

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE



No 28

Été 2003



TRIUMPH DANS LA COURSE...
Dans les paddocks avec l'équipe officielle



Tornado Jacket

cotentriumphbikes.free.fr



A FEELING OF
TRIUMPH 

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

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.



• International Managers:

Neil Webster
tel. +33 144 42 38 32 fax +33 144 42 38 38
email: neil.webster@triumph.co.uk



• France & Belgique:

Bertrand Goyet
tel. +33 144 42 38 32 fax +33 144 42 38 38
email: gpe@triumph.co.uk



Mike Barlow
tel. 27-11 487 700 fax 27-11 487 418
email: mbarlow@tbf.co.uk



Allemagne, Autriche, Suisse & Scandinavie: Roger Rudge
tel. +49 348 88 47 70 fax +49 348 88 47 70
email: rudge@rudge@triumph.co.uk



Amérique du Nord:
Greg Casey
tel. 616 664 329 x2019 fax 616 664 3223
email: gcasey@tds.com



Grèce:
Sofia Haradi
tel. +30 690 100 100 fax +30 690 100 102
email: sofia.haradi@triumph.gr



Italie:
Alessandra Gasperini
tel. +39 02 761 564 fax +39 02 761 5201
email: ag@triumph.it



Nouvelle Zélande:
Leigh Beckham
tel. 61 216 1411 fax 61 216 486
email: leigh@triumph.co.nz



UK & administration:
Simon Carter
tel. +44 165 81935 fax +44 165 62281
email: simon.carter@triumph.co.uk

Pour nos répertoires, appelez notre administration au +44 165 819352 avec votre numéro de carte VISA ou MasterCard, par chèque à envoyer à l'adresse suivante: PO Box 83, Wincley, Leicestershire, LE19 3ZJ Angleterre, ou en ligne avec www.triumph.co.uk. Suivez le lien vers le RAT. Répondez le RAT et sélectionnez votre langue.

www.triumph.co.uk

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Wincley, Leics, LE19 3ZJ Angleterre et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Redacteur en chef: Neil Webster
Production: Red Square Graphics
Publicité: Sally Weston,
Womersley Group Publications,
Tel +44 (0)1773 39609
Fax +44 (0)1773 394746
Email: sallyw@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 obtiennent toute responsabilité quant à l'exactitude ou la présence 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

Le retour de la course sur l'île de Man. La star du stunt choisit la Speed. Nouvelles du monde Triumph.

8

Les stars de la piste

L'équipe Triumph ValMoto est le fer de lance du premier programme officiel de course de l'usine d'Inckley. Un regard sur les paddocks.



16

Dans les Rocheuses

Une expérience inoubliable d'un groupe de copains au cœur des Rocheuses Canadiennes.

22

Inspirations classiques

Un style racer japonais, des années 60, servit d'inspiration pour la pièce principale de ce projet de loi Casey.

26

Un héros au long court



L'Australien Sid Goodsell a établi un record du monde en conduisant une Triumph pendant 13 jours et 13 nuits en 1937. Une histoire incroyable pour un dénouement incroyable.

30

Lettres

Deux membres du RAT décident de tenter l'iron Butt.

31

RAT+World

Les membres ont partagé quelques moments fantastiques en ce début d'année et beaucoup d'autres arrivent. Reportages et avant-premières dans votre région.

39

Privileges membres

Tenez le meilleur partie de votre adhésion au RAT avec nos partenaires et leurs privilèges.

Retour sur l'île de Man pour l'équipe officielle

Triumph est de retour en force aux courses du TT de l'île de Man en juin. Les pilotes de l'équipe Triumph ValMoto, Jim Moodie, John McGuinness et Bruce Anstey participeront aux courses de 600cc Production et Junior races avec la nouvelle 600.

Epreuves sur routes fermées, le TT est un énorme challenge pour la nouvelle équipe, dont le travail de développement est essentiellement basé sur le Championnat Britannique de 600 Supersports.

Pour aider à la préparation du TT, l'équipe a participé aux courses sur routes du North West 200 en Irlande du Nord en mai, Anstey ayant réalisé une excellente seconde place.

Le team manager Jack Valentine est un expert renommé du TT, avec 15 victoires sur le célèbre circuit de l'île, et son choix de pilotes pour l'édition 2003 ne laisse aucun doute sur le challenge de Triumph. Moodie a remporté six fois le TT sur différentes machines et McGuinness et Anstey ont acquis une certaine notoriété en courses de clubs.

"Je crois que nous aurons l'équipe la plus forte," dit Valentine. "J'en ai gagné l'année dernière en course junior pour mon équipe et John et Bruce sont des vainqueurs potentiels. Nous avons d'excellentes chances dans les deux courses et nous travaillerons pour aboutir au succès d'un constructeur britannique au TT."

"Triumph Product and Racing Manager Ross Clifford est sûr de la combinaison de l'expérience, du savoir-faire et de la technologie, et que 2003 sera une grande année pour le retour de Triumph sur l'île."



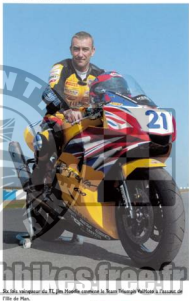
"Triumph s'engage vraiment pour le TT" dit Clifford. "Nous avons eu de nombreux succès par le passé mais il était temps que l'usine s'engage dans tel challenge."

"La Triumph Daytona 600 ValMoto est rapidement devenue une

Le Team Manager Jack Valentine.

machine de course et qui est parfaite pour la catégorie Junior TT, tandis que la force des motos de route leur permettant de briller en catégorie Production 600."

Pour suivre l'actualité du Team Triumph ValMoto au TT, au North West 200 et au Championnat Britannique de 600 Supersports, connectez-vous sur www.triumphvalmoto.com.



La 600 ValMoto du TT. Jim Moodie, commande le Team Triumph ValMoto à l'occasion de l'île de Man.

Triumph au cinéma

Cette année, Triumph fait le forcing sur grand écran !

En effet, pas moins de quatre films à l'affiche avec des Triumph en vedette.

• Johnny English - avec Rowan Atkinson (Mr Bean) est une parodie des films d'espionnage et plus particulièrement de James Bond. Vous y retrouverez une des références de la gamme Triumph : la Speed Triple chevauchée par

Nathalie Imbruglia !

• Terminator 3 - avec bien sûr Arnold Schwarzenegger ! Le 3ème opus de ce héros devenu culte. Cette fois vous y verrez pas moins de 3 Bonneville !

• Daredevil -
• Comment lourder son mec en 10 jours - avec Matthew McConaughey. Vous y verrez également une Bonneville.

Bref, des Triumph super star sur tous les grands écrans !



Rio, la star du foot prends la pose

Les stars Britanniques du football Rio Ferdinand et le duo prêt-à-porter Ben Sherman se sont associées avec Triumph pour créer l'ultime association du style et de l'attitude pour une campagne de publicité explosive.

La pub, montrant le footballeur de l'équipe d'Angleterre et de Manchester United chevauchant une Sprint RS, a attiré tous les suffrages, et plus particulièrement dans la presse non-spécialisée.

Pour le fan de football et détenteur d'un ticket annuel pour la saison de Manchester United, Steve Parrington concessionnaire Triumph (Motorcycle Centre Orrell), c'est un rêve qui devient réalité.

Contacté pour fournir une machine pour les photos, il n'a pas seulement préparé la machine, mais l'a arborée personnellement. "Ce fut une longue journée, mais une fantastique expérience", se souvient-il. "Rio était très impressionné par la RS, et s'il n'avait pas eu de restrictions contractuelles, je reconnais que j'aurais pu lui vendre quelques motos !"

La campagne continue et sera complétée par un concours avec une Daytona 955i en guise de premier prix. La moto est toujours en vitrine dans la vitrine du magasin de Londres de Ben Sherman sur Canary Street.



Un Tiger dans « L'enfer du Nord » !

Nombreux sont ceux qui connaissent cette grande épreuve cycliste « Paris - Roubaix ».

Comme déjà depuis de nombreuses années, TRIUMPH S.A. a de nouveau fourni pour l'édition 2003 de cette épreuve, le 13 avril dernier, un Tiger spécialement préparé pour cette épreuve.

En effet, les journalistes ravis des performances de cette machine, valaient au maximum le potentiel du trois cylindres qui pour l'occasion est chargé de plus en plus.

Ainsi équipé, le Tiger s'accommode parfaitement des pavés du Nord et des routes particulièrement cassantes !



Speed Triple Super Roadster Cup

Christelle Orsi a effectué sa première course en Super Roadster Cup sur la Speed Triple lors des courses de levé de rideau des 24h du Mans des 12 et 13 avril derniers.

Bien qu'en convalescence suite à une opération du dos, Christelle n'a pas hésité à enlever la Speed pour participer à cette première manche dans un cadre impressionnant !

Partie en 15ème place (21 engagés) sur une piste glissante, Christelle ne pu tenir l'avant de sa machine lorsqu'au 2nd tour elle voulu faire le freinage à une Aprilia Tuono R. Chute sans gravité pour la Speednette qui repart gonflé à bloc pour la 2nd course à Nogaro (3/4 mai).

Pour preuve, une 15ème place bien méritée lors de cette 2nd manche et le 1er point marqué au championnat.

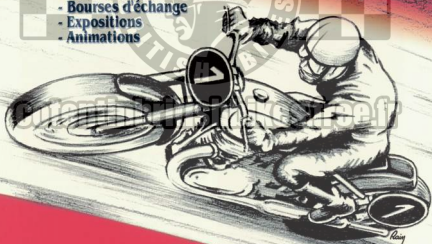
Une belle récompense lorsqu'on sait qu'il y a encore quelques semaines Christelle s'est faite opérée d'une hernie discale...



THE BIKERS' CLASSICS

SPA-FRANCORCHAMPS 16 & 17-08-2003

- Essais libres
- Bourses d'échange
- Expositions
- Animations



INFOS

Tél. +32 (0)87-53 90 10 — Fax +32 (0)87-53 90 01

E-mail info@bikersdays.com

www.BIKERSDAYS.com

Bikers Classics à Spa – 16/ 17 août

Les 16 et 17 août prochains aura lieu pour la première fois en Belgique un événement exceptionnel : le Bikers Classics.

Un week-end exceptionnel sur un circuit exceptionnel !

Ces deux jours seront entièrement consacré aux motos anciennes et vous pourrez voir courir sur cette piste mondialement connue des centaines de motos classiques...

Un moment à ne manquer sous aucun prétexte !

Nous vous réservons quelques surprises pour ce week-end hors du commun !

En effet, tous les possesseurs de Triumph pourront effectuer 2 tours de ce circuit exceptionnel le samedi et le dimanche... Un moment unique à vivre !

Mais ce n'est pas tout !

Nous vous proposerons également d'essayer de nombreux modèles de la gamme sur les petites routes autour du circuit... (pour tous renseignements pour ces essais, rapprochez-vous de votre concessionnaire).

Alors venez nombreux pour ce 1er grand rassemblement classique en Belgique !



La star du stunt choisit Triumph

Le Champion mondial de stunt, Kevin Carmichael, utilisera des Triumph pour défendre son titre en République Tchèque en Juin.

Il pilotera, lors de la saison 2003, une Speed Four et une Speed Triple lors du MSR Roadshow qui accueillera également Jamie Squibb, Champion Britannique de saut freestyle.

Kevin sera la star du prochain 'MotoAction' organisé par le magazine moto hollandais 'KickStart' sur le circuit de Zolder en Belgique le 14 et 15 Juin prochain.

Elegance classique

Une nouvelle gamme de 12 montres de très haute qualité est maintenant disponible chez vos concessionnaires Triumph.

D'une fabrication de très haute qualité, le choix s'étend du chronographe Suisse au chronographe sport.

Toutes ces montres ont une garantie de 24 mois et sont présentées dans un étui en cuir.

La collection de miniatures Triumph se voit dotée de cinq nouveaux modèles.

La Sprint ST et la Bonneville sont maintenant disponible à l'échelle 1:18, tandis que les Daytona 955, Sprint RS et Speed Triple sont produites au 1:12 mais avec des détails plus précis.

Tous ces modèles sont maintenant disponibles chez vos concessionnaires Triumph.



Elizabeth Alan Ltd

Fine Art to edify, uplift and inspire.



"Triumph - 100 Years"
by Billy

A limited edition print of 1000 signed and numbered by the artist, taken from the original oil painting. Print size 71x 51cm price £40 (62 euros Approx).

"I am very pleased with my print and the service from Elizabeth Alan Ltd" Wolfgang Peters, Germany

"I highly recommend Elizabeth Alan Ltd, for their outstanding service, price and quality." Jon Stott, USA

Post and packaging included in the UK, add £5 for Europe and £10 for the rest of the world. Visa, Mastercard, Switch & Amex accepted.

Tel: +44 1782 777800 www.elizabethalan.com
Elizabeth Alan Ltd, PO Box 1917, Stoke on Trent, ST7 4YN, UK
Visa, Mastercard, Switch & Amex accepted. Order form on the website

ILS ONT RELEVÉ LE

C'est par l'intermédiaire du team Val Moto, officiellement reconnu par l'usine, que Triumph revient à la compétition. Les toutes nouvelles Daytona 600 vont faire la totalité du Championnat Britannique Supersport. Elles ont commencé les hostilités à Silverstone. Chris Pearson vous en parle.



E DÉFI.

Le retour officiel de Triumph à la course après une absence d'une trentaine d'années, ne pouvait se faire que par une équipe au top niveau extrêmement compétente. C'était essentiel pour faire face à tous les aléas dans cette quête de succès.

La compétition Supersport 600 cc étant extrêmement pointue, la plupart des équipes en présence ont de nombreuses saisons d'expérience ce qui leur donne une avance certaine sur le plan du

développement de leurs machines. Triumph ne bénéficiant pas de ce luxe, s'est adressé à un grand professionnel, Jack Valentin, auparavant connu comme boss du team V&M, pour la prise en charge en leur nom. Les amateurs de courses ne sont pas sans connaître les livrées tape-à-l'œil jaune et rouge des machines V&M lors de leurs nombreuses victoires au TT et dans tout le Royaume Uni. L'objectif est, pour l'usine, de revenir à la compétition en s'appuyant sur ce passé glorieux avec la nouvelle Daytona 600.



EN FAIT, IL APPARUT VITE QUE CE MOTEUR AVAIT ÉTÉ DESSINÉ EN PENSANT À LA COURSE, ET D'APRÈS LES RÉSULTATS DES TT600 NOUS SAVONS QU'IL ÉTAIT PORTÉ PAR UN TRÈS BON CHÂSSIS.



La nouvelle équipe nommée ValMoto se trouve en une situation absolument unique dans la mesure où ils courent sur une machine entièrement nouvelle, inédite depuis j'ai été au guidon. Sans l'appui d'aucune donnée en dur. C'est pourquoi l'expérience de Valentine et de son équipe s'avère irremplaçable.

Steve Miller, véritable gourou des moteurs, qui travaille depuis toujours chez Jack Valentine - (le M de V&M) - s'occupe du développement de celui de la Triumph ValMoto Daytona 600. Bien que le bloc standard soit sans nul doute l'un des meilleurs de sa classe, produisant 112 CV à 12.750 tr/m, en compétition et surtout en Supersport, au vu de la concurrence, il en faut forcément un petit peu plus !

Sa capacité à extirper le moindre petit cheval du plus petit recors, quelle que soit la machine et sa motorisation, a fait de Steve qu'il est considéré dans le monde des courses comme le meilleur des moteurs au point. La structure ValMoto lui permet de se concentrer uniquement sur cette facette du problème. Il est le responsable du programme moteur et course de Triumph ValMoto, et également celui des recherches en matière de hauts moteurs et d'injection.

« J'aime les gages », dit Steve, « et dans ce genre

de travail il y a toujours des défis. La vitesse à laquelle évoluent les machines implique qu'il y a un flux permanent de nouvelles composantes et de techniques actualisées.

La technologie devient un des facteurs les plus importants de course de moto et rester à la tête du racoir est essentiel pour réussir à ce point. C'est formidable pour nous quand nous réussissons à faire triompher dans une course importante une machine préparée par nos soins. »

Steve s'aperçut très rapidement que la Daytona 600 avait la possibilité de réussir en Supersport, et il fut très enthousiasmé à l'idée de coopérer avec le manufacturier britannique. « Du premier coup d'œil j'ai vu que ce moteur pouvait produire de la puissance, il a une excellente classe, une boîte de vitesse solide et les plus grosses soupapes que j'ai jamais vues !

« En fait, il apparut vite que ce moteur avait été dessiné en pensant à la course, et d'après les résultats des TT600 nous savons qu'il était porté par un très bon châssis. La catégorie Supersport ne permet que des réglages mineurs, mais depuis le début nous avons essayé 9 ou 10 configurations de culasse et de profils d'arbre à cames. L'expérience nous dit ce qu'il ne faut

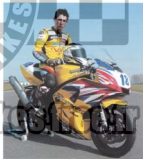


pas faire, mais chaque machine étant différente il faut essayer toutes les configurations jusqu'à ce que cela nous convienne.

« Chez ValMoto nous avons toujours au moins un moteur sur le banc de travail et notre programme de développement suit son cours. Nous re-configurons l'allumage et nous travaillons de très près avec Mikron sur un nouveau système d'échappement – mais je dirais quand-même que le moteur de la Triumph ValMoto Daytona 600 est déjà aussi bon que le moteur de la V&M Racing Yamaha Réarjet. Nous avons travaillé pendant des années. À l'occasion de contribuer au développement d'une machine toute nouvelle, de surcroît britannique, est un travail assez excitant. Le niveau d'engagement de Triumph dans ce projet ne pose aucun problème. Si nous avons besoin de quoi que ce soit, ils n'hésiteront pas à envoyer un essayeur par l'autoroute M1 pour nous faire parvenir les pièces indispensables dans les heures qui suivent. Si nous avons travaillé avec n'importe quel autre constructeur, il est peu probable que nous aurions disposé d'une machine dans notre atelier, nous l'aurions juste eue pour la mise au point sur la piste. »

Lors de la première sortie de l'équipe, la manche de Silverstone du Championnat en mars, le plus jeune de l'équipe, Craig Jones - 18 ans soit respectivement le plus rapide des deux pilotes, il avait fait 11 aux essais et fini 9 en course ce qui pour un début, était assez impressionnant. Le second pilote, l'expérimenté, Jim Moodie n'est pas à blâmer puisqu'il finit 13 en course, dans le sillage du groupe de tête. L'un dans l'autre ce fut un excellent début pour l'équipe ValMoto. La clé de tout jugement est le temps au tour, et dès le début les deux pilotes ont atteint des temps bien en-deçà de ce que l'on peut espérer pour des machines toutes nouvelles.





Craig Jones

JACK VALENTINE ET SON ÉQUIPE SONT SI IMPRESSIONNÉS PAR LES PROGRÈS ENREGISTRÉS PAR LA NOUVELLE DAYTONA, QU'IL ONT EU L'AUDACE DE S'ENGAGER CETTE ANNÉE AUX PRESTIGIEUSES COURSES DU TT DE L'ÎLE DE MAN.



Présentée pour la première fois lors de la NEC Bike Show de 2002, la Daytona 600 s'avère être radicalement différente de toute la gamme Triumph, elle se trouve d'emblée dans la classe la plus compétitive du genre.

D'origine la Daytona 600 fait tout juste 165 kg, mais ce sont 20 kg que l'on va pouvoir éliminer en version course ! De même la préparation moteur effectuée par Mellor fait passer la puissance à 130 CV contre les 112 de la version standard. En classe Supersport le règlement oblige à garder les freins d'origine, ce n'est pas un problème, Triumph a toujours excité sous ce rapport, et la Daytona ne déroge pas à cette tradition avec ses disques flottants de 208 mm et ses étriers 4 pistons.

Tout véritable effort en course demande des appuis totaux à tous les niveaux. Triumph procure à ValMoto non seulement tout ce dont ils ont besoin, mais aussi une liste impressionnante de sponsors avec l'aide desquels la 600 peut être développée.

C'est en particulier la lubrification qui est prise en charge par une autre société anglaise, Morris Lubricants. Leurs 130 années d'expérience leur ont permis de mettre au point une gamme de lubrifiants à hautes performances, une gamme spécifique pour des motos à rendement élevé. Ils nous proposent également tout un ensemble d'huiles pour moteur et boîte conçues pour absorber les contraintes que seules des machines de course de puissance élevée peuvent infliger. Ils nous fournissent également toutes les autres huiles et liquides requis sur une moto depuis la suspension jusqu'aux agents nettoyants.

DÈS LE DÉBUT LES DEUX PILOTES ONT AFFICHÉ DES TEMPS BIEN EN-DEÇÀ DE CE QUE L'ON PEUT ESPÉRER POUR DES MACHINES TOUTES NOUVELLES.

Au point de vue pneumatiques, il existe une grande histoire d'amour entre Pirelli et ValMoto, le constructeur italien ayant, par le passé, équipé bon nombre de machines du team victorieuses. C'est pour cela qu'ils continuent à leur faire confiance, surtout que la gamme italienne se marie fort bien avec le tarmac des circuits anglais !

Jack Valentine et son équipe sont si impressionnés par les progrès enregistrés par la nouvelle Daytona, qu'ils ont eu l'audace de s'engager cette année aux prestigieuses courses du TT de l'île de Man. C'est une équipe expérimentée composée de Jim Moodie, John McGuinness et Bruce Anstey qui sera chargée de piloter le trio de Daytonas 600 Triumph ValMoto dans les classes Production et Junior (Supersport).

Cette décision significative n'a pas été prise à la légère, mais la confiance est là et vous verrez qu'il y a de grandes chances pour que la Triumph ValMoto surprenne en bien lors de cette épreuve exigeante et combien spectaculaire du sport motocycliste.

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 comprends plus de 18.000 références qui peuvent couvrir plus de 98% des demandes.

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

DES PRIX GARANTIES D'ORIGINE

Notre politique 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.

TRIUMPH
GENUINE PARTS



www.triumph.co.uk



Montagnes, ours et 'Moosedrool'

L'aboutissement de quatre ans de préparation pour le voyage de Charles Hill pour rendre visite à un vieil ami dans les Rocheuses Canadiennes. Le résultat est un voyage inoubliable plein de « meilleurs moments ».



Centre Nord du Yellowstone National Park.

En août 1998 mon vieux pote de balade Phil Klemmer (d'embrayage d'Adams à Post Falls, Idaho. Avec mes deux autres équipiers de balade Brad Tuzon et Jeff Kirves, j'ai immédiatement préparé une randonnée à moto pour lui rendre visite. Nous avons décidé de rouler jusqu'à Post Falls et de faire un tour dans les Canadian Rockies avec Phil en guise de guide.

Après quatre ans de préparation, la dernière semaine d'août 2002, nous avons chargé nos motos sur le camion (pas d'excuses) de Jeff, un 510 Blazer, et en route pour l'Idaho. Traçant la route, nous sommes arrivés chez Phil, 56 heures plus tard.

Le lendemain matin, nous chargeons les motos et en route pour le Canada. Phil et Brad voyage tous deux sur BMW, Jeff et moi-même sur Triumph – là, une Trident de 1995 Trident et moi une Daytona 1200 de 1996.

Avec Phil en tête, nous avons atteint la Colombie

Britannique en suivant la route le long du lac Kootenay, un lac de glacier long de 145 km d'un bleu profond bordé des deux côtés de montagnes. A Kootenay Bay, nous avons pris le ferry pour Ballfour, et ensuite le Nord vers Kaslo B.C., notre étape du premier jour.

Kaslo a une histoire riche, avec le commerce du bois et un port minier pendant les années 1800. Notre camping, au Viverrin Park près du lac sur les hauteurs de la ville, avec l'air frais en soirée et le faible taux d'humidité était un endroit parfait après le temps de chien que nous avions eu depuis Dixie.

Le lendemain matin, après un succulent petit déj' et une conversation avec un couple Britannique au sujet de nos Triumph, nous quittons Kaslo. Je me suis souvenu plus tard de la réflexion de Brad concernant tout l'intérêt porté à nos Triumph où que nous nous arrétions ce que les BMWistes semblent ignorer. Que puis-je dire ?



Vue du camping de Kananaskis County

Glacier National Park, Colombie Britannique



coentinbritishbikes.free.fr



Hidden Lake, Glacier National Park, Montana.

CONTINUANT VERS LE NORD, UNE AUTRES SÉRIES DE HAUTES MONTAGNES, ENCORE PLUS SPECTACULAIRES QUE LES PRÉCÉDENTES, APPARAÎSSENT OÙ QUE NOUS NOUS TOURNIONS.



Glacier National Park, Columbia Britannique.



Route 40 au Kananaskis County.

En route vers l'Ouest et New Denver, ensuite le Nord et Nakup, nous attrapions un autre ferry pour traverser le Lac Upper Arrow vers Shelter Bay. Les fermes étaient énormes et le mieux de tout... gratuits ! Les Canadiens l'imposent sur le travail !

Continuant vers le Nord, une autres séries de hautes montagnes, encore plus spectaculaires que les précédentes, apparaissent où que nous nous tournions. Empruntant la Trans-Canada Highway, nous avons roulé à l'Est traversant le superbe Canada Glacier National Park, au travers du Continental Divide dans Alberta et jusque Lake Louise, arrivant au couché du soleil.

Lake Louise, avec ses boutiques, ses cafés, ses hôtels première classe et ses restaurants, est une destination touristique de premier ordre. C'est bien évidemment entouré des plus belles montagnes. Nous avons passé la nuit dans une auberge de jeunesse parce que tous les campings étaient fermés à cause des ours. Ce soir, au Mountain Restaurant, nous avons dégusté nos premiers buffalo burgers et bon sang ! ils étaient excellents ! Cette journée de route, de Kaslo à Lake Louise, fut faite dans le plus beau décor que j'ai vu de ma vie !

Le lendemain nous avons fait un voyage d'un côté, roulant au Nord vers le Ice Fields Parkway dans le Banff National Park. Nous avons eu juste assez de temps pour atteindre le Bow Pass (2.066m) avant de revenir. La vue du haut du col découvrait l'intérieur des Canadian Rockies, et était à couper le souffle.

De là, nous pouvons voir ce qui était le début des véritables hautes montagnes, à 3.000m et plus. La balade à Bow Pass fut également incroyable. Il y avait des quantités de montagnes couvertes de glaciers, de



Kananaskis Country au Cœur des Canadian Rockies.



Prendre un bol d'air au Bow Pass.

chapes d'eau et de lacs aux eaux d'un bleu incroyable. Mais CE jour devint le jour dans le plus beau décor que j'ai vu de ma vie !

Retenant à Lake Louise, nous traversons Banff, une autre ville fabuleuse entourée d'incroyables montagnes, continuant vers Canmore (idem que précédemment) avant de tourner au Sud vers Kananaskis Country.

Au camping, nous avons choisi un teepee et avons fait un superbe feu de camp avec du bois fournis par le magasin du camp. Où que vous campiez au Canada, nous avons vu qu'il était prohiber de se balader dans les bois et de faire des feux. C'est une des raisons pour lesquelles tout semble si beau et naturel.

Le lendemain, nous avons pris la route de l'Est vers Longview, fanquée à droite des Rockies et à gauche du Livingstone Range. Les routes sont généralement droites, traversant des champs de collines et d'herbe. Un peu de changement: après les montagnes violeuses des trois jours précédents.

Quelle région intéressante, située dans les hautes plaines, et avec ses moulins à vent. Il y en a plus de 150



Bow Pass, Icefields Parkway, Banff National Park.

J'AI RAMENÉ À NOTRE TABLE MON MOOSEDROOL APRÈS QUOI MES COPAINS EN COMMANDÈRENT ÉGALEMENT. DEPUIS, DÈS QUE L'OCCASION SE PRÉSENTE, NOUS COMMANDONS UN MOOSEDROOL.



Charles Place, Babb, Montana - Un vrai bar de cowboy.



Le port de Kaslo, Colombie Britannique.

dans toute la vallée. Faisant 30m de haut, leur 3 pales alimentent un générateur. Nous nous sommes arrêté dans une station et après avoir rempli mon réservoir de "royal gallons", je demandais au gérant : si l'électricité de cette ville était fournie par les moulins à vent ? "Non," dit-il, "nous vous la vendons." Gentils ces Canadiens.

Nous arrivions à Waterton seulement pour découvrir que le camping était complet. C'était vendredi et la première nuit du week-end du Labor Day. Le gardien nous suggéra d'essayer un autre camping, Belly River, à 15km au Sud. Ce que nous fîmes, obtenant ainsi la dernière place, et achetant du bois pour le feu et installant nos tentes.

Il était temps maintenant de trouver de quoi dîner et la ville la plus proche, Babb, Montana, était à 40km de là. Nous nous dépêchions - la frontière USA - Canada fermant à 22h et il était déjà tard.

Sur le chemin de Babb, un énorme cerf traversa juste devant Jeff. Heureusement, il n'eut aucun problème pour l'éviter mais à partir de là nous avons eu une «cerf phobie». Dans Babb, nous avons dîné dans un bar de cowboy du coin appelé Charlie's Place. Je sais que c'était un bar de cowboy parce qu'il était rempli de vrais cowboys avec des éperons-ah-jingle-jangle-jing et du fumier de vache sur les talons - Vraiment !

Je demandais au barman ce qu'il avait à la carte. Il



Logan Pass, Glacier National Park.

répondit "Qu'est-ce t'aime ?" Je répondis doux et pas trop amer et il rétorqua "Ben, ce n'est ni du Moosedrool." Ce fut un moment magique d'un autre voyage. J'ai ramené à notre table mon Moosedrool après quoi mes copains en commandèrent également. Depuis, dès que l'occasion se présente, nous commandons un Moosedrool. J'ai même acheté le T-shirt.

Après avoir avalé nos buffalo burgers, nous filons vers la frontière en évitant soigneusement dans la pénombre les taureaux errants sur la chaussée, depuis que le Montana était une prairie grande ouverte. De retour au Canada avec dix minutes d'avance et devantant un fantastique son et lumière d'un orage se préparant, nous nous hâtions vers le camping.

Nous avons ensuite pris le chemin du retour vers les USA. Quel choc culturel ! Entre le très relax Canada et le pays des cowboys «pendés». Ce matin, au petit déj à St. Mary, Montana, entouré de majestueuses montagnes, je pensais, "Tu ne peux avoir rien de mieux que ça." Mais c'était avant que nous arrivions au Glacier National Park et prenions la Sun Road.

Au Canada, nous avons principalement pris les routes des vallées, mais au Glacier vous montez en altitude au Logan Pass. Ce col n'est qu'à seulement 1.800m mais la route pour y monter est incroyable. La route serpente en bordure d'un précipice de 300m, au travers des tunnels, des chutes d'eau et des glaciers à chaque virage. C'était fantastique ! Le point de vue au Hidden Lake est vraiment ce que j'ai vu de plus beau de tout ce voyage !

De Logan Pass, nous sommes descendus par le côté Ouest du Glacier, traversant des chutes d'eau monumentales, des glaciers couvrant les montagnes, des lacs translucides, et des torrents bouillonnant, pour retourner vers le plat pays. Nous avons poussé jusque

Post Falls en arrivant chez Phil vers 11h, fatigués mais heureux de notre voyage et de nos vacances à moitié finies !

Le lendemain matin, nous chargeons les motos sur le camion pour 12h de route vers Yellowstone. Que dire de Yellowstone qui n'est pas déjà été dit ! C'est tellement différent de ce que vous pouvez voir ailleurs dans le monde.

Durant trois jours, nous avons voyagé dans le parc sur nos motos en prenant notre temps pour observer la vie sauvage : cerf, caribou, cogette, bison, daim et bouquetin mais pas d'ours. Les ours noirs étaient dans notre camping une nuit mais bien que nous l'ayons vu les jours suivants, nous avons dormi comme des bébés.

Pendant notre visite de Yellowstone, nous sommes allés à Beartooth Pass, tout motards qui se respecte doit avoir pris cette route au moins une fois dans sa vie. Elle grimpe au travers d'une superbe forêt et les lacets vous emmènent jusqu'au sommet qui culmine à 3.400m. Vous pouvez voir jusqu'à 150km à la ronde. L'environnement rocailleux, les rochers et la garigue se marient parfaitement.

Quittant finalement Cooke City nous avons emprunté la Chief Joseph Scenic Highway. Cette étrange route passe par le Dead Indian Summit (2.500m) sur le chemin vers Cody, Wyoming avant 2 jour 1 de voyage pour rentrer à la maison à Atlanta (300m).

Nous avons passé 15 jours sur la route, parcouru environ 3200km à moto et 8700km avec le Blazer de Jeff. Nous n'avons pas rencontré le moindre souci, mais après quatre années de préparation nous avons quelques doutes.

Notre prochain voyage... voyons voir, qu'y a-t-il derrière le Bow Pass?...

Une moto à la carte

Si un constructeur anglais de motos cherche un moteur britannique pour animer sa propre moto, à qui pourrait-il s'adresser sinon à Hinckley ? Chris Pearson nous raconte.

Tout comme sa dernière création, Ian Cramp a un pedigree vraiment spécial. Ce designer a formé son fils à Coventry à côté de la salle à manger devant passer l'après-midi à l'école et se faire à son tour les 100 heures nécessaires du permis de piloter, et son premier amour, la moto.

Précédemment, Cramp avait été l'un des premiers à appliquer la technique de l'injection de carburant sur des machines de course, et plus d'un lecteur se souviendra de cette « Lightning » qu'il avait conçue. Il y a quelques années pour courir en GP... Ce fut sa première tentative, couronnée de succès.

Cramp est l'un des rares capable de concevoir, de dessiner puis ensuite de construire une machine. Grâce

sur son génie : il est aussi capable de la piloter...

D'où son extraordinaire compréhension de la machine et de la meilleure façon de la faire fonctionner !!

Il est à la fois le concepteur et le pilote !!

Après la pas mal d'articles de lan sur le sujet, je dois reconnaître que personnellement je suis d'accord avec ses idées sur comment améliorer une moto, et surtout de la faire aller le plus rapidement possible quel que soit la courbe du virage, le tout avec le plus de plaisir et de sécurité possible.

Sa dernière création est un mélange de moteur et de systèmes modernes, allié au style des années 50. Il a imaginé la « Crampton » au Japon, dans un bar, sur le coin du comptoir après avoir buères... Après qu'il se soit trouvé nez à nez avec un 350 Honda Twin, conçu sur le même style... et décorée d'un badge Norton !!



cotentin british bikes france



La création de Ian Cramp alliant le style années 50 à la Triumph Sprint RS.



La fourche Girler.

CRAMP EST L'UN DES RARES CAPABLE DE CONCEVOIR, DE DESSINER PUIS ENSUITE DE CONSTRUIRE UNE MACHINE. LA PLUPART DU TEMPS SANS COMPROMIS.

...La Honda était l'une des nombreuses machines de ce genre que l'on pouvait rencontrer au Japon. Les japonais étaient friands de ce genre de bizza, copie des motos britanniques des sixties et l'on rencontrait souvent au pays du Soleil Levant quelques uns de ces café-racers... une sorte de culture post-hazillots !!

"Sacrilège" se dit l'Anglais à cette découverte. Une fois la gueule de bois disparue, l'ingénieur Cramp réfléchit un peu plus à l'idée et se dit soudain que ce n'était pas aussi fou que cela... En y regardant de plus près, la transformation du twin japonais avait dû exiger pas mal de travail, et le résultat était d'un niveau de qualité élevé.

Il y avait des roues à rayons, des freins à tambour, un réservoir en alu sur mesure, des carters spéciaux

Même une selle en daim !! Ce n'était peut-être pas du meilleur goût, mais le propriétaire avait bien le droit d'en être fier.

Tout n'était pas rose dans cette idée et pour réaliser l'engin ce n'était pas des plus facile... Des modifications



Hinchley a décidé de soutenir Cramp avec une version spéciale de leur moteur.



Une image très British de ce "full-racer" pour le style retro de Crampton.



Une rencontre chanceuse au Japon avec une Honda au style retro inspira ce projet.



Le bloc moteur fourni d'origine est très riche en détails.

n'étaient pas spécialement bienvenus car, et ce n'était qu'un des exemples frappant... virer les disques d'origine pour les remplacer par des tambours à l'antique, allait non seulement coûter beaucoup d'argent mais aussi altérer grandement les performances de la machine...

"Le Styling est un boulot amusant, mais je n'y connais pas grand-chose," nous dit-il.

"Par contre, ce que je sais avec certitude c'est que la plupart des machines modernes ne sont pas ma tasse de thé. Toutes les sportives se ressemblent et il y en a même qui ne ressemblent à rien!!"

Néanmoins, cette machine japonaise se trouvait être très proche de celle que Cramp voulait construire - petite, légère, avec une allure qui aurait su racoler les gens!!

C'est en fait la rencontre fortuite avec une Honda retro qui fut à l'origine de ce que nous vous présentons.

Il était parti sur le style « années 50 »... Il lui fallait trouver le moteur. La puissance n'était pas le plus important, Cramp voulait un engin stable et fiable pour se faire plaisir. Il se pencha d'abord sur l'étude du cadre. Comme il fallait bien le mouvoir, il alla trouver Triumph à Hinckley.

Pour Cramp, l'appui de l'usine était vital. Cela aurait été une bataille permanente que de chercher à utiliser un moteur Triumph si l'usine n'approuvait pas le projet... mais finalement il eut une aide totale de celle-ci... et même des petits plus!!

On lui prêta une Sprint RS pendant une semaine, c'était ce moteur qu'il lui fallait!!

Un berlingue anglais, plein de caractère, et de personnalité.

Le groupe de Hinckley décida officiellement de

fournir à Cramp Motorcycle Co. une version spécialement mise au point de ce moteur mondialement renommé.

A première vue la Crampton semble avoir un air connu, mais lorsqu'on la regarde de plus près !!

Certes c'est une moto... avec une roue avant et une roue arrière... mais quand on s'aperçoit qu'il est la fourche conventionnelle et que les tubulures du cadre sont complètement originales, cela surprend.

A l'avant on découvre un ensemble « Girder » et à l'arrière le bras oscillant classique en acier, grille mais sans aucun doute extrêmement solide, est assisté de deux amortisseurs Ohlins. C'est tout pour la suspension. Simple et totalement en accord avec la philosophie de l'an : élémentaire et efficace. Facile à l'usage et simple à produire (grâce à l'utilisation de tubes acier Reynolds 531 et à la technique de soudure « silbronze »). En fait chaque élément que l'on ne trouve pas dans le commerce peut être fabriqué par l'an dans son atelier.

Le résultat de tout cela donne, grâce à l'expérience l'an, une bécane poids-plume de 172 kg hyper solide et maniable... avec un moteur qui la propulse comme une fusée.

Bien que très rare de nos jours, la fourche Girder est mécaniquement très efficace, avec son peu de poids non-suspendu comparé à un modèle télescopique conventionnel.

La version Cramp l'est d'autant plus grâce à ce lien vers l'amortisseur Ohlins central, réglable, placé à l'avant.

Ce montage résout presque entièrement l'éternel problème de l'assèchement et de pompage propres aux fourches télescopiques tout en procurant cette très importante sensation de sécurité que tous les motards apprécient.

Surprise, la suspension arrière permet une modification d'assiette malgré les doubles amortisseurs, grâce à des supports réglables fixés sur le bras oscillant, tandis que les barres de torsion qui à leur tour sont fixées à l'arrière du moteur.

Innovation ne s'arrête pas aux seules suspensions. Le réservoir de carburant est situé sous le siège pour une meilleure répartition du poids, alors que le faux réservoir n'est rien d'autre que le couvercle de la boîte à air.

Le freinage n'est pas en reste grâce à des mâchoires PFM à 6 pistons mordant sur des doubles disques de 320 mm par l'intermédiaire d'un maître-cylindre réglable. A l'arrière, un disque de 260 mm et des mâchoires à 4 pistons équilibrent le boîtier.



La Crampton peut être réalisée selon les goûts de client.

Les pneus sont en 17 pouces radiaux, assurant un vaste choix, tant dans la gamme tourisme que dans la gamme racing.

La Crampton 955 est une véritable exception : rouler en des salons de l'an, le but étant qu'un acheteur puisse arriver simplement ses déurs, sachant que la Crampton Cramparty est capable de produire ce dont il rêve : une moto à la carte !!

Crampton, Triumph 955

Moteur : trois cylindres 955 cc, 12 soupapes DOHC à injection électronique. Mise au point selon les souhaits du client.

Cadrement : cadre en acier tubulaire Reynolds 531.

Suspension avant : fourche Girder en acier tubulaire Reynolds 531.

Suspension arrière : bras oscillant deux côtés en acier tubulaire Reynolds 531.

Coque : selon spécification du client.

Pneu avant : Double disque Rotax 320 mm avec mâchoires à 6 pistons PFM.

Pneu arrière : Disque 260 mm avec mâchoire à 4 pistons.

Pneu avant : 120/70-R17 Avon ou selon spécification du client.

Pneu arrière : 180/55-R17 Avon ou selon spécification du client.

Hauteur de selle : 720 mm

Poids : 172 kg

Contactez l'an Cramp, Crampton Ltd., tél. 01676 540007.

E-mail : l'an.cramp@btopenworld.com

A PREMIÈRE VUE LA CRAMPTON SEMBLE AVOIR UN AIR CONNU,
MAIS LORSQU'ON LA REGARDE DE PLUS PRÈS !!

Pour treize jours et

Peter Jones raconte l'histoire du moteur qui tourne encore et encore et encore pour établir un record qui tiens toujours aujourd'hui.

Agé de 80 ans, Sid Goodell est un riche Australien qui a de bons souvenirs d'une longue et bien remplie vie de motocycliste. Sa force était dans des essais sérieux, peut-être le plus populaire des pilotes deux roues Australiens de l'après-guerre.

C'était un jeu dur et périlleux, mais qui indéniablement servait à améliorer les machines Britanniques.

Sid travaillait pour Hazel et Moore, le principal concessionnaire Triumph de Sydney, de 1924 à 1933, et était responsable du développement de la publicité pour la compagnie. Toutes les motos qu'il utilisait étaient parfaitement stock et rarement neuves, encore qu'il fut le seul homme à avoir gagné trois fois la très éprouvante épreuve des Six Day Trials qui se déroulait au printemps du New South Wales.

C'était un test grandeur nature, ouvert uniquement aux machines standards avec tous les équipements du catalogue et pour lequel il y avait deux catégories – professionnel et privé, cette dernière pour les pilotes possédant leur machine – le règlement étant identique.

Les points sont déduits pour toutes pièces cassées ou en panne à la fin de chaque journée, sur la base d'une échelle ou un rayon cassé coûte 5 points, mais où une catastrophe telle qu'un cadre cassé coûte une pénalité de 50 points. Les motos s'inspectaient (environ 250 à 300km) chaque le plupart du temps des poids dans la broque et la météo était particulièrement exécrable. La vitesse moyenne avoisinait bien souvent les 20km/h –

légèrement plus basse pour les pilotes privés – mais ils faisaient rarement à l'exception d'un ou deux pilotes. Mais le fait marquant dans la vie de Sid fut, à ses yeux, le record mondial du fonctionnement non-stop d'un moteur réalisé en Mai 1937, et celui-ci tiens toujours aujourd'hui !

C'était en Avril de cette même année que Jack Crawford, responsable des ventes et compétition avec Hazel et Moore, téléphona à Sid Goodell avec une proposition. Sid travaillait à son compte depuis 7 ans, mais il avait toujours gardé des contacts avec ses anciens collègues.

Ce qu'était Jack Crawford en tête était un record non-stop de fonctionnement de moteur, qui était détenu sur une distance de 9400km. Les deux compères se mirent d'accord sur le fait qu'une Triumph standard lui brasserait facilement, juste avec un peu de chance, et donc Hazel et Moore prirent la tête de ce projet et organisèrent les régularités nécessaires auprès des officiers de l'Australian Auto Cycle Union; ils prirent les dispositions avec aussi Rhodes and Sons, l'importateur Triumph de Melbourne, pour mener à bien le projet, à 1000km de Sydney.

Un side-car fut préparé, pour les transports des officiers de l'ACU pendant que Sid faisait le plus dur du travail. La machine choisie fut une classique 600cc à soupapes latérales Model 6S, assemblée directement à la sortie de usine par Rhodes and Sons, sous le contrôle de l'ACU.

Il était dit que le gros du trajet serait entre Sydney et Melbourne, avec quelques pointes vers Adelaide (au Sud de l'Australie) pour casser la monotonie. Sid exigeait de partir de chez Rhodes à 10h précise, il fit donc le voyage en train vers Sydney la veille – et avec une superbe grippe !

Au matin, ses yeux pleuraient, sa respiration s'accélérait, et il était terrifié. Pauvre de lui, le challenge était si proche et tout retard aurait causé de nombreux problèmes, il se devait donc de faire bonne figure devant les caméras.

Résistance

Ce test longue durée était arrivé. Le moteur devait tourner tout le temps, mais il n'était pas nécessaire de rouler tout le temps. C'était essentiellement un test de résistance du moteur.

La première matinée en traversant Sydney, la Triumph avait une collection de mouchoirs mouillés

Les deux hommes (l'un d'eux est Sid Goodell) n'ont perdu aucun point durant le Championnat 1937 de l'Australian AGU Trials, épreuve éliminatoire spéciale, nécessitant une vitesse moyenne de 57,9km/h sur 4,5km. Sid gagne, son adversaire abandonna. La machine est une Triumph 65cc Tiger 90 avec une fourche conçue par Goodell, avec des ressorts plus long pour plus de souplesse.



treize nuits



Sid Goodell en 1928. Il préférait une traditionnelle casquette au casque et cuir généralement utilisés par les pilotes de l'époque.

UNE TERRIBLE
PLUIE GLACIALE,
ENTRECOURPÉE
D'AVERSES DE GRÊLE,
DÉTREMPENT
NOS DEUX HOMMES.



Ravitaillement pendant le record de 1937. Un ventilateur électrique aidait au refroidissement du moteur (pendant qu'il continuait à tourner), pendant qu'un mécanicien à l'arrière d'Adelaide, se prépare à servir un bidon de 10 litres d'essence. Sid en selle, observe Arthur Millard à sa droite.

accrochés au guidon et flottant joyeusement au vent. Leur bras fit grand bien à Sid Goodell, et il arriva à Sydney en se sentant à nouveau un peu plus humain.

Il passa de bon moment durant ce voyage, malgré la grippe, et lorsqu'il arriva au magasin d'Hazel & Moore à 2h du matin il n'y avait personne pour le recevoir ! Il ne pouvait pas s'arrêter et attendre, ne serait-ce que pour la sur-chauffe du moteur après ces premiers 960km non-stop, et pour cela Sid fit un petit tour dans la base de Sydney pour gasoiler.

Lorsqu'il retourna chez Hazel & Moore, il n'y avait toujours personne et il commença à en avoir marre et à être un peu fatigué, mais Sid décida de refaire un petit tour, cette fois du côté de Bondi et à son retour il trouva enfin l'équipe qui l'attendait.

Il fut ravi de descendre de la Triumph pour quelques heures et qu'un autre pilote et l'équipe des officiels de l'ACU fassent le trajet vers le Blue Mountains à l'Ouest de Sydney.

Il y eut trois pilotes de relève à Sydney (l'un d'eux était Jimmie Pringle, un fameux pilote de course) puis trois autres à Melbourne, leur travail étant permettre à Sid de faire quelques pauses et de prendre quelques heures de sommeil.

A chaque fois le moteur continuait à tourner, avec des ventilateurs électriques pour le refroidir. Durant les ravitaillements en essence et huile.

Après que Sid ait effectué le prochain retour vers Melbourne, il décida de continuer jusqu'Adelaide, car

avec le décalage horaire de 30min, il n'y aurait une fois de plus personne pour l'accueillir.

Cela signifiait un petit cover de banlieue.

La plupart du voyage se fit avec une bonne météo et sur de mauvaises routes, avec de gros graviers (sur les routes principales, bien sûr), ces bonnes conditions météo facilitèrent un peu la tâche de Sid. Néanmoins, l'un des trajets entre Adelaide et Melbourne se fit dans la totale à combattre les éléments.

Un terrible orage tropical le développa. Pluie glaciale, et rafale de grêle, trempèrent les deux hommes. Le malheureux observateur de l'ACU n'eut pas de toit sur le side-car, juste le pare-brise de base, et il eut inconfortablement sué sur un cou sin d'eau.



Sid Goodell et l'observateur Arthur Millard de l'ACU avec le record battu par Triumph.

SENSATIONAL NON-ENGINE-STOP RECORD!

13
DAYS

13
NIGHTS



Riders :

S. GOODSSELL
R. ALDRIDGE

29.7 m.p.h., average, for 9261 miles, including
Wheel Stops for re-fuelling, on a 600cc SV Triumph Combination.

Comment Triumph commença le
nouveau record dans les magazines
locaux et en Australie

Nos deux compères étaient moi-même congelés, et les doigts de Sid étaient trop froids pour accoupler le frein et l'embrayage. Au cas de ce cauchemar, au milieu de nul part, la géométrie balistique par l'effet d'une lumière – il devait retaire le plan.

Tout deux échauffés au bout du rouleau, Sid doutait sur le fait que la pluie et le froid puissent s'arrêter, mais lorsqu'il arriva, ils devaient ouvrir le réservoir, mettre le en place l'entonnelle, et remplir de quelques litres d'essence – tout cela en empêchant la pluie de remplir le réservoir.

Il était un boulet de merde. Était gelé, et ne voyant rien, personne ne s'aperçut que le réservoir débordait et que l'essence commençait à couler de chaque côté et dans l'admission d'air du carburateur !

La technique normale de remplissage s'était de simplement mettre du retard à l'allumage, pour que le moteur tourne lentement mais sûrement. Soudain le moteur commença à avoir des ratés et à tousser, pendant que l'échappement prenait une couleur rouge cerise !

Les 18 litres furent mis à la hâte, Sid se jeta le levier de réglage de l'allumage pour remettre de l'avance ce

qui suffit à le faire tourner. "Mais ce fut moins une," se souvient-il avec un sourire. Nos deux hommes furent ravis d'atteindre Melbourne pour une pause bien méritée et des vêtements secs.

Observateur

Le vrai rôle de l'observateur de l'ACU fut d'être un ami, un aide, un conseiller, un mécanicien, un lecteur de carte – et de discuter avec les pilotes pour les aider à garder le moral. Sans cette aide précieuse Sid Goodsell pense qu'il n'aurait pas pu accomplir cette épreuve.

Et il ajoute, avec un petit scintillement dans les yeux, que l'un de ces observateurs en particulier, Arthur Millard, avait en quelque sorte un petit handicap. Il pesait environ 130kg ! Il avait une personnalité idéale pour ce boulot – son rôle officiel d'observateur fut souvent relégué au rang d'homme à tout faire.

Le record en vue et sûrement battu, la Triumph ronronnant pendant cette belle journée ensoleillée, Sid était de retour à Melbourne le neuvième jour, lorsque soudain sans le moindre signe avant-coureur, le régime moteur s'emballa pendant que la vitesse de la moto tomba pour finalement s'arrêter !

Tout ce que Sid entendait devenait un bruit suspect, mais heureusement il put facilement garder le moteur en marche.

Quelle chose ne marchait pas – Mais quoi ? L'endroit évident à contrôler était l'intérieur du carter de chaîne primaire, et lorsqu'ils virent ce qui était arrivé, Arthur dit, "Bien, Sid, c'est la fin de tout."

Et cela semblait se vérifier, car la chaîne primaire s'était cassée au maillon rapide et était enroulée au fond du carter. Après une ou deux minutes de réflexion sur ce qui pouvait être fait, Sid pensa qu'il avait une solution – avec beaucoup de chance.

Il vit que la chaîne n'était pas endommagée. Seul, le maillon rapide s'était cassé. Il y en avait un dans la boîte à outils, donc le job était le remonter.

Plus le vrai problème – comment faire sans arrêter le moteur ?

Détermina à essayer, sachant qu'Arthur Millard prêtait la manette des gaz, au cas où, Sid desserra les fixations de boîte de vitesse pour pouvoir l'avancer. Il était facile de remettre la chaîne au pignon de boîte de vitesse, puisque celui-ci ne tournait pas.

L'allumage ayant été retardé au maximum, le pignon moteur avec ce retard ne tournait quasiment pas. Il y avait peut-être une chance qu'il fallait tenter.

Ils trouvèrent deux solides bouts de bois. Le premier a été utilisé par Sid pour faire glisser la chaîne sur le pignon moteur pendant qu'avec le deuxième, Millard était prêt à faire pression sur la chaîne pour la tendre dès qu'elle serait en place.

Et voilà, ça marche !

Convaincu

Le compteur kilométrique affichait 11.300km, à peu près 3.000km de plus que le précédent record, mais

MAIS LE VRAI PROBLÈME EST
COMMENT CHANGER LA
CHAÎNE SANS ARRÊTER
LE MOTEUR ?

Sid était convaincu qu'ils pourraient faire encore un peu plus. Il avait une foi inébranlable en Triumph.

Au point de contrôle de Yass, à peu près à mi-chemin entre Sydney et Melbourne, il demanda qu'un message soit transmis afin qu'on prépare un kit complet pour une chaîne primaire. Ce qui venait de se passer pouvait se reproduire à nouveau.

Le but était de remplacer dès que possible la chaîne primaire mais comme tout semblait fonctionner, Sid décida de continuer, pensant être sauf, la chaîne de secours étant transportée dans le side-car.

Le jour suivant, en route vers Adelaide, la vieille chaîne primaire cassa, mais cette fois ce fut réellement la chaîne qui cassa et non le maillon en faisant un petit trou dans le carter primaire. Pour ajouter à la difficulté, cela se passa en pleine nuit mais heureusement il ne pleuvait pas.

Une épreuve de plus à traverser, mais avec cette fois plus de confiance, sachant ce qu'il y avait à faire. La nouvelle chaîne était plus rigide que la précédente et, cela prit à Sid un peu plus de temps avant de réussir le montage. Il se souvient que les essais infructueux furent marqués par une pluie d'épaveilles !

Un chiffon fut boursé dans le trou du carter primaire afin de garder l'huile à l'intérieur et une fois de plus les deux hommes, cette fois collègues de travail, furent impressionnés par la résistance de tous, et surtout.

Sid Goodsell était déterminé à continuer quoiqu'il en coûte - peut-être jusqu'à ce que lui ou son passager ne supporte plus la pression. Tous deux étaient extrêmement fatigués et leur douleur aux traves devenait insupportable.

Sid Goodsell n'avait pris que 3-4 heures de sommeil tous les 24 heures, tandis qu'Arthur Millard somnifait dans le side-car, qui était loin d'être confortable car rempli d'outils, de timbales, de boissons et de nourriture. Et les mauvaises routes n'arrangeaient rien.

Mais ils s'en firent - enfin après environ quatre jours. Finalement, après 13 jours sur la route, quand ils furent à environ 240km de Melbourne, le moteur commença soudain à fonctionner bizarrement en tournant et hochant pour finalement s'arrêter. Cette fois s'en

était fini.

Sid retira la bougie et trouva l'électrode centrale détrempée, l'épaveille avait beaucoup de difficultés pour parcourir les 5mm ! Pas de miracle, le moteur est définitivement arrêté. Avec ce qui venait d'arriver, Sid était très déçu de voir qu'une simple panne de bougie l'avait arrêté dans son élan, il aurait dû essayer avec l'une des nouvelles bougies platine.

Il avait vraiment le sentiment qu'avec ce type de bougie il aurait pu rouler encore plus. La bougie en platine était supposée tenir 80000km.

Vedette

Le record du monde de Sid Goodsell totalise 14.903km, parcourus durant 13 jours et 13 nuits, à une moyenne de 50km/h.

La maison mère en Angleterre fit beaucoup de publicité avec un vedette l'extrait de Sid, aussi bien en Angleterre qu'en Australie, mais à Sydney une sale rumeur commença à circuler prétendant qu'il avait triché !

"Personne avec une chaîne de distributeur cassée," disaient-ils, "ne pourrait remplacer moteur en marche !"

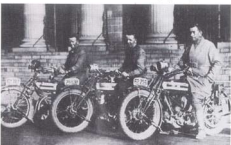
C'était une terrible insulte envers Sid et l'officiel de l'ACU Arthur Millard, et qui ne pouvait être ignoré.

Quand il devint impossible de négier plus longtemps de telles bassesses, Hazel & Moore en accord avec Sid firent une démonstration en utilisant une machine identique. Cela se fit un vendredi soir avec une machine mise en place sur un comptoir du showroom de la société. Et la centaine d'inspecteurs fut bluffée et pour la plupart ce fut la fin.

Face à tous ces témoins, Sid Goodsell répéta l'opération, mais pas juste une fois, mais trois fois de suite. Il était découragé - et ses détracteurs réduits au silence.

Ce récit qui fut resté un moment fantastique des ses capacités hors-normes et de sa détermination pour de nombreuses années. Bien sûr, le record de Sid parait élevé et incroyable à 92% mais il tient toujours aujourd'hui !

Reproduit de l'article du magazine 'The Classic MotorCycle' d'Avril 1982 avec l'accord des archives de Motor's Motorcycle Media. Détails et archives photos de Jane Seymour, +44(0)207 529413, email: jakeymen@motorcycles.co.uk Web site: www.classicmotorcycles.co.uk



CI-dessous : Équipe victorieuse de Triumph en 1926 au New South Wales Six Days Trial. À gauche Eric Moore (1899 Triumph Ricardo), Sid Goodsell (1926 Triumph Premier) à droite (à l'époque avait une 500cc model 50 à soupapes latérales).

À gauche : Sid en 1927 sur une Triumph quatre soupapes 450 cc Ricardo.

Letters

RAT, PO Box 83, Hinckley, Leics, LE10 3ZP, England

Problème à la selle, au sens propre !

Tout cela a commencé par une stupide proposition que j'ai émise à Peter lors d'un RAT-rad en France.

"Cela t'amuserait-il de faire le Iron Butt?"

"Le quoi ?" me répondit-il tout à fait naturellement.

Je lui expliquai que j'étais tombé par hasard sur un site Internet (www.ironbutt.com) de la Iron Butt Association de Chicago, USA, dédié au motorcycle au long cours.

Le premier test est le "Saddeleon 1000". Pour l'obtenir il faut parcourir 1000 miles (1609 km) en 24 heures, ensuite il y a le "Borburner 1500" (1500 miles en 36 heures). Évidemment Peter s'enthousiasma à cette idée, et voulut immédiatement faire le trajet de 1500 miles.

Après discussion, nous nous mîmes d'accord plus raisonnablement sur les 1000 miles, fixâmes la date, et je préparai un itinéraire depuis Le Havre jusqu'à Cacères en Espagne occidentale, près de la frontière portugaise.

Quatre mois tôt le ferry Portsmouth-Le Havre, moi sur une Trophy 1200 et Peter sur sa Daytona, nous eûmes beau temps en traversant la France par Poitiers et Bordeaux sur la RN 10.

Pour prouver que vous avez effectué la distance dans le temps requis, la seule solution est d'obtenir un reçu horodaté et signé par le pompiste lors des arrêts carburant. En fin de journée vous êtes supposé trouver quelqu'un qui signe pour confirmer l'arrivée, j'ai donc préparé un papier en espagnol demandant cette signature. Il est important aussi d'avoir le nom et l'adresse de cette personne par les gens de Iron Butt lui écrivent pour venir.

Quand nous avons atteint la frontière espagnole nous nous sommes arrêtés au bien. Déjà après environ 650 miles fut rejoint au soleil couchant : il tombait une petite pluie fine. Arrivés là dans ce délai, nous avons pensé que c'était gagné... mais cela allait être des routes à deux voies à travers les Picos, au milieu de paysages magnifiques - que pouvions nous souhaiter de mieux ?

Oh bien ce n'était pas joué... La pluie et le froid nous ont poussés sur un trajet particulièrement rapide et nous nous sommes fait arrêter par la police. Je pense qu'ils étaient plus intéressés par nos bretelles que par autre chose, et après moult



Si vous ne trouvez pas d'hôtel, un champ de blé fait l'affaire !!

gesticulations ils nous lâchèrent reparti.

Il était pas loin de 23 heures, et nous avions roulé pendant 16 heures. Nous avions parcouru 800 miles et nous commençâmes à ressentir sérieusement la fatigue, il fallait absolument faire une halte. Nous étions sur la N630 quelque part entre Leon et Zamora, au cœur de l'Espagne profonde. Il faisait chaud et soleil, mais c'était la nuit la plus noire.

On bêlailla les motos et nous éteignîmes tout les feux dans un champ de blé... Je réussis à dormir un peu, mais je me réveillai en sursaut réalisant qu'on était allé à travers le champ dans l'autre direction, à toute vitesse.

Je fus debout brutalement, et chapeautai au vol, je plongeai dans un fossé. Pourquoi donc ce fossé traversait-il ce champ de blé en pleine nuit ? Je ne le saurais jamais - peut-être étaient-ce des bricoleurs ? Si vous avez la réponse, je suis preneur.

Après cet épisode, plus moyen de dormir... il était temps de poursuivre Peter l'oute.

Et voilà ! Ce fut l'épisode, de loin, le plus difficile. Plus l'enthousiasme, cela était à la corde... Dans la totale obscurité ces derniers 200 miles nous semblèrent soudain une distance monstrueuse.

Ce fut à Salameaque, aux alentours de 4.00 heures du matin qu'en descendant de basse nous fîmes entendre un bruit. C'était à peine à peine nous nous sommes réveillés quelque peu... Pas question de sombrer dans le sommeil, mais le soulagement ressenti en fermant les yeux et en se déconnectant mentalement fut extraordinaire.

La longue balade initiale était en train de virer au marathon d'endurance, quelque chose qu'il fallait absolument finir ! Il ne restait plus que 100 miles, nous avions largement le temps de passer dans les délais... mais nous ne nous attendions pas à trouver pour le final, ce genre de route ! Sur la carte cela semblait bien droit, une route rapide typiquement espagnole bordée de vert virevoltant agréablement, mais en réalité c'était une série de courbes et de virages en épingle. La vitesse de mon casque, toute rayée (je ne l'avais pas remarqué auparavant) ajouta à la difficulté.

Nous perdîmes le Rio Tago à hauteur d'un petit village nommé Canaveral. Il était précisément 6h10 - il nous restait donc 50 minutes pour parcourir les autres 10 miles. Facile, pensez-vous... Peter qui menait la marche était en train de traverser le village... Quand tout à coup, dans une petite courbe, il fit une embardée, stoppa en catastrophe et l'ambulance nous attendait sur son guidon. Je me suis dit alors que ces 50 minutes ne suffiraient pas. L'état d'exténuation devenu vital pour nous de nous reposer - notre vie valait plus qu'un certificat.

Peter se coucha sur un banc pendant que je faisais les cent pas dans la rue. J'avais en fait plus besoin de détendre mes muscles que de dormir... mon corps et mon esprit avaient dépassé largement le stade de la fatigue. Comme il dormait, je me dis que cela n'avait aucune importance, que nous avions fait une virée fantastique et que nous étions imités un challenge qui était un peu stop au dessus de nos capacités. Ah si seulement ces derniers 1000 miles avaient été plus faciles.

STAR LETTER



A partir de maintenant nous offrons deux Livres du RAT à l'auteur de la meilleure lettre publiée dans chaque édition de Torque. Si indiqués votre adresse dans vos courriers. Le premier gagnant est le sympathique britannique Nick Westcott.



Enfin ! Nick et Peter beulle le Iron-Butt-Tour à Caceres.

couvrir les autres 10 miles. Facile, pensez-vous...

Peter qui menait la marche était en train de traverser le village... Quand tout à coup, dans une petite courbe, il fit une embardée, stoppa en catastrophe et l'ambulance nous attendait sur son guidon. Je me suis dit alors que ces 50 minutes ne suffiraient pas. L'état d'exténuation devenu vital pour nous de nous reposer - notre vie valait plus qu'un certificat.

Peter se coucha sur un banc pendant que je faisais les cent pas dans la rue. J'avais en fait plus besoin de détendre mes muscles que de dormir... mon corps et mon esprit avaient dépassé largement le stade de la fatigue. Comme il dormait, je me dis que cela n'avait aucune importance, que nous avions fait une virée fantastique et que nous étions imités un challenge qui était un peu stop au dessus de nos capacités. Ah si seulement ces derniers 1000 miles avaient été plus faciles.

J'ai accepté à Peter dix minutes de sommeil... quand je l'ai réveillé il semblait en pleine forme et prêt à tout... Il restait encore une

petite chance !!

Il était à 6.50 quand nous sommes arrivés dans la petite ville-frontière de Caceres, où, par chance, nous aperçûmes de suite une station service ouverte. Nous nous sommes précipités à l'intérieur pour faire signer notre formulaire par le pompiste, ça y était nous avions la preuve (1.013 miles en 23 heures 53 minutes).

Nous avions réussi!

Nous avions prévu de rentrer en passant par Gibraltar - cela ne faisait que 700 miles de plus... Après son petit somme de 10 minutes, Peter était déjà prêt à repartir.

"Allez arrive, me dit-il, on peut faire les 1500 miles en 36 heures!"

Je ne répondis même pas, ce gars était complètement givré !!

Nick Westcott, Essex, England



Un de chez nous, ton de chez nous. Avec les soldats britanniques du Royal Gibraltar Regiment.



Up front

Avec Bertrand Goyez



En selle !

Cette fois, nous y sommes ! La saison 2003 est déjà bien entamée et vous pourrez lire dans ces pages les reportages des premiers événements.

Comme d'habitude, vous constaterez que bonne humeur et convivialité sont toujours de la partie !

Localement, les RAT Packs ont déjà fait leur premières sorties et leurs programmes s'est étoffé de nouvelles dates.

Vous n'avez pas pu venir en début de saison ? Qu'à cela ne tienne, il reste encore plusieurs de Raid, Run et Rally...

Alors, avec l'arrivée des beaux jours, n'hésitez plus et à vos agendas ! Car si vous avez une moto, ce n'est pas pour la regarder mais pour rouler...

Et les Packs Leaders et moi-même vous attendons pour vous faire découvrir ou re-découvrir des régions superbes et dans une ambiance conviviale et souvent internationale.

Contactez vite les Packs Leaders ou moi-même si vous souhaitez participer à des événements RAT.

Bonne route à toutes et à tous et à bientôt !

Bertrand GOYEZ, RAT

19, Bîl Georges Bidault, Croissy Beaubourg

77 457 Marne La Vallée

Tel : +33 (0)1 64 62 38 32. GSM : +33 (0)6 80 02 03 93

goyez@triumph.co.uk

Raid de Catalogne

Ou le remake de « Chantons sous la pluie » !

Ce sont 40 personnes venues d'Espagne, d'Angleterre, de France et un jeune couple d'Allemands (en T-Bird !!) qui se sont retrouvés au Costa Bella Hôtel de Girona en ce vendredi 28 mars pour ce 3ème Raid de Catalogne.

Simon Brampton, l'organisateur de ce week-end nous avait annoncé que la Catalogne était réputée pour sa météo exceptionnelle ! En effet, ce sont des litres d'eau au m² qui nous accompagnèrent durant les 2 jours !

Mais cela ne suffisait pour entamer le moral (au beau fixe !) des raiders qui ont en possession des travaux neufs réalisés par le comité du vendredi soir...

Samedi matin, malgré les nuages menaçants, toute la troupe se mit au route par petits groupes pour cette première matinée de découverte.

Quelques portions de routes avaient quand même séchées et ce fut de grands moments où certains purent « envoyer du gros » !

Mais l'arrivée au restaurant en début d'après-midi furent pour beaucoup... nusselante ! Et comme



cela ne suffisait pas pour certains, un petit détour de 150km sous la pluie battante et sur des routes usées et très étroites de la région ! Merp ! Mérvé pour cette première matinée blaquée, mais allons c'est à gauche...

Le road-book de l'après-midi fut vite écorché compte tenu de la fatigue de tous et des conditions météo. La fatigue était du rigueur mais la joyeuse équipe du RAT pack de Toulouse ne put s'empêcher de suivre le road-book à la lettre ! Résultat : Une arrivée en nocturne à 21h mais avec des sourires qui en disaient long sur leur plaisir...

Le dîner de samedi permit à tous de se remettre de cette fofe journée et se termina tard dans la nuit avec une prestation remarquable des Toulouseans dans la piscine !

Dimanche matin, beaucoup reprirent la route du retour car le ciel gris et menaçant n'annonçait rien de bon. En effet, la pluie se remit à tomber de plus belle et accompagna une fois de plus les raiders les plus téméraires jusqu'au restaurant !

Malgré ces conditions extrêmes, tous les participants prirent beaucoup de plaisir à se retrouver durant ce week-end humide mais où la joie et la bonne humeur étaient comme d'habitude au rendez-vous !

L'année prochaine, c'est promis, nous ferons le remake de « Sous le soleil, exactement » !

Merci à Simon Brampton pour l'organisation de cet événement et à toute l'équipe de l'Hôtel Costa Bella pour leur accueil.



Mistral Run : ils l'ont fait !!

Ce qui fut au départ un rêve de deux dingue (!) est devenu une réalité et ce sont 24 participants qui ont relevé le défi en ce samedi 12 avril.

Après une soirée à bord d'un des navires de notre partenaire, la CMN, les 24 courageux venus de toute l'Europe (Angleterre, Ecosse, Allemagne, Belgique, France) se sont élançés à 7h du matin de Marseille, direction Ath en Belgique !

Hervé ayant fait comme à son habitude les incantations vaudous pour la météo, le ciel était de notre côté.

Pour ma part, je me trouvais en Belgique afin de veiller à la sécurité des participants tout au long de leur trajet et pour valider tous les points de contrôle.

Le road book avait été reconnu un mois auparavant par Hervé et moi-même dans les mêmes conditions que les participants et en temps réel !

Au fur et à mesure des points de contrôles, les participants remontaient à rythme régulier vers le Nord et par petit groupe de 3 à 4 motos.

A Valence, St Etienne et Troyes, une assistance technique réalisée chez les

concessionnaires permis de vérifier toutes les motos et aux pilotes de se reposer en se restaurant...

Grâce à la compétence et la bonne humeur des concessionnaires et de leur équipe technique, tous les participants purent rouler en sécurité.

Sur la fin du parcours, une petite iniquité vint de Rugerio Lucas qui m'arrêta quelques signes de fatigue et dont la machine, une Sprint de 120000kn (!), se mit à tourner bizarrement...

23h55 : quatre points de phare dans la nuit et le roulement caractéristique du trois cylindres ! Ce sont Howard, Henri-Pierre, José et Pascal, tous sur Tiger qui arrivent les premiers au gîte... Fatigués mais leur sixième qui illumine leur visage en dit long sur l'aventure qu'ils viennent de vivre ! Les chauffages du gîte furent prisent d'assaut et le repas vite englouti !

Une heure après arrivèrent Jozef et Karl puis Peter, Nick et Rudiger vers 1h30.

Le team du RAT Pack-Marseillais nous arriva dans la joie et la bonne humeur à 2h et ce fut vers 4h qu'Hervé accompagné du resto de la groupe fit son apparition...

Tous, ami Rogério toujours en proie à des soucis de moteur se fit remarquer par une panne d'essence et ferma la marche à 8h du matin !

Après une courte nuit, nos vaillants triomphistes, se retrouvèrent pour un brunch durant lequel chacun raconta SON Mistral Run !

L'Échevin aux Sports de la ville de Ath nous accueillit ensuite pour une collation et nous tira sa joie de recevoir une épreuve aussi insolite dans sa ville.

Ce Mistral Run (er du nom, se terminant au gîte pour la remise des cadeaux, le tirage au sort et ... un excellent carbon à la broche, de quoi regagner nos joyeux « Marseillais » !

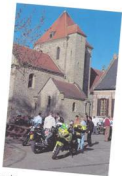
Le Mistral Run 2003 est fini, soit le Mistral Run 2004 !

Et cette fois, nous partions de Ath pour nous rendre dans le Sud. Les inscriptions sont ouvertes et nous avons déjà les premiers inscrits... !!

Nous tenons à remercier tous les acteurs de cette fantastique épreuve sans lesquels rien n'aurait pu être réalisé : la CMN pour son accueil, vendredi soir, AD Moto et le RAT pack d'Avignon pour le 1er point de contrôle, Bouvier Moto et le RAT Pack de Valence pour la 1er assistance, Milénium Moto et le RAT Pack de St Etienne pour l'accueil casse-croûte (son stationnement maison fut apprécié à sa juste valeur !!), Power Bike à Troyes pour le dernier contrôle technique (merci Bruno de ta patience), Christophe Chappat Pack Leader de Paris pour le dernier check point à Reims (merci pour ta patience et ta diplomatie auprès des hommes en bleu à moto...).

Merci à la ville de Ath pour son accueil.

Enfin, merci à Christian et Annick Mourin/Concessionnaire et Pack Leader de Ath et à toute l'équipe du RAT Pack de Ath pour leur travail, leur accueil et leur bonne humeur ! Ath deviens à chaque événement RAT, une ville incontournable !



LA MERIDIONALE

une autre façon de voyager...

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



Informations et réservation

☎ 02 43 26 23 13

Triumph Riders Day

Pour démarrer la nouvelle saison moto et vous délasser sur la route, le 1er Triumph Riders Day était une occasion idéale. Ce sont 5 pays qui organisaient simultanément cet événement et nombre de concessionnaires ont profité de ce week-end pour vous faire découvrir les nouveaux modèles, les nouveaux vêtements et faire une petite balade avec vous le dimanche.

Comme d'habitude, la météo nous a joué des tours à sa façon et selon les pays et les régions ce fut soleil ou cache-cache avec la pluie !

Comme tous les ans, vous avez été nombreux à participer à ces balades et beaucoup d'entre-vous attendent avec impatience les prochains sorties...

Alors, prenez votre calendrier et réservez tout de suite les prochains runs, raids ou stages détaillés dans les pages suivantes !



A venir ...

Raid de l'Ardeche/Valence

14/15 juin :

L'Ardeche : un décor fantastique pour un week-end fantastique !

Basé à Valence, au cœur de la Vallée du Rhône, l'hôtel l'Épervier sera notre base pour ce Raid en bordure du Rhône.

La région montagneuse du Dié et le Mercantauront vous étonneront pendant ces deux jours de découvertes.

Le RAT Pack de Valence vous a aussi réservé quelques surprises...

Le tarif du week-end est de 120€/pers (134€/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 82€/pers.

Stage de perfectionnement à la conduite

22 juin – Circuit de Folembay (02) :

Encore quelques places de disponibles pour ce stage de perfectionnement.

Durant cette journée Philippe Moeneret et Vincent Bocquet vous apprendront à mieux maîtriser au quotidien votre machine afin de vous sentir plus sûr sur la route.

L'absence totale de voitures et de tous les dangers inhérents à la route, vous permettront d'acquies un niveau de conduite insoupçonné! Le coût de cette journée est de 180€ incluant le



regas du midi et se déroulera sur le circuit de Folembay (02) entre Chaury et St Quentin avec votre moto personnelle.

ATTENTION ! la nombre de places est limité à 25 !

Tenu de moto obligatoire (Blouson moto, pantalon moto, bottes, gants). Pas de partition de ville.

Belgium RAT Pack Tour

29 juin :

Le tour des RAT Packs Belges en une journée, ça vous tente ?

Nous rendons vous vite chez les quatre concessionnaires participants à cette journée unique !

BMC à Ervode (près de Gand), Mourin & Cie à Ath, Triumph Marche (dans les Ardennes) et Motor Service Strelix à Bertem sont de la partie.

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

A votre passage dans chaque concession, un road book vous sera remis pour vous rendre au point suivant.

Chaque étape se fera chez votre concessionnaire de départ et sera organisée en tirage au sort pour celui qui aura eu le plus de points de contrôle par les 4 points de passage (4 concessionnaires + 4 points de contrôle).

Chaque équipage se verra remettre une médaille commémorative de cette journée hors du commun ainsi qu'un T-Shirt !

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/Belgie, Bertrand Goyet.

Raid de la Lavande/Luberon

19/20 juillet :

Le Luberon, quoi de plus estivale comme destination en cette saison !

Alors, en route pour cette belle région parfumée aux odeurs de lavande à cette époque de l'année.

Nous sillonerons les petites routes du Parc Régional du Luberon. Le Castel du Luberon à Apt (50km à l'est d'Avignon) et sa piscine vous

accueillera pour ce week-end provincial.

Exceptionnellement, ce Raid débute le samedi matin et nous vous donnons rendez-vous devant la concession AD Moto d'Avignon.

Pour ce raid, le tarif est 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, partenaire du RAT - 10% de remise pour les membres du RAT).

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

Raid du Hainaut/Belgique

13/14 septembre :

Comme l'année dernière, nous vous accueillons à nouveau en Belgique à la mi-septembre. Après vous avoir fait découvrir l'année dernière les Ardennes, nous allons vous faire découvrir une nouvelle région : le Hainaut et le Pays des Collines !

Dès vendredi soir, au Couvent des Collines, le superbe hôtel 4* au cœur des collines, vous accueillera et permettra de vous détendre avec saunas, fitness dans cadre haut de gamme...

Un mot après une journée de moto ?

Samedi, en route pour 300 km dans le cadre du pays de Aah et des plaines du Hainaut occidental pour une première étape à midi dans un restaurant typique.

L'après-midi, nous repartons vers les hauts pays du Hainaut pour y découvrir une région très verdoyante. La journée se prolongera par un arrêt dans la bonne ville de Aah (qui a accueilli le premier Mondial Rallye) avant de repartir vers les collines et visiter la brasserie de la Cuisine (à 1,5 km de l'hôtel).

Dimanche, environ 150 km pour découvrir les plaines de l'Escaut, les réserves naturelles du Hainaut, avec un arrêt au Musée de la Clouse (musée des vieux clous) mené au moulin de la Hanelle de Choures.

Le tarif de ce week-end est de 160€/pers en demi-pension (N°147), chambre double.

Germain de Calberte en Lozère pour une soirée qui promet d'être mémorable et le logement en gîtes avec structure hôtelière.

Le lendemain, visite des gorges du Tarn et de la jonte.

Nous terminerons le Raid, toujours au Pôle mécanique d'Alès le 21 septembre à 17 heures.

Pour réserver - Hervé Descamps - MEB - Pathés 30170 MONOBLET France. Prix : 70 euros comprenant le petit déjeuner du samedi matin, le repas du samedi midi, l'hébergement, le repas et la soirée du samedi soir.

Envoyez un chèque de réservation de 40 euros à l'adresse indiquée à l'ordre de MEB.



Raid de Menton/Monaco

11/12 octobre :

Pour la troisième année consécutive, le RAT Pack de Menton vous accueille pour clôturer la saison dans la ville du citron !

L'année dernière vous étiez 80 sur 50 motos et venus de toute l'Europe (Italie, Grande Bretagne, Hollande, Suisse, France).

Cette année nous comptons à nouveau sur vous pour relever le défi avec notre équipe de Menton et pour célébrer la mémoire de notre ami Claude Bogliolo.

Comme à l'accoutumé, le RAT Pack local a préparé des raids courts, simples, avec de très beaux paysages provençaux.

Et cette année, une nouveauté : quelques incursions en Italie !

Comme à l'accoutumé, dimanche nous passerons à Monaco pour l'hommage à Claude avant de prendre la route pour le repas de fin de Raid.

N'hésitez plus une seconde en venez passer un week-end inoubliable !

Pré-réervations : 50€ /pers. Prix définitif dans l'édition de septembre et bientôt sur le site web.

Raid de Corse

27 octobre/2 novembre :

Pour les amoureux et inconditionnels de la Corse, nous leur proposons à nouveau un petit séjour sur l'île de Beauté !

Mais dépêchez-vous, il ne reste que quelques places...

Durant une semaine vous découvrirez toutes les facettes de cette île



Raid des Cévennes

20/21 septembre :

Le départ de ce Raid se fera d'Alès au Pôle mécanique le 20 à 9 heures du matin.

Un raid superbe à travers les Cévennes profondes et ses petites routes tortueuses. Vous allez y découvrir tous les charmes de cette région propice au tourisme. Au programme, une balade avec visite organisée et un rallye promenade. Le soir, rendez vous pour tout le monde à St

superbe.

Juges plaisir :

Cap Corse (le 28), le Grand Sud (le 29), Porto et Piana (le 29), Bavelia et les villages du centre (le 30), le grand nord-sud (le 1er)

Chaque jour, une boucle d'environ 250 km qui nous fait revenir chaque soir à l'hôtel

Chaque soir un repas typique gastronomique (spirituel, vin et café compris).

Le départ aura lieu de Marseille à 18h, et retour le Dimanche 1 novembre arrivée 8h du matin (Arrivée Bastia, départ de Bastia).

La traversée se fera à bord d'un des bateaux de notre partenaire, la Compagnie Méridionale de Navigation en cabines de 4, repas et petits déjeuners compris.

Le logement en Corse sera à l'Hôtel Le Belvédère à Corti-Chiavari...

voir guide du routard Corse...

Le tarif est de 430€/pers et inclus le séjour en demi pension (vin et café compris) plus un pique nique.

Road-book, cartes, excursion en bateau, assistance légère sur place.

ATTENTION : Nombre de places limitées (32 max)

Votre contact :

Hervé Descamps

Tel : +33 (0)4 66.85.42.96 ou +33 (0)6 71.34.48.46 ou

herve.hdg@wanadoo.fr



Around the packs

Amberieu en Bugey – Strike Motos (01)

Le nouveau RAT Pack d'Amberieu en Bugey n'a pas attendu pour vous organiser déjà trois Runs d'ici la fin de la saison.

Le 1er run sera du côté du Beaujolais ! Le départ se fera de chez le concessionnaire Strike Moto à 9h le 15 juin pour une balade qui vous emmènera du côté de Villefranche, Tarare, Pont de Vaux, Pont de Veyre, etc...

Le 2ème run aura lieu le 6 juillet et vous permettra de découvrir les Alpes en passant par le Col de la Forclaz, Chamorix, St Gervais, Megève, le col des Aravis, La Clusaz,.... En bref, beaucoup de virages au programme. Départ de chez Strike Moto à 8h.

Le 3ème aura lieu à la rentrée, le 7 septembre et vous partirez en balade au côté de Grenoble par la Côte St André, Voreppe, Chambéry. Rendez-vous chez Strike Moto à 8h.

Pour vous inscrire à ces runs, contactez dès aujourd'hui le Pack Leader d'Amberieu en Bugey, Simon Cornélie au 06.14.29.26.94, ou simon.corne@wanadoo.fr

Toulon/Menton/Monaco - Road Spirit, Toulon (06)

Le dimanche 30 mars un petit groupe du pack s'est réuni pour une coalition avec le club Lotus.

Ce fut une journée typiquement anglaise, car après une superbe balade sur les routes et au cœur des paysages variés, nous primes un déjeuner dans un pub anglais à Port Grimaud au Monaco.

Le vendredi prochain nous prendrons la direction de St Tropez pour après rejoindre Cannes où un aperitif nous était offert au Farfale, face au Palais du festival. Nous aimerions remercier le club Lotus ainsi que Yann Lefebvre dit Darkwador organisateur de ce week-end.

Gilles James: 06.60.56.70.57 (gilles.james@wanadoo.fr) ou contacter directement le concessionnaire Road Spirit de Toulon.



Challenge RAT Members

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 : Mizral Run, Raid de Valence, Raid de Sardaigne, Raid de Rocamadour, Raid de Lorraine, Raid du Hainaut, Raid des Cévennes, Raid de Menton/Monaco, Raid de Corse, 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 au Benelux) de la saison 2004 parmi ceux proposés.



Valence – Bouvier Motos (26).

Le RAT Pack de Valence qui travaille sur le Raid de Valence a également un programme de Runs pour le reste de la saison :

14 septembre : Run de la Chartrouse.

19 octobre : Run des Baux de Provence.

Patrice Vézian: 06.71.23.32.03, ou patrice.vestan@wanadoo.fr

Nîmes – Technic Motos (30).

Et si c'était la solution, et si le circuit devenait l'endroit idéal pour assouvir notre passion, et si nous prenions tous conscience que la

route n'est plus le terrain de jeu idéal, et si nous apprenions enfin à conduire ...

Toutes ces interrogations ont peut être trouvé une réponse dans l'esprit de la vingtaine de participants au stage de perfectionnement qui s'est déroulé sur le circuit d'Alès.

David Sciberras et Nicolas Dussauge ont réussi à délivrer les conseils adaptés à la personnalité et à l'expérience de chacun.

Programme à venir

25 au 29 juin, Alpina Run : Il reste encore quelques places pour ce long week-end au cœur des Alpes. La base de ces quatre jours sera l'hôtel Le Capricorne à La Léchère en Savoie (www.hotel-le-capricorne.com). Nous vous proposons un tarif de 200€/pers. en demi-pension incluant le buffet de bienvenue et un pique-nique le 3ème jour.

Durant ces quatre jours vous rouleriez sur les plus belles routes des Alpes avec des passages en Suisse et en Italie. Attention, compte tenu de la capacité d'hébergement de l'hôtel il n'y aura que 50 places disponibles.

Pour réserver contactez Hervé dès maintenant. Fiche d'inscription à votre disposition sur le site www.ratpacknimes.fr

7 octobre : Stage de perfectionnement et de pilotage niveau 1, Pôle Mécanique d'Alès. Tarif : 165€ (peut déjeuner et repas de midi inclus).

Réservations obligatoires auprès d'Hervé Descamps ou Bertrand Goyet
Hervé Descamps +33 (0)4 66 85 42 46 ou fax +33 (0)4 66 85 40 57
ou par mail à hervé.hdp@wanadoo.fr

Toulouse – Road Master (31)

Ce sont maintenant une vingtaine de motards qui partagent régulièrement leur passion et leur bonne humeur lors de sorties d'un à deux jours.

Nous invitons tous les toulousains (et régionaux !) amoureux de la marque à nous rejoindre. L'activité du RAT PACK s'organise autour de

trois types de rencontres : des sorties dans la région, généralement d'une journée. Ces sorties sont organisées 1 à 2 fois par mois. Des participations aux raids organisés par nos voisins : Castagne en Marc, Rocamadour en juin ...

Et toujours nos rendez vous du lundi soir qui nous permettent de nous rencontrer et

de partager notre passion commune. Réunion du Pack, tous les lundis soir à 20h au bar 42ème Avenue, rue du Pont Montaudran à Toulouse.

Pack Leader: Hervé Bouquet au 06.23.41.41.04 ou hervé.bouquet@wanadoo.fr mais aussi le site du RAT Pack : www.rat-toulouse.com

Mérignac – Zone Rouge 33 (33)

Pour ce Riders Day bordelais du 27 avril, ce sont 49 personnes et 39 motos au départ de la concession pour un petit déj et une balade dans le Médoc.

Le beau temps était de la partie et 266 km au programme avec des haltes sur Lacanau Océan et Montalivet pour le repas du midi.

Après manger, direction le château Loudenne pour une visite suivie d'une dégustation... Bordeaux oblige !

Le retour sur Bordeaux s'est fait par la route des châteaux le long de la



Garonne. Vivement la prochaine me disent les participants !

7 septembre : Run des prunoux, une balade dans le Lot et Garonne. Départ le matin de la concession vers 9h, inscription et règlement à l'avance (20€/pers). Pour plus de renseignements, contactez Fred le Pack Leader au 05.57.29.00.02 ou par mail contact@zone-rouge.fr

St Etienne – Millenium Moto (42)

Lors du week-end du 5 et 6 avril dernier, le concessionnaire Millenium Moto et le RAT Pack de St Etienne étaient présent au Salon de la Moto de St Etienne. Nombreux furent les membres du RAT à venir sur le stand Triumph pour y retrouver l'impressionnant camion du Roadshow et toute l'équipe de Millenium Moto.

En ce dimanche 21 avril, ce sont environ 50 personnes qui se sont retrouvées chez Millenium Moto pour le premier run de la saison du RAT Pack de St Etienne - le Run des Gorges de la Loire !

Un fois de plus la météo fut des plus clémentes et les petits groupes se mirent en route sur des routes qui semblaient avoir été faites pour les motards : piste de circulation, tarmac parfait et viroles... Et tout cela dans un paysage superbe, de quoi remplir la tête de bons souvenirs !!

A voir également pour ne pas rater les prochains événements de ce RAT Pack, où la bonne humeur est de mise à chaque sortie !

22 juin : run de "Tournois" - la montée du col de la République Ce run s'effectuera sur un après-midi avec comme étape en milieu de parcours, la traditionnelle grande place de Tournois avec ses terrasses de café.

12-14 septembre : RAT Rallye du "Bol d'Or" Pour les motards de l'émulation et du mytheque "Bol d'Or", le départ : le 12/09 à 9h sur le parking de NORAUTO avec le pack leader. 2nd départ : le 13/09 à 9h devant la concession avec le concessionnaire.

21 Septembre : 2ème Run de Besse. Rdv 8h00 devant la concession. Une randonnée de nuit avec un temps superbe sont programmés. Café le matin à la concession et repas à Besse à l'Hôtel des Voyageurs où la truffade sera sur le...
Wilfried Tudeła, a. 06.12.55.22.77 ou w.tudela@free.fr

Metz – Moto Evolution 2 (57)

La première sortie de l'année 2003 du RAT Pack de Metz, le 22 mars dernier, fut un succès. En effet, ce sont 19 personnes qui se sont retrouvées sous un soleil superbe et la fraîcheur matinale.

7 juin : Run d'été - une balade d'environ 350 km du côté mévauxien avec en fonction du tracé une visite guidée au musée de la bière.

20-22 juin : Rallye de la XIème borne

18 octobre : Run d'Automne

Rémi Hauptmann 06.70.72.94.08 ou Hauptmannremi@aol.com



Lille – Avenir Moto (59)

Pour ce premier run de la saison 2003 à l'occasion des Triumph Riders Day, ce sont 6 motos et 11 personnes qui étaient présentes au départ du Run du Val Joly organisé par le RAT pack de Lille.

En effet, le ciel chargé de ce dimanche 27 avril, avait sûrement rebuté les plus courageux...

Mal leur en a pris car durant toute la matinée, hormis un vent persistant, aucune goutte de pluie ne menaçait le petit groupe et la bonne humeur des quelques fidèles. Et c'est sur un rythme de balade que chacun apprécia les petites routes du Parc Régional de la Scarpe et de l'Escaut.

Le retour sur Lille se fit via la forêt de Mormal, Le Quesnoy et la plaine de la Scarpe. Au final, une bonne journée où chacun apprécia le côté convivial d'un petit groupe de moto.

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



Bayonne – Esprit Moto (64)

Vingt-et-un participants quittent la concession, Triumph « Esprit Moto » ce dimanche 13 avril sous un soleil radieux pour le traditionnel rendez-vous de printemps du RAT Pack de Bayonne.

Sur les traces des années supoléonnaises, le groupe de 14 motos sillonne la Route Impériale des Côtes à un rythme plutôt usagé. Hasparren. Le panorama des collines basques est déjà grandiose.

Dépassant le château de Lacarre, nous атаquons le Col d'Ossouich pour nous rendre à Hasléon. Après Liq-Athérey et Larrau, nous montons vers les châteaux d'Iraty par une très belle route en lacets, balayée par un vent du sud à décoller les cheveux ! Arrivés au chalet Pedro où nous attendent un repas copieux et un accueil chaleureux.

Le 13-14 septembre : Raid des Bardenas. 2 jours de balade dans un désert pittoresque du nord de l'Espagne, entre Navarre et Aragon. Marc Hauvette au 05 59 42 23 95 ou edav@club-inox.net.fr

Roussillon Moto – Lyon (69)

Le nouveau concessionnaire de la région lyonnaise vous attends nombreux pour mettre en place un RAT Pack dans sa concession et pour l'aider à organiser des balades.

Aiors, n'hésitez pas à contacter Bertrand Goyez au : 01 64 62 38 32 ou 06 80 02 03 93 ou goyeb@triumph.co.uk

Montesson – Diagonale (78)

Le RAT Pack de Paris-Montesson organise un dîner tous les 1er jeudi de chaque mois au Restaurant Les Petits Oignons, bd Exelmans 75014 Paris.

Christophe Chappat : 06 72 84 59 92 ou christophe@chappat.com (www.rat-paris.fr).

7 Septembre : Run Surprise

Avignon – AD Motos (84)

Merci à Florence, Pack Leader d'Avignon, et Daniel le concessionnaire, pour leur aide dans la réussite du Mistral Run du 12 avril dernier. Grâce à eux, les participants ont pu bénéficier lors du point de contrôle d'un petit déj' bienvenu par la fraîche température du matin.

Florence et son mari planchent toujours sur les road books du prochain Raid du Luberon du 19/20 juillet prochain. Un virage au mètres sera sûrement le menu de ce week-end ! Alors inscrivez-vous vite auprès de avec Florence au 04 90 74 12 87.

Limoges – Moto Move (87)

A l'occasion du Riders Day, Frédéric Astier, pack Leader de Limoges, avait organisé son premier run pour faire découvrir le RAT et les richesses de la région.

Ce sont une dizaine de machines qui se sont renouvelées pour cette balade qui nous a fait arpenter une partie de la route « Richard Cœur de Lion » et découvrir, le matin, le vert de la porcelaine des pailoux avec ces pipiers datant du 18ème siècle et l'après-midi le haras national de Pompadour et les terrasses du château.

22 juin : Run des Cascades de Gimel. Le départ est prévu vers 9h au centre commercial Carrefour Boussieu. Le matin, visite du cloître, pique-nique et balade aux cascades de Gimel l'après-midi.

Frédéric Astier au 05 59 70 35 78 ou 06 77 87 47 23 (floodloverfr@wanadoo.fr).

Belgique

Ath – Mourin et Cie.

En ce troisième jour de printemps, quelques 45 motos (51 personnes) s'étaient données rendez vous chez Christian et Annick Mourin à Ath pour la première balade 2003 "A la découverte de Brugge".

La première halte s'est faite à Stalhille, petit village typique de Flandres, dans un café auberge typique (T Hoeliske) pour un bon rafraîchissement. Après cet arrêt, le groupe est parti à la découverte de la magnifique campagne flamande et d'un délicieux repas au J'S Road House à Knokke.

Le groupe a repris la route pour se diriger vers la région de Brugge par des chemins longeant les canaux typiques de la région pour nous amener dans cette magnifique ville qu'est Brugge. Un tour en bateau nous a permis de la découvrir plus en profondeur. La journée s'est terminée par une dégustation de bières locales.

Nous tenons à remercier Marc Wubetuzte pour sa collaboration pour l'élaboration du road book de cette balade.

Run des Caps

Le dimanche nous trouvons sous un soleil radieux sur les petites départementales en directions des caps.

La vingtaine de motos passa par le marais de St Omer avant de rejoindre Sangatte pour se diriger vers le Cap Blanc Nez où une halte nous a permis d'admirer les côtes françaises, le bleu de la mer et les côtes anglaises si lointaines et si proches à la fois.

Un copieux repas nous attendait à Ausinghen "Aux boucaniers". Après ce bon repas, nous avons visité "le musée du mur de l'Atlantique" qui est situé dans une construction faisant partie de l'organisation "TODT". Après nous avons repris les motos pour nous diriger vers Le Touquet par la route de la côte. Nous avons ensuite pris la direction de la Belgique par de petites routes de campagne. .

29 juin : Belgium RAT Pack Tour

Christian Mourin +32 (68) 28 15 12 ou mourin.jc@twing.be



Deurne – Garage Burger

Le tout nouveau concessionnaire, Garage Burger à Deurne organisé le samedi 21 juin la Balade des 1000 Virages au travers des Ardennes, la vallée de la Meuse et le Luxembourg. Au programme deux itinéraires, au choix : 210km ou 350km.

En soirée, un barbecue accompagné d'un groupe de musique vous accompagnera pour cloûter cette journée.

Le début et le fin de cette balade se fera près du camping international d'Ouren, pittoresque bourgade de Belgique/Burg Reuland.

Le rendez-vous est de 8h30 à 11h pour le tour de 350km et jusque 11h pour le tour de 210km.

Tarif : 6€ pour la balade de 210km, 7€ pour le tour de 350km incluant café, road book et badge. Informations : www.1000bochten.be ou emmybrack@pandora.be

Ertvelde – BMC

En ce lundi ensoleillé du 14 avril, ce sont une vingtaine de Triumph venues de Belgique qui se sont retrouvées sur le circuit de Croix en Ternois dans le Pas-de-Calais.

Cette journée était divisée en plusieurs postes de travail permettant d'appréhender les techniques de virages, de manègement de la moto mais aussi d'évitement d'obstacle en courbe, bref de quoi se sentir plus sûr au



quotidien. Un vrai régal...

15 juin : Run de l'Ace Café/Londres. Rendez-vous 6h30 chez BMC.

29 juin : Belgium RAT Pack Tour

28 septembre : Run d'Automne

Marc Maes au 01/44 39 50 ou marc.maes@belgaom.net

Marché en Famenne – Triumph Marche

Tout commence au départ de notre concessionnaire Boulevard Sport. Petit café et biscuits avant le départ de 10h pour les ponctuelles. Premier coup de gaz 10H45. Comme annoncé, Ardennes-Gaume. Au départ 25 bicales, 34 personnes.

Les moteurs à peine chaud et déjà des violots... quelques lignes droites pour se regrouper et hop ça repart à nouveaux sans composer de belles étendues forestières et des villages typiquement gaulois que nous traversons à bus régime pour mieux les regarder.

12h30 : comme prévu resto avec plat du coin - la bouffe ardennaise!

14h : deuxième boucle, descente vers le fond de la province du Luxembourg.

C'est à dire, routes plus sinueuses et essence meilleur marché. A condition de ne pas laisser couler ce précieux liquide par le trop plein de sa moto. hein Big Ben!

Retour 16h30 chez Boulevard Sport. 275KM. Café et bière pour ceux qui resto sur place bien sûr! Résumé : superbe journée, bon repas, ambiance du tonnerre merci à tous. PS : A ou nous remettons cela le 15 juin 03.

15 juin : Run du Luxembourg (province du Luxembourg – Grand duché du Luxembourg). Le départ est à 10h de la concession. 250km.

29 juin : Belgium RAT Pack Tour.

Mais aussi 2 week-ends de portes ouvertes/essais les 21/22 juin et 27/28 septembre avec une balade le dimanche pour ce dernier week-end.

Dossier dit = Spock + fa039159@skynet.be (www.ratpackboudoux-port.be).



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

Privileges Membres

Traversées en Ferry

- **P&O Stena Line** propose 30% de remise sur les traversées Douvres-Calais. Pour les joindre : +44(0)87 0600 0600, code réservation TH550531 Recall Promotions.
- **Stena Line Ferries** offre des réductions sur les traversées Harwich-Haek 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 08705 204402, code réservation BC047.
- **Hoverspeed** propose 25% de remise sur les traversées Douvres-Calais et Douvres-Ostende. Les membres traversant en voiture bénéficient d'une remise de 15%. Appelez le 08705 240241 en Grande Bretagne, le 0820 901555 en France ou le

059 559111 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-Roscardan et Hull-Zeebrugge. Contactez le +44(0) 870 1294003, code réservation HP1066. 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 Envergreen** (700 hôtels en Europe) propose 15% de remise



aux membres du RAT sur les chambres des hôtels Bleu Marine, Kyrliad, Campanile. Cette remise est valable vendredi, samedi, dimanche, jours fériés, veilles de jours fériés et points feriés hors promotions week-end (non cumulable avec autres promo). Pour bénéficier de cette remise, deux solutions :

- Par internet au www.envergreen.com avec le mot de passe TRIUMPH et code client F40001

Central de Réservations au +33 (0)1.64.62.46.36. Avec le code client F40001

EN FRANCE

- **Enis Hôtels Badstube** (75 hôtels en France) offrent 10% de remise aux membres du RAT sur le prix de la chambre seul. Pour réserver, deux moyens s'offrent à vous : - Par internet : www.balladins.com - Par téléphone à la Réservation Centrale (24h/24 - 7j/7) au 0 825 088 453 ; Fax : 01.60.38.11.83. Dans les deux cas, préciser que vous êtes membre du RAT.



● **L'hôtel restaurant "Les Biscuitsiers" à Aeschberg (Cap Gris Nez)** offre 10% de remise sur les B&B et un bar pour tout repas **hors Frais de Plateau**.

Tel : +33(0)3.21.32.97.87, ou www.aasbiscuitsiers-capgrisnez.com

● **Rhône-Alpes** : un gîte dans les collines du Beaujolais vert à Dorezize (Rhône). 10% de remise pour les membres. Monsieur et Madame Malheux :04.74.05.70.45.

● **One** : Le château-hôtel d'Ermeneville offre 10% de remise sur les tarifs affichés des chambres sur présentation de votre carte de membre valide.

Contact Christophe Clairaux au +33 (0)3.44.54.00.36 ou chato.ermeneville@wanadoo.fr

● **Pays Bas**, ou "Erstade-hôtel de chambres chères", 10% de remise et road book pour découvrir la région. +33(0)5.59.54.29.87, ou rennie.dagot@fortysix.fr. Visiter les châteaux sur www.erstadehotel.nl

● **Province Aquitaine de la Bourgogne** 10% +33 (0)4.90.54.32.54.

● **Langueux, Mayenne** George, bob et breakfast. 15% +33(0)3.68.32.16.71.

● **Alpays** : L'hôtel restaurant Le Capricorne (200m de Bourg St Maurice) au cœur de la Savoie propose ses étaps RAT (dîner + nuit + petit déj) pour 31€NjL + des road-books pour découvrir la région et une bière de Savoie vous sera offerte à votre arrivée. Visitez leur site www.hotel-le-capricorne.com Tel : +33(0)4.79.22.52.41 ou hotel-le-capricorne@wanadoo.fr

● **Alsace** : L'hôtel restaurant Le Capricorne (200m de Bourg St Maurice) au cœur de la Savoie propose ses étaps RAT (dîner + nuit + petit déj) pour 31€NjL + des road-books pour découvrir la région et une bière de Savoie vous sera offerte à votre arrivée. Visitez leur site www.hotel-le-capricorne.com Tel : +33(0)4.79.22.52.41 ou hotel-le-capricorne@wanadoo.fr

EN AUTRICHE

● **Saxonia**, Tyrol-Hotel Regina, 10% de remise. +43 (0)647 4252.

EN ALLEMAGNE

● **Bad Peterstal**, Black Forest, Hotel, Pflanzgarten, 10% +49 (0)7866 381.

● **Lindtaler**, Hotel Engel, +49 (0)734 140 400.

● **Harz**, Wixxerhotel "Zum Saalbau", 10% +49 (0)6427 327.

EN ANGLETERRE

● **Bad Peterstal**, Black Forest, Hotel, Pflanzgarten, 10% +49 (0)7866 381.

● **Le Clough Day**, Pays de Galles, Llanrhonk Ford Bed and Breakfast, +44 (0)1492 532993.

EN BELGIQUE

● **L'hôtel restaurant "Les Auges"** à Brugeslette, dans le Hainaut offre 10% de remise sur le prix des chambres. Tel : 32(0)68-45.72.50 ou www.lesauges.com

EN ESPAGNE

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

Abonnements revues motos

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

● **MOTO MAGAZINE** (mensuel) : 1 an - 10€ = 22,40€

● **MAXIMOTO** (mensuel) : 1 an - 10€ = 29€ au lieu de 36,90€ soit 20% de réduction.

● **L'INTERAL** (mensuel) : 1 an - 10€ = 22,30€ au lieu de 41,60€ soit 20% de réduction.

● **MOTO REVUE** (hebdomadaire) : 1 an - 48€ = 97,92€ au lieu de 122,40€ soit 20% de réduction.

● **MOTO JOURNAL** (hebdomadaire) : 7€€ au lieu de 11€€ soit 30% de réduction. Notez - Accord Hds Lactu -

● **EN BELGIQUE** :

● **MOTO PULSION** (mensuel) : 22,31€ (soit 20% de réduction)



Paris à thèmes

● 15% de remise pour les membres du RAT + 4 personnes au Warner Bros. Movie World à Boving, Allemagne ; Alcatraz 21€ ; miniparc 15% ; hôtels (de 3 à 11 ans) 18,25€ moins 5% - Sur présentation de votre carte de membre à Tenirre. La saison débute le 12 avril 2003.

Adresse : Warner Brothers Movie World, Warner Allee 1, D-46344 Bielefeld, Allemagne, www.movieworld.de

LOONEY TUNES, les personnages sont le droit de Warner Bros. (USA)



Circuits

● **Le Team Two Wheels** offre 10% de remise pour les membres du RAT pour tous leurs événements sur la piste de Leisnering/Germany. Trois jours sur piste et quatre dates différentes. Plus d'informations auprès de Carsten Wagner du Team Two Wheels au +49 (0) 2597 690995 ou info@two-wheels-in-germany.net.

Touring

● **Le Highland Rider** organise des voyages en Ecosse, avec la possibilité d'utiliser votre propre machine ou d'en louer une sur place. Leur programme est établi pour une période allant d'avril à septembre, avec des "tours" de trois, cinq, six ou sept jours au choix. Les membres du RAT ont droit à une remise de 10% sur le prix total. Pour les contacter : téléphone : +44 (0)1596 946616, e-mail : aw.oltravell@postswervices.com.

● **Angleterre/Pays de Galles** : Great Biking Great Britain organise des voyages organisés sur Triumph Bonneville au travers du National Parks d'Angleterre et du Pays de Galles. 10% de remise pour les membres du RAT. Information sur www.greatbikingGB.com ou par e-mail : info@greatbikingGB.com



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 RC B 330 540 907 - SAS au capital de 150 000 € Adresse postale : 33735 BORDEAUX CEDEX 9 - Compagnie sous-traitance L'Equipe