Portes ouvertes et balade

24/25 mai : Run de Hoozel/Allernagne

15 juin : Run de l'Ace, Cali/Londres : en route pour l'Ace Café à Londres !! Rendez-vous à 9h chez BMC, embarquement 8h15 à Calais, embarquement retour 17h30 à Douvres.

29 juin : Belgium RAT Pack Tour

28 septembre : Run d'Autonne

Pour toutes informations/inscriptions sur ces événements, contactez le Pack Leader Marc Mass au 031644 39 50 ou marcmass@brigitte.com.net

Marche en Famenne – Triumph Marche.

Un nouveau RAT Pack vient de voir le jour en Belgique.

Celui-ci est basé en plein cœur des Ardennes Belges et a déjà participé activement à l'organisation et la réussite du Raid des Ardennes en août dernier.

Gageons que cette sympathique équipe nous prépare des runs de toute beauté en plein cœur de cette magnifique région.

Pour preuve un programme 2003 déjà bien rempli :

30 mars : Run Ardennes – Gagneux sur 270km. Départ 10h de la concession.

15 juin : Run de Luxembourg (province de Luxembourg – Grand duché de Luxembourg). Le départ est à 10h de la concession pour une balade de 259km.

29 juin : Belgium RAT Pack Tour.

Mais aussi 3 week-ends de portes ouvertes/essais les 5/6 avril, 21/22 juin et 27/28 septembre avec une balade le dimanche pour ce dernier week-end.

Pack leader de Marche, Didier de Spock - par e-mail 6039159@skynet.be ou via le site www.ratpackboudouxport.be

Pour toutes informations sur les différents événements de ces RAT Packs ou concernant les Rads, n'hésitez pas à consulter notre site web www.triumph.co.uk

PETITES ANNONCES

A Vendre
Tiger 955i 2002. 4000km.
Bulle haute, bequille
centrale, prolongateur garde
boue. €9500.
Tel: (France) 03.85.31.88.04.

A Vendre
Kit valises 03/2001
TBE pour Sprint ST.
Prix €580.
Tel: (France) 06.12.87.83.21.

Letters

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

Le bonheur au bout de la route.

J'ai acheté ma première Bonneville après mon retour du Vietnam à la fin des années 60. J'ai eu de nombreuses machines depuis mais rien de comparable à mon America d'aujourd'hui.

Un de mes objectifs était d'emmener l'un de mes deux filles pour un voyage à travers le pays et pour une destination de son choix. L'achèvement de cet objectif débute au Printemps dernier.

Ma fille aînée, Haley, et moi avons décidé de prendre la vieille Route 66, au début du mois de mai. Nous avons pris la route à Springfield, Missouri, en route vers l'Ouest et immédiatement nous avons pris conscience de l'âge de la route. Les mauvaises herbes couraient sur la

Haley essaye la place du pilote au milieu des Rocky Mountains.



A la dure

Mon épouse et moi avons récemment pris notre RS pour un fantastique voyage à travers l'Arizona, l'arborescent désert et les villes fantômes, le point culminant de ce voyage fut le 21 avril, Mo Mountain Devil, une route particulièrement à travers du Organ Pipe National Monument area. Je fut surpris du comportement de ma RS dans ces conditions. C'était comme une Tiger!

Giri Galgandhan, Diamond Bar, California

La RS de Giri dédaigne les problèmes du désert d'Arizona.



chaussée et la route étroite qui était à l'époque la route principale était restée telle quelle...

Les bâtiments abandonnés et les maisons penchées étaient les fantômes de quelques rives oubliées.

Nous avons voyagé avec le maximum de charge que puisse supporter la machine à savoir 22kg et deux adultes. Néanmoins, nous n'avons jamais senti la Bonne forcer, même en altitude. Missouri, Kansas et l'Arkansas furent traversés tranquillement pour en prendre plein les yeux de Haley, du haut de ses 2 mètres, antérieurement chaque jour se position à l'arrière de la moto.

La deuxième nuit, nous la passions à Clinton, Oklahoma au programme, Piggott, Arkansas d'une seule traite et dans un village à du matin. A 7 du matin, le ciel était noir et il y avait de fortes rafales de vent. Les prévisions météo étaient mauvaises aussi nous décidâmes de rester sur place et d'attendre...

Deux jours de grêle, d'orage et de tempête. Je déplorai de partir et d'alleroter la tempête. Ce qui s'avéra fut un test pour Triumph et pour l'expérience de ma fille.

Durant deux jours, nous roulâmes par des vents de 60km/h. Ajouté à cela la chaleur de l'est du Texas, cela était beaucoup moins amusant. Enfin, nous avons pu nous cacher derrière un rocher pour échapper au vent. Quand nous nous arrêtons, nous dignes des yeux et agitions nos bras. Finalement, la tempête et le vent nous

Des amis dans le besoin.

Sur la route du Loch Rannoch pour le dernier Highland Race de la saison en France, nous avons eu un grand Edinburgh lors de plates terrestres.

Résultat, une belle journée aux Uggones.

À cause des conditions, nous sommes incapables de continuer le voyage en moto et le coût du taxi pour se rendre à l'hôtel où se déroulait le raid fut de 240 € ! Mais l'hôtel le pays et nous voulions rencontrer les amis des autres raids, donc nous avons payé notre participation.

Le vieux soldat à la ferme.

Aussi loin qu'il m'en souviens, ma Triumph de 1916 est la seule survivante de l'époque où elle équipait le War Department. C'est l'une des 30000 machines que l'usine de Coventry fournies pour la Grande Guerre, mais bien que l'Imperial War Museum et le National Motorcycle Museum en possèdent deux identiques, aucune d'entre elle n'a les spécifications militaires.

Comme vous pouvez le voir sur les photos prises avec des membres de divers groupes historiques. Durant le dernier military choice rally à Detling en Angleterre, la moto reste est encore en forme.



Marc et Haley Dingfelder font une pause durant le voyage de leur vie.

quittèrent à Moriarty, New Mexico, et le reste du voyage fut magnifique. La joie de vivre un jour de pause sous un soleil magnifique sur la vieille Route 66 me remplit de joie. Le Grand Canyon au petit matin et le haut désert de Jerome, Arizona, en valent vraiment la peine.

Le voyage de retour nous emmena au centre des Rocky Mountains (Montagnes Rocheuses) et de l'Estes Park. Un merveilleux pays magnifique pour observer de fantastique voyage. Ce fut le point culminant de ce que je souhaitais pour ma fille et moi-même pour ce voyage.

Marc Dingfelder, Warsaw, Missouri, USA

Lors du petit déjeuner du dernier jour, nous nous préparâmes à partir lorsque Simon Carter nous remia 66 €, fruit d'une collecte. Nous sommes stupéfaits ! Quel geste magnifique de la part d'un club fantastique. Merci à tous pour votre contribution. Nous leur sommes profondément reconnaissants.

Pour finir, merci à Allen et Roy Skigg qui nous transportèrent durant l'événement et qui nous ramènèrent à Edinburgh.

Nous nous reverrons tous lors des futurs raids.
Peter and Wendy Jordan, England.

J'ai participé à divers événements, dont la Royal Military Parade à Bruxelles et le dernier show Military 2002 de Larkhill, Salisbury.

Chris Roberts, Preston, England.

La Triumph de la Première Guerre de Chris Roberts est la fière survivante de la génération passée.



TRIUMPH

GENUINE PARTS

Avec l'évolution, vous avez besoin de continuité, c'est pourquoi les pièces détachées Triumph fournissent à tous les possesseurs de Triumph d'Hinckley un haut niveau de service et de qualité.

LA PROMESSE D'UNE GARANTIE D'ORIGINE

Les pièces détachées Triumph sont fabriquées pour répondre aux spécifications de l'usine et conçues au plus haut niveau de qualité pour garantir un ajustement parfait tout le temps. Seul un remplacement par une pièce d'origine vous assure des performances et la sécurité identiques à celles d'une machine neuve.

UN SERVICE GARANTIE D'ORIGINE

Les pièces d'origine Triumph offrent le plus haut degré de service de qualité et de technicité, c'est pourquoi une équipe de professionnels qualifiés est basée dans notre centre logistique de 77.000m². Ce stock comprend plus de 18.000 références qui peuvent couvrir plus de 98% des demandes.

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

DES PRIX GARANTIES D'ORIGINE

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



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

Un produit d'origine.



www.triumph.co.uk

TRIUMPH
GENUINE PARTS

