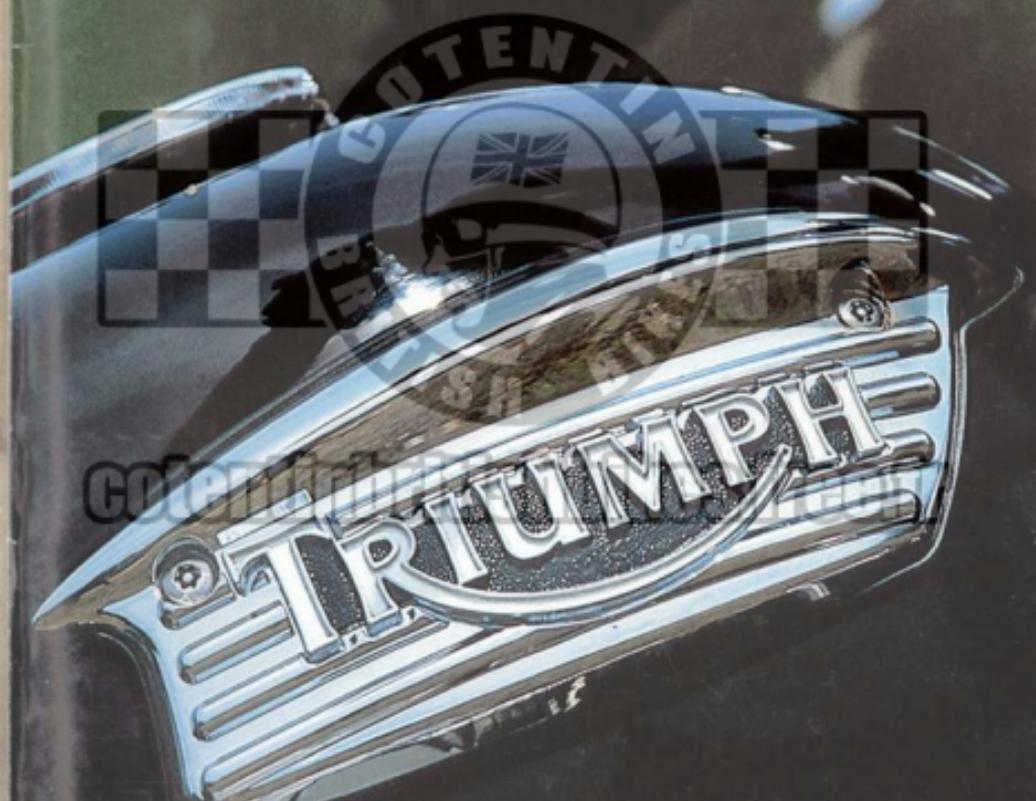


THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 30

Hiver 2003

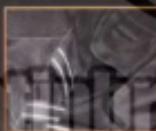


SOYEZ DE LA PARTIE !
L'aventure commence maintenant.



Tornado Jacket

cotenlinktriumfbikes.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 Goyez.



• **International Manager :**
Neil Webster
tel : +44 (0) 1915 511 511 fax : +44 (0) 620 810
email: neil.webster@triumph.co.uk



• **France & Benelux :**
Bertrand Goyez
tel : +33 (0) 42 38 02 02 fax : +33 (0) 42 38 02 02
email: goyez@triumph.co.uk



• **Afrique du Sud :**
Mike Davison
tel : 27 (0) 49 1305 fax : 27 (0) 49 409 418
email: mikedav@info.co.za



• **Allemagne, Autriche et Suisse :**
Rüdiger Beck
tel : +49 (0) 40 44 32 30 fax : +49 (0) 40 44 32 427
email: ruediger.beck@triumph.co.uk



• **North America :**
Jim Callahan
tel : 478 834 2020 ext 2029 fax : 478 834 2025
email: jim.callahan@triumphmotorcycles.com



• **Gricie :**
Sofia Masaki
tel : +30 800 120 fax : +30 800 142
email: sofiamasaki@triumph.gr



• **Italie :**
Alexandra Gusepieri
tel : +39 42 664 3471 fax : +39 42 66 44 371
email: alex@triumph.it



• **Nouvelle Zélande :**
Leigh Beckham
tel : 09 274 1453 fax : 09 276 0865
email: leigh@triumph.co.nz



• **Scandinavie :**
Erikster Aarvolden
tel : +46 (0) 69 68 0705 fax : +46 (0) 69 68 0715
email: erikster.aarvolden@triumph.no



• **UK :**
Simon Carter
tel : +44 (0) 1915 511 511 fax : +44 (0) 620 810
email: simon.carter@triumph.co.uk



• **Administration :**
Ben Gray
tel : +44 (0) 1915 511 511 fax : +44 (0) 620 810
email: ben.gray@triumph.co.uk

Pour nous rejoindre, appelez notre administrateur au +44 (0) 1915 511 511 avec votre numéro de carte VISA ou Mastercard. Vous pouvez également nous régler par chèque à l'ordre du RAT, envoyé à l'adresse suivante : RAT Membership, PO Box 81, Hinckley, Leicestershire, LE10 3ZE Angleterre. Mais aussi en ligne avec www.triumph.co.uk. Saluez le lien vers le RAT "Rejoignez le RAT" et sélectionnez votre langue.

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 81, Hinckley, Leics, LE10 3ZE Angleterre et envoyé directement à tous les membres RAT. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Rédacteur en chef : **Neil Webster**
Production : **Red Square Graphics**

Les opinions exprimées dans Torque ne sont pas nécessairement celles de Triumph Motorcycles Ltd ou du Riders Association of Triumph Ltd. Triumph Motorcycles Ltd et le RAT acceptent toute responsabilité quant à l'exactitude ou la présence des informations 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

Des news pour les Portes Ouvertes en 2004 et toutes les dernières infos du monde Triumph.

8

Contre la montre



Avec une victoire au TT et un podium lors de la manche finale du British SuperSports Championship comme récompense, le team Triumph Valforno a eu un début de saison light. Un petit retour en arrière sur ce challenge qu'ils ont surmonté.

12

On Job

Brice Preston s'est rendu régulièrement Nouvelle Zélande, mais sans jamais érousser son enthousiasme pour ce paradis du motard.

18

DayLight

Pour cet épisode, c'est la vision de la Triumphidromie d'été. Mais moins de travail pour un résultat unique.



22

Conception de la Rocket



Le long chemin menant du concept à la création. Voici comment l'équipe du design Triumph vous tient en haleine.

28

Acérée



Alan Cathcart n'a jamais pu rattraper la Triumph de Richard Prockett lorsqu'il courait en compétition. Il est maintenant pourquois.

32

Letâtes

Voici histoires et photos de par le monde.

35

RAT World

Rapports, avant-premières et nouvelles des RAT packs de votre région. Préparer votre planning 2004 maintenant.

50

Privileges Membres

Des privilèges uniques avec votre adhésion au RAT.

www.britishtorques.fr



Portes ouvertes de l'usine prévues pour le Printemps

Triumph a prévu de recevoir le public lors de Portes Ouvertes au Printemps pour marquer le déplacement définitif de la ligne d'assemblage vers le nouveau bâtiment T2 d'Hinckley. L'événement aura lieu le 16 Mai 2004.

Les tickets coûteront 8€ et incluront un livret souvenir de l'usine mais le nombre de visiteurs sera strictement limité pour des raisons de sécurité et d'accès. Les réservations seront ouvertes à tout public à compter de Janvier mais les membres du RAT pourront réserver en exclusivité à partir de Décembre et bénéficieront d'un accueil en sens VIP lors de l'événement.



En plus de pouvoir visiter cette toute nouvelle unité de production c'est l'usine T2, il y aura également une foule d'activités et de démonstrations comme le cascadeur Kevin Carmichael, une

expo de modèle anciens, des tunings et d'anciens modèles d'Hinckley, un groupe de musique et beaucoup d'autres choses encore. Tous les moteurs Triumph et toutes les motos sont maintenant assemblées dans la T2, qui hébergent également toutes les opérations de fabrication des composants moteurs et beaucoup d'autres départements tels que le chroage et le Service Qualité/Contrôle, l'atelier de peinture, l'atelier d'injection plastique et le développement qui étaient à l'origine sur le site T1 sont maintenant également totalement reconstruits suite à l'incendie de Mars 2002.

Les visiteurs, lors de ces Portes Ouvertes, auront le privilège de voir la toute nouvelle ligne de fabrication et d'assemblage spécialement conçue pour la Rocket III dont la production démarre au Printemps.

Le programme commencera à 10h du matin jusqu'à 17h, restauration et boissons seront disponibles sur le site.

Pour réserver, merci d'envoyer un chèque d'un montant de 8€ par personne (à l'ordre du 'RAT' et en précisant votre N° de membre RAT si vous réservez en Décembre), à: Open Day Tickets, RAT, PO Box 88, Hinckley, Leics, LE10 3ZF, England.

Les tickets sont gratuits pour les moins de 14 ans, mais doivent être réservés un même temps que pour les adultes. Aucun ticket ne sera vendu sur place le jour de l'événement et aucune entrée possible pour ceux/ceux n'ayant pas de tickets.



Mettez m'en deux !

Deux Triumph Speed Four ont été utilisées lors du show télévisé 'Britain's Strongest Man' (L'Homme le Plus Fort de Grande Bretagne) en début d'année.

Les conducteurs étaient portés les motos - d'un poids total de 350 kg - la plus lourde possible. Une manière néanmoins différente d'utiliser cette machine puissante par les motos.



Triumph ouvre un bureau pour le Benelux

Triumph Motorcycles ouvre un nouveau bureau près d'Amsterdam pour satisfaire à la demande des motos britanniques du marché du Benelux.

Tim Maston, Directeur Commercial de Triumph Motorcycles UK nous confie : "Durant cette année, nous avons augmenté nos ventes de près de 20% pour la Hollande et nous pensons que cela va encore croître. Par conséquent, la Hollande et la Belgique sont des marchés très importants pour Triumph et qui demandent une présence locale. Nous serons ainsi plus près de nos concessionnaires mais aussi de nos clients."

Edwin Belorje a été engagé comme General Manager pour la filiale Benelux.

Mr. Belorje, qui a travaillé pour Triumph Motorcycles Ltd comme International Sales & Marketing Manager pour l'Europe et l'Asie depuis 1997, est dans le monde de la moto depuis 1989. Précédemment, il fut employé par Motorhuis Safe, the Safe Group and Greenib BV, le premier importateur Triumph au Benelux.

Avec ce nouveau bureau, le nombre de filiales Triumph en Europe est maintenant de cinq.

La Société a déjà des bureaux en Italie, France, qui s'occupe également de la Suisse, Allemagne, couvrant également l'Autriche, et la Suède, pour toute la Scandinavie. Triumph possède également des filiales très dynamiques aux États Unis et au Japon.

Peintures customisées pour Bonneville

Chez Triumph, nous voulons que chaque client puisse personnaliser sa moto à ses goûts. C'est pourquoi, toute nos motos disposent d'une large gamme d'accessoires. La Bonneville, modèle emblématique de la gamme, ne fait pas exception à cette règle. Elle dispose d'une gamme de plus de 35 accessoires.

Parmi ceux-ci, de magnifiques peintures customisées, qui donnent à la Bonneville ce délicieux look "sport retro" avec ses peintures à damiers, sur le réservoir, la tête de fourche, les flancs et le garde-boue avant.

Le kit est disponible dans tous les coloris 2004, et est disponible avec ou sans tête de fourche.

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à vous renseigner auprès de votre concessionnaire.



Bikers' Classic

Pour cette première édition du Bikers' Classic à Spa-Francorchamps, ce fut un succès ! Une météo magnifique, un cadre exceptionnel et des courses superbes...

Durant le week-end du 16 et 17 août, ce sont environ 70 Triumph venus de toutes l'Europe qui se sont succédés sur le stand Triumph.

Nombreux furent les motards qui purent essayer les motos de démonstration sur un circuit routier autour du magnifique circuit de Spa-Francorchamps. Pendant ce temps, les amateurs de motos anciennes profitèrent pleinement du temps magnifique pour assister aux courses sur ce circuit mythique !

Mais le clou de ce week-end, pour les possesseurs de Triumph, fut sans aucun doute les deux tours qu'ils purent faire le samedi et le dimanche sur le circuit de Spa !



Quel privilège et quel bonheur de pouvoir rouler sur ce circuit et de monter le raidillon de l'Eau Rouge !

Bref, une réussite et beaucoup sont prêts à revenir l'année prochaine...

Hautes récompenses pour Triumph

Les trois nouveaux présentoirs de vêtements Triumph ont remporté deux prestigieuses récompenses nationales.

Ils ont été désignés l'un dans la rubrique automobile pour le Retail Interiors Awards devançant Castrol et MG Rover, et empochérent l'argent pour la partie mode et accessoires, se faisant coiffer sur le potesu par la French Connection.



007 a choisi Triumph

James Bond chevauchera une Triumph dans les prochaines éditions des jeux vidéo des aventures du héros Britannique.

Bond utilisera une Daytona 600

pour échapper aux 'méchants' dans le jeu 'Tout ou Rien' produit par Electronic Arts. Ce jeu sera disponible début 2004 pour toutes les consoles de jeux.

007
EVERYTHING
OR NOTHING



Robbie Marshall

Le Globe Trotter, Robbie Marshall, est décédé en septembre dernier en Espagne, quelques jours après avoir été impliqué dans un accident de la route.

À la fin des années 90, Robbie avait parcouru un tour du monde sur sa Trophy 1200, et un superbe livre et une vidéo relatent son aventure. Il avait également participé à une série d'articles du Torque en 1997 et 98

dans lesquels il racontait son voyage.

De retour de ce voyage unique, Robbie fita dans la famille Triumph en redressant une nouvelle pour Jack Lily Motorcycles et plus récemment pour Three Cross Motorcycles dans le Dorset. Il était toujours un Triumphozé enthousiaste et il était en train de préparer un nouveau voyage unique, cette fois le tour d'Afrique par la côte en Tiger 955i.

John Bayle de Three Cross nous dit de son sujet: "Il était retardé dans l'âme et en plus un fan de Triumph. Tout le monde chez Three Cross Motorcycles aura toujours une pensée émue pour lui."



Un viticulteur Triumphiste !

Le château FARGUEIROL est une propriété familiale située à Châteauneuf du Pape au cœur de la Vallée du Rhône à 10 km au sud d'Orange et à 15 km au nord d'Avignon avec des méthodes culturales et de vinification traditionnelles.

La superficie du vignoble est de 40 ha. L'origine du vignoble remonte au XVème siècle lorsque les Papes résidaient à Avignon. L'origine des bâtiments actuel apparait sur "La nouvelle carte du Comtat Venaissin" de Stephano Ghebino, édition de 1580 à Amsterdam. Le domaine appartenait, au XVIIIème siècle à la famille d'Alphonse dont l'un des membres, Messire Louis Joseph Marquis d'Alphonse fut Archevêque de l'Eglise Métropolitaine d'Avignon.

Bref, tout cela pour dire que nous produisons avec passion du Châteauneuf du Pape blanc et rouge et voici nos tarifs préférentiels pour les membres du RAT.

- A.O.C Châteauneuf du Pape rouge 2001 : 11€ ; rouge 2000 : 12€
Nous sommes actuellement en rupture pour le Châteauneuf du Pape blanc, le prochain millésime sera disponible au printemps au tarif de 12€ la bouteille.

Ces prix sont des tarifs départ cave et par carton de 6 bouteilles minimum, possibilité d'acheter directement à la cave.

Pour informations et commande, demander Pierre Révolier au 04.90.83.71.38, ou chateau.defargueirol@orange-net.fr.



La Daytona new look saluée par la presse

Re-stylisée pour la saison 2004, la nouvelle Daytona 955i a reçu un accueil enthousiaste lors de sa présentation aux shows de Milan et Paris.

Avec son trois cylindres injection et son mono-bras, la Daytona confirme sa personnalité unique dans le vaste secteur des machines sportives. Sa nouvelle ligne en fait maintenant une moto encore plus hors du commun.

"Le caractère de la Daytona fait qu'elle se démarque du reste des motos sportives. Elle s'est dotée une beauté avec sa carrosserie inspirée de la petite Daytona 600," nous dit le magazine moto français "Maximoto".



Cet hiver, ayez les pieds au chaud !

Rouler en hiver demande la meilleure protection possible. Sans une bonne protection le plus court trajet peut devenir un cauchemar.

Pour vous aider à affronter les conditions hivernales, Triumph a développé des bottes tout temps hautes performances. Les bottes Expedition bénéficient du meilleur de notre expérience en matière de bottes.

Un look raffiné, une finition parfaite, un grand confort et des caractéristiques vous permettant d'affronter les pires conditions en toute

sécurité. Faites en cuir avec des protections aux chevilles, aux talons et aux tibias, elles vous protégeront des éléments grâce à leur membrane imperméable et coupe-vent. Pour le confort, nous avons prévu un chausson interne avec lacet qui vous maintiendra parfaitement le pied.

Disponible en taille homme ou femme, les bottes Expedition sont d'ors et déjà disponibles chez votre concessionnaire Triumph.

En complément de nos nouvelles bottes Expedition, des chaussettes spécialement faites pour la pratique de la moto. Par leur fabrication en micro-fibre, elles évacuent l'humidité et la transpiration, et sèchent très rapidement.



Haut les coeurs

Cette saison Triumph Valmoto n'a pas trouvé que des adversaires sur la piste. L'équipe de Supersport la plus populaire de Grande-Bretagne a du faire face à un adversaire encore plus redoutable que tous ceux qu'elle devait affronter en course : Le Temps !!

La théorie de la remontée en selle à l'échelle de la puissance a été prouvée à travers le temps à l'instar de tout ce qui se fait à la vitesse de croisière. C'est ce qui a permis à la Triumph de passer de la 400 à la 600cc. Mais une fois que l'on a atteint ce stade, il n'y a plus rien de plus facile que de continuer à progresser. C'est ce qui a permis à la Triumph de passer de la 600 à la 600cc. Mais une fois que l'on a atteint ce stade, il n'y a plus rien de plus facile que de continuer à progresser.

En tout juste six mois les efforts consentis par l'usine ont fait oublier trente années de dévotion et ont fait renouer la réputation qu'avait auparavant Triumph dans le monde de la course. L'opinion que Triumph avait eue de la course a été renversée dans le monde de la compétition vis le jour quasiment en même temps que les rumeurs d'un projet

de sortie d'une nouvelle 600 supersport. Ces espoirs furent pleinement concrétisés quand Triumph dévoila ses machines ornées du drapeau britannique et annoncées officiellement, lors de la présentation de presse en Février à Silverstone, son partenariat officiel avec l'équipe bien connue : Vsi/Moto. De surcroît les pilotes choisis n'étaient pas des inconnus puisqu'il s'agissait de Jim Moodie, le double champion britannique de Supersport et de Craig Jones, celui qui régnait en Supersport 600cc. C'était peu dire !!

Le projet non seulement attira de suite l'attention du public mais capta celle des médias qui en firent leurs gros titres, une couverture médiatique à l'instar de celle qui fut les meilleurs temps internationaux !! Les messages d'encouragement provenant tout autant de



Les marches de la gloire pour Craig Jones lors de la dernière manche du British Supersport Championship à Donington Park.



Jones et son style tout en puissance ont su bien souvent être au dessus du lot.

cotentinbritishbike.com

EN TOUT JUSTE SIX MOIS, LES EFFORTS CONSENTIS
PAR L'USINE ONT FAIT OUBLIER TRENTE ANNÉES
DE DISETTE ET ONT FAIT RENÂÎTRE LA RÉPUTATION QU'AVAIT
AUPARAVANT TRIUMPH DANS LE MONDE DE LA COURSE.



La grande expérience de Jim Redford fut un atout vital dans le programme de développement.

A PEINE AVAIENT-ILS PRIS POSSESSION DE LEURS MOTOS QUE JIM ET CRAIG FURENT CAPABLES D'ALIGNER DES TEMPS PROCHES DE LEURS MEILLEURES PERFORMANCES SUR DES MACHINES CONCURRENTES.



Fidèles propriétaires de Triumph que d'amateurs de sport motocycliste affluèrent du monde entier et le site Web dédié à l'événement croûta sous l'affluence de milliers de visiteurs dès sa mise en ligne. Tout cela avant même qu'une seule roue n'ait effleuré la piste !!

Dès que cela arriva, les premiers essais furent de suite encourageants et démontrèrent la potentialité des machines. A peine avaient-ils pris possession de leurs motos que Jim et Craig furent capables d'aligner des temps proches de leurs meilleures performances sur des machines concurrentes. Les motos furent engagées en course moins d'un mois après et se révélèrent incontestablement comme les motos de série les plus compétitives au monde.

La première sortie du team fut à l'occasion de la course Supersport de Silverstone et les résultats des machines en étonnèrent plus d'un. En effet elles rentrèrent facilement dans les points !!

La Daytona 600 Valmoto, simplement en développement course depuis trois mois, a immédiatement démontré sa compétitivité et le team a immédiatement les meilleures équipes en jouant les troubles-fêtes.

Dès lors ils n'eurent plus de répit. Il ne restait que 11 courses à courir dans le championnat britannique, le team devait, pour réussir, faire face à un sacré programme de tests et de développement. Quand la moto n'était pas en course, elle était soit dans les ateliers de Valmoto soit en essais privés sur les différents circuits du pays...

Il s'agit de zéro, chaque piste était nouvelle pour la machine et ils devaient courir contre la montre pour découvrir les mystères de chacune et voir où ils allaient pouvoir gagner du temps. Développer une moto pendant ce temps était un challenge quasi insurmontable mais l'équipe s'en révéla parfaitement capable.

Leur récompense fut la troisième place de Jones dans la dernière course de la saison et qui le fit accéder à la deuxième place du championnat !!

Le Team Redford a su immédiatement se faire une place dans le cœur des fans.



Ce qui se passait sur les circuits routiers était encore plus étonnant.

En Irlande du Nord, courant Mai – tout juste 16 week-end après l'annonce de la création du team – le Néo-Zélandais Bruce Anstey fit second en Supersport 600. Le mois suivant, encouragé par cette performance, le team ValFoto partit à l'île de Man pour courir le célèbre TT.

Qui aurait osé supposer qu'après une absence de 38 années du monde de la compétition Triumph allait fêter son retour avec la victoire dans la course la plus prise en compte ? Personne... Jack Valentine et son team était eux très optimistes et l'avenir leur donna raison puisque Bruce Anstey étouffa tout son monde en remportant le Junior TT.

Cerise sur le gâteau John McGuinness et Jim Moodie finirent dans le top 10 avec les deux autres Daytona

600 et ainsi permirent à l'usine britannique de remporter le challenge par équipe.

« Cette saison fut un enfer », nous déclare Jack Valentine. « Nous connaissions le potentiel de la moto mais il fallait lutter avec le facteur temps. Le challenge était difficile mais j'ai toujours rêvé de triompher avec une moto britannique et le fait de concrétiser ce rêve me remplit de fierté ».

« Il y a des moments où nous étions bien loin sur la ligne de départ à nous demander ce qu'il ne fonctionnait pas, par contre il y en a d'autres où nous faisons podium et où le champagne coulait à flot ! De toute façon, quels que furent leurs résultats, je tire mon chapeau à la performance qu'ont accompli Craig, Bruce et Jim, peu de pilotes en auraient été capables. Nous ne sommes pas prêts d'oublier le retour de Triumph dans le monde de la course ! »

DE TOUTE FAÇON, QUELS QUE FURENT LEURS RÉSULTATS, JE TIRE MON CHAPEAU À LA PERFORMANCE QU'ONT ACCOMPLI CRAIG, BRUCE ET JIM.



Plaisir de la conduite et plaisir des yeux.

Tout ce qu'un motard peut espérer : des routes dégagées, du ciel bleu, des montagnes, et une excellente machine.

Une Triumph Trophy 1200, des routes désertes et des paysages à couper le souffle. Bruce Preston a encore eu le coup de foudre.

La Trophy 1200 sur la péninsule d'Otago.

Je n'y peux rien. Chaque fois que je quitte l'avion à Auckland, je sens que je m'embarque à nouveau dans une histoire d'amour. C'est peut-être le tagit magique qui m'a transporté d'un hiver anglais à un été néo-zélandais ou peut-être tout simplement que la Nouvelle Zélande est définitivement le pays idéal pour faire de la moto.

Cela fait dix ans que je parcours ce pays chaque hiver et plus je le découvre, plus j'aime.

Avec à peine 3,5 millions d'habitants sur une surface grande comme le Royaume Uni, il n'est pas surprenant d'avoir les routes que pour soi. Pour le pur plaisir de rouler peu d'endroits sont aussi attrayants pour le motard moyen.

Pour ce voyage j'avais emprunté une Trophy 1200 à mon ami Bill Vetch de chez McGuyver & Vetch à Dunedin, tout en bas de la Nouvelle Zélande, j'ai pu ainsi savourer les délicieuses routes de la péninsule d'Otago.

Tout à la pointe de la péninsule on peut jour d'un des spectacles les plus rares au monde, des albatros en plein vol. Ces énormes oiseaux avec leur envergure de près de 3 mètres glissent élégamment par-dessus les tournoies.

Le meilleur endroit pour les apprécier c'est à bord



Le majestueux Milford Sound.

QUEL PLAISIR QUE CETTE TROPHY ; RAPIDE POUR SATISFAIRE LA PLUPART DES VOYAGEURS MAIS, CE QUI EST PLUS IMPORTANT, MAXI-COUPLEUSE POUR PERMETTRE AU CONDUCTEUR DE SE RELAXER ET D'ADMIRER LE PAYSAGE.

d'un petit bateau qui va croiser au large de la péninsule. S'il fait ventoux – le contraire serait une exception – attendez-vous à vous faire secouer, mais cela vaut le coup ! La dernière fois que j'ai fait cette petite promenade, il y a même eu un petit pingouin qui est venu avec nous.

En haut de la route qui quitte la piste d'envol, il y a le Centre Touristique et quelques centaines de mètres plus loin une porte fermée. Pour transformer votre journée exceptionnelle en une journée grandiose, arrêtez-vous et demandez la clef au fermier (sa maison est bien signalée). Après une brève piste non aménagée, une falaise isolée apparaît d'où les spectateurs peuvent baisser le regard vers une longue plage sablonneuse.

Quand descend le crépuscule, des pingouins empereurs arrivent depuis la mer comme des surfeurs et patagent au travers de la plage, évitant les phoques couchés de ci de là ; bien souvent ils ont de la peine pour ne pas retomber des dunes de sable quand ils luttent pour atteindre les points les plus hauts. Ces « Charlie Chaplins » vous promettent des moments inoubliables !

Il ne fait pas toujours beau dans le coin et j'ai pu ainsi apprécier le carénage de la Trophy dans des conditions assez exceptionnelles. Cela fut un élément de confort



qui m'a permis de prendre un maximum de plaisir quel que soit le temps.

Durant la demi-journée au cours de laquelle j'ai exploré la péninsule d'Otago je n'ai pas rencontré le moindre véhicule, mais quel plaisir que cette Trophy : rapide pour satisfaire la plupart des voyageurs mais, ce qui est plus important, maxi-coupleuse pour permettre

Caché dans une cour de ferme de l'île Nord, un musée privé, toute une vie s'y retrouve, y compris cette vieille Triumph.

C'EST UN VÉRITABLE RÊVE POUR LE MOTARD CITADIN !



Quel que soit l'endroit où se porte le regard, il y a la côte ou une montagne.

ou conducteur de se relaxer et d'admirer le paysage.

La Nouvelle-Zélande est connue par une île Nord et une île Sud jointes par un des plus beaux trajets en ferry qu'il m'ait été donné de faire. À certains endroits la piste est si étroite qu'on a l'impression de pouvoir toucher les arbres.

De l'avis général, en Nouvelle-Zélande, l'île Nord est l'expérience culturelle, l'île Sud est le décor. Rotorua est le siège culturel des Maori, et une ville au village, traditionnel de Tarraki s'impose. La soirée se termine

La plus belle traversée en ferry au monde ?



par un Hāngi, un repas traditionnel Maori préparé sur des pierres brûlantes enfouies dans le sol et, je vous assure, en festinant, vous serez rassasiés !

Notre balade vers Wellington, où nous devons prendre le ferry, nous enchante, comme tout motard qui emprunte ce trajet, même ceux qui n'ont jamais arpenté l'île sud !

Passant derrière le lac Taupo, nous avons traversé le plateau désertique des Kaimanawa Mountains. Ce n'était pas vraiment le désert, mais c'était aride. La reconquête de ce picolo est une splendide vue sur le volcan Ruapehu toujours actif dans le Parc National de Tongariro. Une quelques heures, ce volcan eut une éruption juste avant notre arrivée. La trace de la coulée de lave est encore bien visible.

Il ne nous fallu qu'une demi-heure de route pour rejoindre le niveau de la mer, mais nous avons largement eu le temps de nous geler. Il fallut absolument que nous prenions un café. Heureusement qu'il y avait ce DC3 Dakota stationné sur le bord de la route ! Original, non ? Nous étions à Mangawaka, tout près du Musée de l'Armée.

En arrivant sur l'île Sud nous disons adieu aux Maoris, car presque aucun ne vit ici. Autrefois c'était leur patrie, mais ils ont été décimés dans des guerres tribales et se sont ensuite établis dans le Nord. L'histoire des Maoris est riche et variée – bien que souvent violente – mais ils sont un peuple haut en couleurs, amical et hautement respecté par leurs concitoyens néo-zélandais.

Raconter notre randonnée vers Wellington, ce fut un



grand moment, encore meilleur que lorsque nous avons fait la côte Est vers Christchurch. Nous avons traversé, en premier, la région viticole de Marlborough, source d'un des vins les plus fins au monde, puis notre route a suivi la côte rocheuse sur plus de 160 km, une route qui exige une concentration de tous les instants, suite perpétuelle d'épingles à cheveux parsemées de petits hameaux.

Ici on peut s'arrêter au bord de la route pour déguster un homard fraîchement pêché. Avec un peu de miel et la vinaigre vous cuisinera même un citron dans son jardin – elle le fit pour nous!

Après Milford et les vallées de glaciers aboyant au soleil et un petit coup d'avion pour aller admirer les baleines, nous nous sommes dirigés vers l'intérieur des terres en longeant les Lowry Peaks Range. Toujours des épingles, mais ce coup-ci avec quelques grimpettes sympathiques. Et toujours pas un chat sur les routes. Cette année je pense avoir vu quatre autres véhicules sur les 300 km qui séparent Blenheim de Christchurch. C'est un véritable rêve pour le motard citadin!

Si vous y venez un jour, prenez le temps de visiter

C-dessus: Queen Charlotte Sound près de Picton.

Q-dessous: Superbes routes et paysages et excellent – la plupart du temps.



AVEC DES MONTAGNES HAUTES D'UN MILE ET LA MER PROFONDE
D'UN MILE, C'EST LE JOUJOU DE LA COURONNE NÉO-ZÉLANDAISE



La route de la côte ouest est un pur plaisir.

COMMENCÉ NOTRE VISITE À MILFORD SOUND PAR UNE CROISIÈRE. SI
L'UNE SEULE CHOSE EN NOUVELLE ZÉLANDE, FAITES CELLE-CI.

Christchurch. C'est une très belle ville, plus anglaise que l'Angleterre dit-on, et si vous avez le temps faites la petite excursion de Akaroa Head, au sud. Quand il fait beau et chaud, on peut y nager avec les dauphins.

La région au Sud de Christchurch est déjà assez vallonnée, mais comme nous filions vers le Nord nous nous sommes approchés des « Alpes » du Sud et bien que nous soyons en été, les cimes qui nous attendaient étaient toutes encapuchonnées de neige.

Nous avons commencé notre visite à Milford Sound par une croisière. Si vous ne faites qu'une seule chose en Nouvelle Zélande, faites celle-ci. Avec des montagnes hautes d'un mille et la mer profonde d'un mille c'est le joyau de la couronne néo-zélandaise. Peu importe le nombre de fois que j'ai fait cette excursion, à

chaque fois c'est un enchantement.

Cependant, il n'y a pas de plaisir sans peine, et pour atteindre Milford Sound il est nécessaire de passer par le Homer Tunnel, le « tunnel de l'enfer ». Construit par des forçats dans les années 50, il a été plié dans la roche ferme, en pente, avec une chaudière au milieu. Il n'est pas éclairé, et la route est bordée de deux larges caniveaux pour évacuer l'eau qui s'écoule en permanence de la voûte. Le revêtement est pourri et il y a en permanence le risque de se faire couper en deux par les cars qui arrivent dans l'autre sens ... une vraie partie de plaisir !!

Un bon conseil, ne portez en aucun cas des verres solaires en pénétrant dans ce tunnel ...

De Queenstown la route de la côte Ouest est le grand bonheur. Pas le moindre véhicule, la mer de Tasmanie à gauche, les montagnes à droite : le paradis des motards.

Si vous y allez, rappelez-vous que la Nouvelle Zélande est une île, et quand il y pleut, c'est pas pour rire. Plus vous allez vers le Sud, plus importantes sont les pluies, donc prévoyez le coup. Cette année nous avons eu de la chance : pas plus de 90 minutes de pluie en trois semaines de voyage avec une température qui oscillait entre 18 et 22 ° C.

● Pour visiter ce pays superbe la meilleure période est.



Le glacier Franz Joseph.



La Nouvelle Zélande est une terre de contrastes. Le paysage change perpétuellement.



contentinbritishbikes.free.fr



Un roadster sauce piquante !

Le rêve d'Hervé Decamps était de concevoir une Triumph qui reflétait son caractère exubérant. Après une année de travail, la "Day-Light" est née.



Les virées des Grennes sont le parfait terrain de jeu pour le nouveau jouet d'Hervé.



Au départ, il y avait une Daytona de 2002, aluminium silver, qui attendait, dans un coin du magasin Technic Moto à Nîmes, un acquéreur éventuel. Après 5 Tigers à la suite les uns des autres - Et oui, Hervé parcourt environ 60 000 km à moto par an !! - notre RAT* Pack Leader avait envie de changer de modèle. Le Tiger lui plaisait toujours, mais il estimait en avoir fait totalement le tour. Il le connaissait parfaitement et à force de repousser ses limites, il avait l'impression que cela allait se terminer d'un moment de façon ! Et puis cela faisait longtemps qu'il avait envie d'une moto unique.

Cela tombait bien car Armand, le patron de la concession, avait ce Daytona. Il proposa à Hervé de le prendre et de le rider puis, à cela le branché, ils pourraient étudier ensemble les moyens d'en faire quelque chose qui ferait tourner les regards. C'était en Juin 2002. Pour que cette idée un peu folle se concrétise, cela allait durer une année.

Au début il y eut une longue période de cogitation et d'étude de différents tunings. Tout ce qu'ils avaient convenus ensemble, c'était de transformer ce Daytona, pure et dure sportive, en un roadster, le roadster le plus méchant du marché !! Un roadster, mais il y en a un dans la gamme ! Il s'agit du Speed Triple. Moralité : il ne fallait nullement copier le beurre de la marque, l'aspirine de l'agent, utiliser une partie des accessoires prévus pour cette machine, certes, mais refaire un Speed : négatif !

Ce fut Philippe Mayol, pêcheur de corail du côté de Marseille et amoureux de belles motos, qui dégotta le site de fourche au hasard de ses pégrinations. Il vit





La quantité de petits changements n'est pas si simple qu'il s'y paraît.

QUELLE AIT UN LOOK EXCEPTIONNEL N'ETAIT PAS SUFFISANT.
IL LUI FALLAIT AUSSI DES PERFORMANCES EXCEPTIONNELLES.

sur une revue moto quelque chose qui l'inspira, prit contact avec le fabricant et obtint un modèle qui allait, une fois peint, s'adapter au caractère bien trempé de la moto. Comme en plus, les capacités d'éclairage étaient excellentes, conditions plus que son exigées par Hervé, le collègue « Technic Moto » s'accorda sur ce modèle.

Armani avait depuis longtemps envie d'adapter un pot d'échappement sous la selle d'un Speed ou d'un Dayto. Il n'allait pas laisser passer l'occasion. Juste un petit problème : cette Dayto avait un bras oscillant classique et l'adaptation du pot que souhaitait Armani ne se faisait que sur le modèle mono-bras. Qu'à cela ne tienne ! On fit jouer le téléphone et c'est Bruno, de Power Bike à Troyes, qui trouva le mono bras et la roue AR toute neuve, issus d'un ST donc l'esthétique avait été recollée par l'avant. Je ne vous cache pas que l'adaptation de la pièce ne fut pas une partie de plaisir ! C'est là qu'intervient le dernier élément de l'histoire. Une espèce de sorcier de la mécanique, têtue comme une bœuf, fort comme un taureau et malin comme un singe... Une description qui va faire hurler Benoît, le chef d'atelier de chez Technic mais qui correspond bien au personnage !

Le dit Benoît, voyant que la réalisation mécanique



Le pot d'échappement fut spécialement étudié.



d'une telle entreprise s'accordait fort mal avec les contraintes liées au fonctionnement de l'atelier, décida de rapatrier la moto dans son atelier perso au Caylar, en petite Camargue, pour effectuer les transformations au fur et à mesure des idées qui allaient fuser.

Revenons-en à ce fameux pot. Là, Armand réussit à convaincre la société GPR de lui étudier un modèle spécifique à la bête. Le pot mis trois mois à leur parvenir, mais l'attente se révéla fructueuse compte tenu de la qualité de l'élément concerné.

Non seulement il s'adaptait parfaitement à l'esprit, mais il allait donner au moteur, déjà largement libéré, les quelques chevaux de plus qui l'optimiseraient.

Le Service Accessoires de Triumph France mis à la disposition de l'équipe la totalité des options qui pouvaient équiper un Speed Triple, restait à les adapter sur le Daytona.

Nous taïrons le nombre d'heures qu'il a fallu passer pour les installer. Heures passées en coupes et recoupes, fabrication de différentes pièces en alu pour fixer tout cela, intégration de silent-blocs pour éviter les vibrations, montages et démontages pour préserver l'esthétique et assurer la fonctionnalité. Le tableau de bord, rien que ça, nécessitait Benoît à faire appel à l'un de ses potes installé à Nyons dans la Drome pour qu'il lui étudie, conçoive, rentre dans un ordinateur et fasse effectuer une découpe au plasma de la plaque qui allait servir de support. Par la même occasion, il fit adapter une plaque de renfort de la partie arrière du cadre, une plaque qui allait également servir la troussée à outils de se retrouver au contact du pot.

Le freinage d'origine du Daytona est déjà impressionnant mais il fallait continuer dans le délire ! Les disques Breaking Waves sont le fin du fin dans le genre. Ils assurent non seulement un parfait feeling mais également sont fort beaux. Faisant fi de la dépense, ils décidèrent d'en équiper totalement la bête. Et cela se révéla à l'usage extrêmement efficace car le frein AR du Daytona, souvent critiqué, devient ainsi un auxiliaire précieux et surtout parfaitement opérant.

Un sa de fourche de Speed Triple à la main par Philippe durant quelques heures, un guidon Renthal anodisé, deux rétroviseurs en aramide issus d'un accessoiriste bien connu, une prise de courant de Tiger pour brancher le GPS, des embouts de guidon qui trainaient dans le magasin d'Armand, des diges carbone pour l'arrière, ceux de l'avant étant intégrés dans le site de fourche, une grille alu pour éviter que le pot ne sorte d'une façon anarchique du dessous de selle... Si on rajoute un nouveau kit chaîne, l'ancien étant un peu court, un pignon de 17 pour raccourcir la démultiplication, voilà tout ce qu'il fallait pour concevoir l'engin...

Quand tout fut monté, vint le temps du démontage... Pour envoyer le tout à la peinture chez Jojo, le sorcier du pinceau qui, lui aussi, se retrouva mis à contribution. Du délire absolu, au mono-ton un peu fade, toutes les solutions furent envisagées. Et il se

mirent tous d'accord pour se fixer sur la couleur typiquement British de la Jaguar de F1. Jojo, lui non plus ne compte ni les heures, ni les couches de vernis. Il s'efforça même de garder le pur esprit Triumph en effectuant les libérés du réservoir à la main ! Le résultat fut à la hauteur des espérances.

La Day ... light était née. Daylight pour Daytona sauce allégée, ou pour quelques autres allusions à une aube de la création tuning chez Technic Moto à Nîmes.

Benoit, qui avait récupéré toutes les pièces passa un temps considérable à tout remonter. Il fallait faire disparaître les cotés disgracieux du Daytona dénudé et ce ne fut pas mince affaire. La dernière touche fut donnée par Christian Mourin, le concessionnaire d'Ath en Belgique et vieux complice d'Hervé qui, pendant ses vacances, installa un graissage automatique de chaîne qui, placé comme il est, rajoute à l'aspect abouti de la réalisation.

Huit mois de travail, des heures à cogiter, discuter, faire et refaire, téléphoner, étudier différentes solutions, essayer, modifier... Pour en arriver à ce résultat. La selle sera peut-être restaurée, une petite support rajoutée au flexible de frein arrière, bref quelques détails qui, sur les 5, à mesure feront de cette moto un objet unique et concrétisation d'un rêve commun.

Objet unique mais parfaitement utilisable sur route, le couple du trois pattes, omniprésent, permet à Hervé d'effleurer des balades en toute sérénité pour peu que l'effort sur la poignée de droite ne soit pas trop violent car à partir d'un certain régime la bête se réveille et cela devient diabolique ...

198 kg tous pleins faits en version solo, 200 kg en version passager pour 153 CV au banc, cette Daylight est à l'image d'Hervé et de toute l'équipe de Technic Motos à Nîmes : complètement folle !!

➊ Pour tout renseignement sur la Daylight contactez Anthony au +33 466 887 100. Au fait, elle sera bientôt à vendre ...

Hervé's regardé d'un peu trop près une Bonhavia !!

Remerciements à :

Jojo - Émergence Peinture à Ledonon -
 AMV France - Importateur des pots
 d'échappement GPR -
 Eric Pecoraro - Responsable Vente Accessoires chez
 Triumph France -
 Bruno - Power Bike à Troyes en Champagne -
 Bridgestone France -
 Christian Mourin à Ath en Belgique

Et toute l'équipe de chez :

Technic Moto Nîmes - Concessionnaire Triumph -
 328 Route d'Avignon, 30000 Nîmes - France -

* RAT : Rider's Association of Triumph : seul club de
 marque reconnu par l'usine Triumph



Le graisseur automatique judicieusement installé.



Détailage dans l'esprit de la machine.

HUIT MOIS DE TRAVAIL, DES HEURES À
 COGITER, DISCUTER, FAIRE ET REFAIRE,
 TÉLÉPHONER, ÉTUDIER DIFFÉRENTES
 SOLUTIONS, ESSAYER, MODIFIER POUR
 ARRIVER À LA CONCRÉTISATION D'UN
 RÊVE COMMUN.

Genèse de la Rocket

Des motos comme la spectaculaire Rocket III ne se sont pas faites en une nuit. L'inspiration peut survenir comme un flash en une nuit mais s'ensuivent des mois – des années – de travail de développement assidu et de longues journées de choix et de décisions avant d'aboutir aux premiers tours de roues du projet final.



-31- PROOF
Tube 4.6 mm



Croquis de base est établie dans la première phase.

-32-



Pour la Rocket II, il faut remonter à 1998. La tendance mondiale montre un intérêt croissant pour les gros cruisers et tout particulièrement aux Etats Unis. Triumph n'avait pas dans la gamme de modèle correspondant à cette demande – celle s'en rapprochant le plus à l'époque était l'Adventurer. Plus important encore, Triumph cherchait à imposer son nom sur l'échiquier mondial. Quelque chose d'original. Quelque chose d'hors du commun. Quelque chose de totalement inédites. Les deux tendances étaient d'ailleurs la grande de la Rocket II était prête à germer. Lors d'une visite de John Floor, Chairman de Triumph aux Etats Unis, l'équipe Nord américaine de Triumph présenta une ébauche de ce qu'ils souhaitaient. Rien n'était établi – pas même le type de moteur que la moto utiliserait – mais l'idée fut acceptée dans ses grandes lignes et les fondations étaient établies. Maintenant, la balle était dans le camp de l'équipe Design et Développement d'Hinckley pour le plus gros du travail.

Premiers concepts

Les premiers concepts sur des défilés par un consultant en style, John Mockett, courant juin. Les premières ébauches de Mockett pour Triumph portaient également sur la Daytona, la Tiger et la Bonneville, mais ces projets étaient juste pour son plaisir. Certaines idées étaient farfelues, d'autres irréalisables enfin d'autres à mille lieues de ce que l'on pouvait présenter au public dans quatre ans.

"Certaines caractéristiques étaient clairement définies depuis le début," nous explique Ross Clifford, Triumph Product Manager. "La moto devait être basée autour du moteur, qui devait être le point de mire avec le pneu arrière. Les caractéristiques du châssis prévoyaient également une fourche inversée, des freins de sportive, un cardan et le double optique de Speed Triple pour affiner le look de la machine."

Une équipe de 29 personnes fut assignée au projet, dont 9 exclusivement pour le moteur, 9 pour le châssis



et à pour le style. L'impulsion était donnée.

Le premier casse-tête était quel moteur utiliser. Le standard habituel pour les gros cruisers était l'omniprésent V-twin, mais de quelle cylindrée pour cette Triumph ? De nombreuses autres options furent envisagées sur base de twin parallèle, mais la nouvelle Bonneville et ses dérivés, l'America et la Speedmaster, étaient déjà commencées.

Pourquoi pas quelque chose de sauvage comme un V6 ou un trois cylindres suspendu basé sur une version retravaillée du moteur de la Trophy ?

Non. La décision fut prise d'utiliser un bloc qui combinerait originalité, design innovant et côté pratique et qui serait le cœur de la philosophie Triumph. Cette moto devait être impraticable, elle devait avoir un style à tomber, elle devait ressembler à une concept bike. Mais elle devait aussi fournir des performances de premier ordre pour un prix cohérent.

Le choix se porta sur un propulsif bloc trois cylindres en ligne. Original, certes, mais aussi incarnant la marque de fabrique Triumph, le trois cylindres, et offrant l'aspect pratique de

l'équilibre de moteurs d'un centre de gravité assez bas pour en



CERTAINES IDÉES ÉTAIENT FARFELUES, D'AUTRES IRRÉALISABLES ENFIN D'AUTRES À MILLE LIEUES DE CE QUE L'ON POUVAIT PRÉSENTER AU PUBLIC.

faire une moto pour rouler et pas juste une show bike. Ce bloc se devait d'être à refroidissement liquide et à injection et dépasser 1600cc.

Plus gros et meilleur

Les premières ébauches de style furent présentées au public lors d'une présentation confidentielle à Dallas, Texas, en Novembre 1999. Le feedback conforta l'équipe de design dans ses choix en basant une machine autour d'un trois cylindres, mais les orientant vers plus de conservatisme qu'envisagé – plus particulièrement pour la partie arrière de la moto.

Les clients questionnés à Dallas finirent passer un message clair, à savoir "Plus c'est gros, mieux c'est." La décision fut prise d'augmenter la cylindrée à 2000cc.

En juillet 2000, une maquette avec un moteur en bois

était prête à être présentée à Los Angeles pour jauger l'accueil du public motocycliste américain.

Le 14 août, un modèle grandeur nature fut présenté à 100 motards à qui on demanda de remplir trois questionnaires afin de déterminer leurs préférences et leurs griefs. Chacun des 'sondés' reçut 100\$. Les ingénieurs Triumph repartirent avec une vision claire pour la suite.

Le monde du design motocycliste n'est pas statique, et durant leur travail, les designers Triumph savaient que d'autres constructeurs travaillaient eux aussi sur de gros cruisers.

Les études portaient sur la capacité du châssis à supporter un gros moteur, et plus particulièrement avec l'ajout d'un carter sec. La décision fut prise de tout miser sur le moteur et de fournir à cette moto un incroyable groupe propulseur de 2300cc – 140 cubic

inches en langage US. Un tel moteur devrait développer 140cv et approcher les 200Nm de couple. A 2000 tr/min, il devrait produire le double du couple maximum d'une Yamaha V-Max – considérée à l'époque comme

l'ultime power cruiser.

Cela semble simple, mais cela prit 18 mois de travail à l'équipe pour développer le premier



LE MOTEUR, À LUI SEUL, EST TELLEMENT DIFFÉRENT DE CE QUI A
PU ÊTRE PRODUIT DEPUIS PAR L'USINE, EXIGE SA PROPRE LIGNE
D'ASSEMBLAGE POUR AJUSTER TOUS LES ÉLÉMENTS ENTRE EUX.

LA RÉACTION FUT INSTANTANÉE ET ÉCRASANTE - 200 CONCESSIONNAIRES TRIUMPH LUI FIRENT UNE "STANDING OVATION".

moteur prêt pour le banc d'essai. Quand le moteur démarra en mai 2002, ils savaient qu'ils avaient créé quelque chose d'hors du commun.

La construction d'un rêve

Avec des jactons de la taille de ceux d'une Dodge Viper, des bielles en acier forgé spécifiques et un vilebrequin de 18kg, le projet créa une énorme exigence pour l'équipe de production Triumph.

De nouveaux process furent conçus, de nouvelles machines outils spécifiques fabriquées et une nouvelle ligne d'assemblage installée. Le moteur, à lui seul, est tellement différent de ce qui a pu être produit jusqu'à par l'usine, exige sa propre ligne d'assemblage pour assembler tous les éléments entre eux.

Sur une ligne d'assemblage conventionnelle, le socle de montage restait vide en début de ligne sous le convoyeur une fois que le moteur a été assemblé. Sur la ligne de la Rocket III, les socles sont si larges qu'ils ne pourraient pas passer sous le convoyeur qu'à condition que la ligne soit à hauteur des épaules - ce qui ne serait pas très pratique pour travailler ! Pour cela, une nouvelle ligne de montage a été conçue et construite et qui permet de renvoyer les socles vides par un convoyeur séparé au début de l'équipe d'assemblage.

Et ce n'est là qu'un des moyens mis en place sur le long chemin de la production commerciale.

Sur la route

En septembre 2002, la première moto de test était prête à rouler et le projet conclu à sa fin. Les tests, les retouches esthétiques et autres modifications jalonnèrent la fin 2002 et 2003, avec 14 motos complètes et une multitude de tests au banc d'essai pour aboutir au process.

Des test routiers dans toutes les conditions. Des déserts américains aux plaines arides d'Espagne, en passant par la froideur et l'humidité du Nord de l'Europe assurent la fiabilité de la moto pour tous les clients à travers le monde et annoncent enfin la présentation au public.

Baptisée "Rocket III", un nom qui allie caractère du moteur, ses performances ébouriffantes et le sens de l'héritage puisé au sein de l'histoire de Triumph. La première moto définitive fut présentée à la conférence des concessionnaires américains à San Antonio, Texas, en août 2003 - environ cinq ans après que la première maquette ait donné l'étincelle de départ. La réaction

fut instantanée et écrasante - 200 concessionnaires Triumph lui firent une « standing ovation ». Confirmation que la Rocket III était bien la moto qu'ils attendaient.

Le public Européen que ce soit lors des shows de Milan ou Paris l'accueillit avec enthousiasme, presse et public confondus, montrant que la Rocket III n'allait pas être qu'un phénomène purement américain.

Bien que le démarrage de la production ne soit pas prévu avant avril 2004, les arbes s'affirent chez les concessionnaires Triumph à travers le monde et la Rocket III a déjà pris sa place au sein de la gamme classique des Triumph.

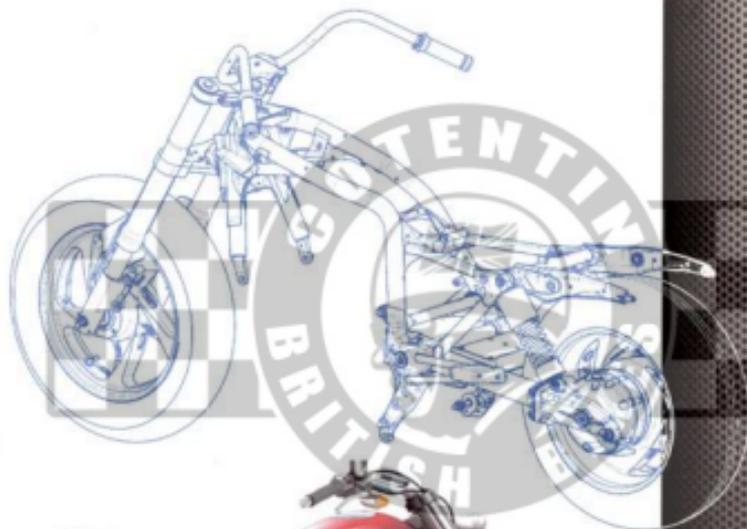
Une des personnes ayant déjà conduit la Rocket est le Product Manager, Ross Clifford. "Merci au couple énorme, au centre de gravité bas et à l'ergonomie soignée, c'est étonnant qu'elle soit aussi facile à conduire, particulièrement lorsqu'on a la puissance en présence", dit-il. "Aucun cruiser a offert un tel niveau de performance. La Rocket III définit le terme de "Power Cruiser" et établit un standard que les autres ne peuvent que suivre."

"Célébrons la Rocket" - Voici les premières impressions de conduite dans l'édition de l'équipe de développement.



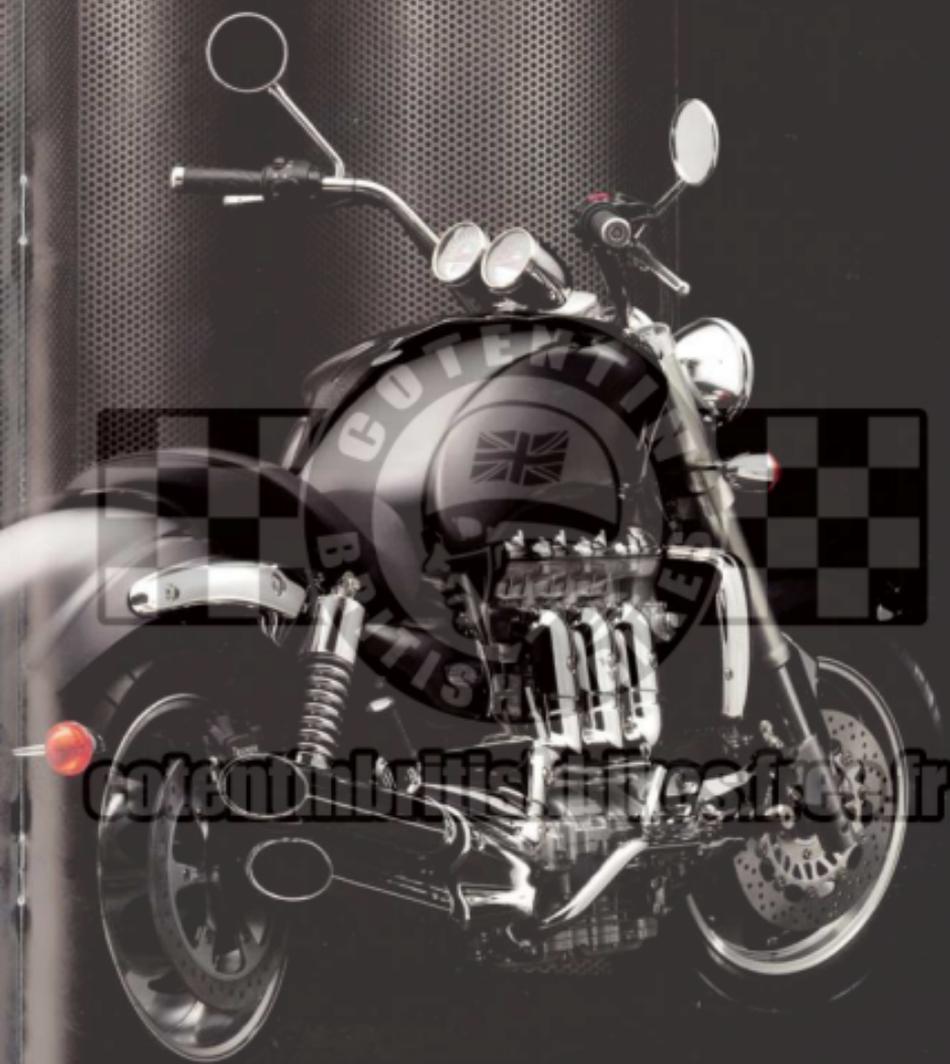


31.8.99



ROCKET III
2300cc





Triples au galop !!

Les triples Triumph P&M gagnent des courses depuis 30 ans. Alan Cathcart a rencontré l'homme qui est derrière cette réussite et à essayer l'une de ces machines mythiques. Photos: Kyoichi Nakamura.



L'atelier de Richard Peckett est la Mecque des fanatiques de motos britanniques la plus mélodieuse, le triple BSA/Triumph. En tant que pilote, constructeur ou metteur au point, Peckett a contribué à élever les 3 cylindres cultués de la marque à leur position actuelle de solide suprématie autant dans les courses de motos classiques que de F750 et de spéciales open.

Richard est fier que le travail de développement de P&M ait permis à la version 930cc du triple de passer la fameuse barrière des 100 chevaux, bien que ce fut une rencontre fortuite qui ait permis à Peckett, aujourd'hui âgé de 56 ans, d'embrasser une carrière entièrement dédiée au triomphe du triple.

Le jeune constructeur avait commencé à courir en 69 avec un Triton 450 qu'il avait construit lui-même et qu'il utilisait quotidiennement sur route. Sa minute de vérité arriva dans l'année suivante quand il assista à la course du Cristal Palace de Londres.

"Certains ne possédaient pas de bécanes de route, nous nous y rendîmes en train. Je me souviens en sortant de la gare avoir nettement perçu un hurlement - la plus merveilleuse musique d'échappement que je n'avais jamais entendue - c'était Paul Smart aux essais sur la Triumph d'usine."

"J'avais beaucoup lu à propos du remplacement des soupapes, c'était l'astuce de Coyne, mais

Ci-dessus : Alan Cathcart découvre pourquoi il n'aura jamais une P&M Triumph.

À droite : Richard Peckett avec sa création.





l'entendre moi-même me laissa une impression inoubliable. « Bien, nous y voilà me dis-je. Je dois me construire une Trident, et je vends la Triton! »

Client assidu du magasin Drestis de Dave Deggens, Richard pu bénéficier de l'usage de l'atelier pour construire son triple. Sa première interrogation fut : quel cadre utiliser ?

Le cadre Rob North des machines d'usine n'était pas encore commercialisé. Il ne restait que le Rockmans Mezzo ou le Norton Featherbed, mais aucun des deux ne lui convenait. Dave avait commencé à élaborer pour élaborer son propre châssis, mais il lui fallut 18 mois pour en dériver un du Featherbed. Entre-temps, Dave était tellement habitué à sa présence qu'il lui offrit un job. C'est pourquoi la machine fut d'abord engagée comme une Drestis 3 avant de devenir une RPS-Triumph.

« Le second exemplaire fut construit pendant l'hiver 72 et, Peter McNab ayant rejoint la firme, je dessinai une épure afin qu'il bâtit un gabarit à son usage. Le même gabarit servit pour les trois exemplaires originaux et les six répliques modernes construites depuis. Elles utilisèrent toutes le bloc vertical Triumph plutôt que celui légèrement incliné de la BSA Rocket3, et bien qu'identique au premier réalisé à la main, tous les châssis à partir du second eurent une des roues parfaitement alignées, ce qui était bien d'être les premiers à profiter du prototype. Peter et moi dessinâmes en novembre 73 pour créer notre propre affaire, c'est pourquoi je nous considère aptes à parler de P&M Triumph. »

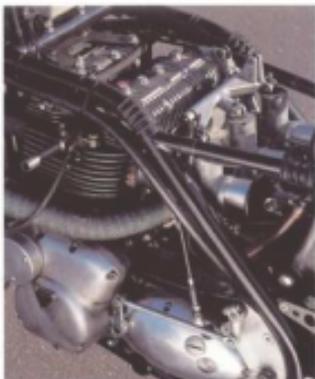
Une école

Après des débuts prometteurs au Hutchinson 100 à Brands Hatch en août 72, les Tridents P&M permirent à Richard de se construire une solide réputation dans le milieu de la course amateur. Je n'ai pas osé le lui avouer, mais Richard était à l'époque une de mes idoles. Ce qui me rendait encore plus ému à la perspective de tourner sur une Trident P&M à l'occasion d'une séance d'essais à Mallory Park. Un routage très édifiant, car sans rien ressembler aux indiscutables qualités de pilote de Richard, j'ai mieux compris comment, dans un combat à la régulière, il pouvait demeurer intouchable : son matériel lui donne



Le châssis de Peter McNab avait les roues alignées, ce qu'on ne pouvait pas dire du prototype de Richard !

"JE ME SOUVIENS EN SORTANT DE LA GARE AVOIR NETTEMENT PERÇU UN HURLEMENT - LA PLUS MERVEILLEUSE MUSIQUE D'ÉCHAPPEMENT QUE JE N'AVAIS JAMAIS ENENTENDUE - C'ÉTAIT PAUL SMART AUX ESSAIS SUR LA TRIUMPH D'USINE."



LES DEUX CHOSES QUI VOUS SAUVENT IMMÉDIATEMENT AUX YEUX AU GUIDON DE LA P8M-3, SONT L'ABSENCE DE VIBRATIONS ET L'APPÉTIT FÉROCE DU MOTEUR POUR LES HAUTS RÉGIMES.

tout simplement un avantage incontestable ! En tant qu'ancien possesseur de deux Rocket3 ex-usés, je suis bien placé pour établir des comparaisons.

Non seulement la P8M-3 s'avère plus confortable et plus évolutive que la Rob Némis, mais encore le moteur est infiniment meilleur que celui que j'utilisais encore à y a 10 ans. Sans nul doute à cause du développement considérable que Richard y a consacré au cours du temps avec le concours de son ami et rival Phil Peck de Triple Cycles lui aussi établi à Londres. Les deux choses qui vous sautent immédiatement aux yeux au guidon de la P8M-3 sont l'absence totale de vibrations et l'appétit

féroce du moteur pour les hauts régimes. Une douceur et une puissance impressionnantes, avec une capacité épouante à grimper vers les 10 000 tours ! Mais les rapports doivent être passés à 9 000 et ainsi il faut sans cesse redresser l'attén de la belle en usant sans tarder de la belle course Quaife-5. En changeant à 9 000, vous restez toujours au delà des 7 000 tr/min, régime du couple maxi où 7,6 kg m sont délinés. Ensuite c'est l'escalade vers le régime de 8 750 tr/min, celui de la puissance maxi qui atteint pour cette 750cc, 84 chevaux (shp) à la roue arrière. Les sensations moteur sont incroyablement modernes pour un simple deux soupapes, capteur, amortisseur de hauts régimes et y montant donc avec un allant impressionnant, mélodieux et double et offrant une conduite de justice inégalée

bien placée à tous les régimes. Bien qu'il aime à moudre au-dessus de 6 000 tours, le moteur Triumph arrache encore proprement en seconde à 5 000 tr/min de l'épingle de Mallory pour vous permettre de pousser sur le même rapport jusqu'à 9 500, et l'entrée toute proche de la chicane suivante, donc sans aucune perte de temps liée à un changement de rapport ici bien inopportun. Entre autres perfectionnements, Richard a allégé le vilebrequin de 5 kg (42 % !), agrandi tous les passages d'huile et équilibré le tout dynamiquement. Il a monté des bielles Canillo et des pistons forgés Omega comprimant à 12:1, copies sur commande P8M des pistons "usine". Après agrandissement et polissage des conduits de la culasse, P8M y monte des bougies de 10 mm (au lieu de 14). Sur les machines de série, explique Richard, le cylindre du milieu est équipé d'une bougie nettement plus inclinée permettant un accès commandé



Le chéris P8M présente un aspect des plus modernes.

depuis le côté gauche et ce sans avoir à déposer le réservoir. Il en résulte que la compression est ici légèrement moindre. Pour ses moteurs de course, l'usine partait d'une culasse brute de fonderie et y forait trois puits verticaux, obtenant des compressions équilibrées. A défaut, nous obturons les trois puits à 14, et en reperçons deux à 10 mm, puis forons un troisième au centre en 10 mm également. Les soupapes sont aux cotes d'origine, mais spécialement usinées dans un acier plus noble. Avec des ressorts de soupapes W&S, des couplets supérieurs en titane, des culasseurs allégés et polis, des tiges renforcées et des arbres à cames Megacycle, le haut moteur P&M est une authentique œuvre d'art. Mais le châssis P&M n'en contribue pas moins à la performance d'ensemble. Il est ultra-stable dans la longue et cahoteuse courbe rapide de Gerards' bend, même à sa sortie avec les gaz en grand. Ma seule déception concerne le freinage. Le

groupe hautement comprimé offre un tel frein-moteur que vous devez prendre garde à ne pas planter une soupape au rétrogradage dans les tours, en ne comptant que sur le double-disque Triumph 254 mm d'époque et le maigre simple disque retailé de 203 mm à l'arrière (de source honorable puisqu'il provient d'une voiture Triumph Herald). Bien que les trois soient équipés de pièces Lockheed, la puissance de freinage demeure insuffisante pour les standards actuels. Au mieux de leur forme le mordant est honnête, mais la moto n'aime décidément pas deux freins rapprochés comme ceux qui se succèdent à l'angle puis la chicane, où un fading prononcé transforme en challenge la juste anticipation et en cauchemar la fausse manœuvre tardive !

Mais avant que je l'ai essayée, je sais à quel point la P&M-3 est une machine réussie et performante... ce dont d'ailleurs je n'avais jamais douté !!



MAINTENANT QUE JE L'AI ESSAYÉE, JE SAIS À QUEL POINT
LA P&M-3 EST UNE MACHINE RÉUSSIE ET PERFORMANTE.

Letters

RAT, 19 Bvd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France

STAR LETTER



Nous offrons deux T-shirts du RAT à l'auteur de la meilleure lettre publiée dans chaque édition du Topique. Merci d'indiquer votre taille dans votre courrier.

Jusqu'à Sturgis en Bonnie

Pourquoi, demandez-vous au propriétaire de Triumph que je suis, vas-tu te farcir plus de deux mille bornes pour aller à un rassemblement Harley. Et bien, tout simplement pour avoir l'occasion de visiter l'Ouest des USA sur ma Bonnie, bien sûr !

J'ai soigneusement posé ma tente, mon sac de couchage et mes petites affaires sur le siège arrière, lié le tout sur le sissy bar, plié ma crosse dans la poche arrière et ai démarré mon « petit » voyage de Globe dans l'Arizona jusqu'à Sturgis dans le Dakota du Sud... avec une moto qui n'a pas que 10000 km.

J'ai commencé par prendre la US60 qui part de Salt River canyon, pas très loin de Globe. Un max de virages sur cette route de montagne, c'est la route de l'est la mieux adaptée pour faire de la moto. J'avais prévu d'avoir autant que faire se peut les autoroutes et de me cantonner à l'utilisation de deux voies de façon à apprécier le plus possible les paysages. La traversée du Colorado par le sud fut sympa et pas trop fatigante. La plupart préfèrent passer

par les Montagnes Rocheuses mais moi j'ai préféré goûter au calme et à la sérénité des Grandes plaines.

Arrivé à Sturgis c'était « installe toi où tu peux ». En d'autres termes, tu regardes autour de toi, tu cherches un arbre ou un petit coin à l'ombre et tu plantes ta tente. De toute façon tu seras toujours en plein milieu de gens qui cavaleront toute la nuit, se tapent des litres et des litres de bière et ne dorment jamais. Si vous voulez passer un moment tranquille, évitez le coin !

Pour chaque propriétaire d'Harley, Sturgis est incontournable, et cela n'est pas un vain mot. Il y avait pas loin de 350000 habitants à ce rassemblement grâce à une petite ville de 2000 habitants en temps couverts. Il y avait la Bonnie, le Harley, officio d'exception j'ai juste vu une Harley America et quelques japonaises. Tout le reste c'était des Harley, une exception toutefois bien acceptée car même si c'était un événement spécifique « américain » beaucoup se sont intéressés à mon engin !

Cy n'est pas le tout, il fallait rester à la maison et attendre en profitant au maximum. Je me souviens de ce passage dans le Wyoming, en dessous de l'autoroute 214 près de Burns. Cet immense champ de tournesol au milieu de la plaine, cela valait le gâcher. De même que cette superbe vallée fermée abandonnée au beau milieu de l'étendue démesurée des 399 dans le Colorado près de Grand. Cette maison construite en pierres de taille avec ce toit si caractéristique n'a pas été sans me rappeler celle qu'habitait mon grand père dans les années 30. Je me suis souvenu de ces pauvres gens qui essayaient de gagner leur croûte avec en tout et pour tout une vingtaine de cm d'eau par année ! Ils avaient du mérite !

Sans prendre l'autoroute et sur plus de 4000 bornes je n'ai jamais dépassé les 100 km/h... j'ai donc eu tout le temps d'apprécier le paysage. Un peu partout je n'ai pu trouver que de l'essence à 90 % de taux d'octane, il n'y a eu qui vers Tucumcari au Nouveau Mexique, que j'ai pu trouver



Premier arrêt à Salt River Canyon.



Les paysages près de Burns dans le Wyoming de la '90-92... Cela ne m'a pas dérangé. La Bonnie ne non plus, puisqu'elle a mémorisé la performance de faire plus de 260 bornes avec un plein !

Pas une fuite d'huile, ni même le moindre besoin d'en rajouter une goutte, une moto qui avait été parfaitement rodée. Pas le moindre souci durant tout le voyage, une consommation moyenne de 5,6 litres au 100 km, huit jours de balade qui ne m'ont pas coûté plus de 500 euros. Tout compte fait, pour un tel périple, c'était donné en Triumph !

Anthony Miller, Globe, Arizona, USA

● Anthony gagne deux t-shirts du RAT pour sa Star Letter. Si vous avez une histoire et quelques photographies d'un voyage mémorable, envoyez-les dans l'adresse au-dessus. Les textes peuvent être manuscrits, tapés à la machine... ou encore mieux sur ordinateur. Si vous joignez vos photos au diapos à votre courrier ce n'est que mieux mais sinon vous pouvez nous faire passer texte et image par e-mail.



Echec du passé... une ferme abandonnée.

La quiétude des Grandes Plaines.





Jose Vilas et feu de sa ST, mais Patricia préfère le Speed Triple.

L'espace au cœur des montagnes

J'ai récemment acquis une nouvelle Sprint ST pour tenir compagnie à la Légende que je possédais déjà. C'est la meilleure moto que j'ai jamais possédée. J'ai emmené mon Ingrid faire un tour et il en est revenu complètement adonné par les sensations que lui avait procuré cet engin !! J'ai récemment participé à un Raid qui rassemblait d'autres possesseurs de Triumph espagnols du côté d'Avila et de Ségovie. Il y avait une trentaine de Triumph depuis la nouvelle Daytona 600 jusqu'au Speedmaster. Le moment le plus intéressant se déroula en plein cœur de la campagne lorsque nous sommes passés à côté de la gigantesque arène parabolique de la NASA, au centre spatial de Robledo de Chivela. Au bout d'Avila nous avons également fait une balade qui s'est terminée au San Ildefonso Palace en pleine montagne.

Je vous joins une photo que je suis avec ma copine Patricia. Elle est assise sur sa Triumph préférée avant le départ du Raid d'Avila.

Jose Vilas, Madrid, Spain.

Une âme sour

Cela fait 24 ans que je fais de la moto et 24 ans que je roule Triumph. La dernière que j'ai achetée est un modèle Bonneville America et j'attendais que Triumph me la construise ! Côté performances, style et comportement, c'est exactement ce que j'attendais.

Mon America a rejoint ma Bonneville de 1971 et mon chéri (également de 1971). La photo représente l'America avec la Bonneville laquelle totalise 18000 km, et qui fait toujours tourner les têtes. Je la possède depuis presque 20 ans, et elle ne m'a jamais laissé tomber.

Continuez à développer vos bécanes et vos accessoires et bonne chance dans vos efforts pour reprendre des parts de marché surestancique.

Thomas W Cook, Anolarrink, RI, USA.

Une Bonneville de 1971 exhibée avec une America neuve dans le garage de Thomas Cook.



Histoire de Tigre

Après mon tour du monde en Trophy (2001) il était temps de mettre ma fidèle compagne à la retraite. J'ai donc acheté un Tiger 955i pour ma prochaine aventure - le tour de l'Afrique par la côte.

Je me suis préparé à cette aventure dans le désert d'Almeria en Andalousie au fin fond de l'Espagne où je pensais trouver des conditions similaires à celles que le Tigre allait devoir subir dans la majeure partie de mon futur voyage.

Pour me préparer à une autre année sur la route avec ma Triumph comme seule compagne, j'ai traversé la totalité du Maroc jusqu'aux confins du Sahara, puis je suis retourné jusqu'à Marrakech par les terres, pour finalement traverser l'Atlas et les montagnes (ce fut d'ailleurs une belle plusieurs jours par la neige) jusqu'à Fes. Sur le chemin du retour j'ai eu un petit problème de carburant et la moto ne se comportait pas comme d'habitude, je pensais bien qu'il y avait quelque chose d'anormal. Cela faisait dix huit mois que j'avais ce Tigre et à chaque fois j'attendais d'être de retour en Angleterre, même si cela faisait plus de 3000 bornes pour le faire revenir. Cima, fois ci, il a bien fallu que je fasse appel au concessionnaire local.

Grâce à un superbe vendeur qui parle anglais, au pied de la Sierra Nevada aux côtés de deux mécaniciens. Elle a été également un concessionnaire Triumph à Moto.

Au téléphone, j'ai tenté d'expliquer mon problème en espagnol primaire à la réceptionniste, lui me répondit « Pouvez-vous me parler en Anglais, cela serait plus facile, mon nom est Yolanda !! » Imaginez mon étonnement. Je suis

immédiatement tombé amoureux de cette voix !!

Pour trouver JMoto, il faut apercevoir la vieille ville et son labyrinthe de rues étroites et pour rentrer dans le magasin la porte est tout juste assez large pour laisser passer le guidon du Tigre. Une fois rentré quelle ne fut pas ma surprise, j'étais dans un monde purement Triumph. Je compris que j'étais tombé dans de bonnes mains... Ces gens étaient non seulement des gens charmants mais aussi de grands professionnels. J'ai vu le patron, arriva, il inspecta le tigre et me dit qu'il allait me donner des nouvelles des pièces à la fin de temps. Le lendemain, la charmante Yolanda (qui était aussi belle que sa voix était chaude !!) me téléphona et m'annonça que cela serait du bouchon de radiateur et qu'il y avait un petit problème avec l'amortisseur. Elle m'annonça que les pièces allaient arriver de la capitale dans quelques jours.

« Cette moto a fait du tout terrain n'est-ce pas ha ha ha »

- Évidemment, lui répondis-je, elle est faite pour cela, c'est un Tigre. Si ma Trophy a pu traverser sept des plus célèbres déserts du monde, un Tigre peut bien en traverser deux ou trois !! Elle est très solide, j'ai eu avec elle au bout du monde !!

JMoto me l'a réparé encore plus rapidement qu'il avait pu le faire un concessionnaire anglais. Quand elle fut finie, elle était impeccable et maintenant je suis prêt à aller avec elle jusqu'au bout du monde... Ce n'est pas si loin l'Afrique du Sud !!

Robbie Marshall, Almeria, Spain

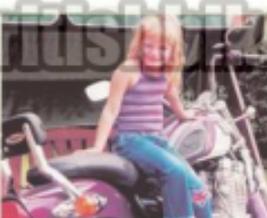
Robbie a écrit cette lettre peu de temps avant de disparaître accidentellement (nous vous en parlons un peu plus loin). En fait il n'eut jamais l'occasion de faire son tour d'Adriatic, Javier et Yolanda, depuis leur concession du fin fond de l'Espagne s'associent à notre peine.

Nostalgic, Nostalgic!

Je possède une Bonneville T100 Celebrity et également un T-Bird de 1954... deux jolies Triumph cultes des 24 années !!

M Batut, Béziers, France.

Cela fait une cinquantaine d'années que Mr Batut est un fidèle client Triumph... et il le reste !!



Annie, à seize ans, quatorze ans, est heureuse de poser sur la Triumph de son grand frère !!

Ambre "porte-drapeau"

Je pensais bien que ça vous ferait plaisir de voir cette photo de ma petite fille Ambre (7 ans) posant l'été dernier sur notre Adventurer de 1997. Un beau couple n'est-ce pas... surtout qu'elle arbore fièrement l'Union Jack sur son jean, juste hommage à une vraie moto britannique ?

Roy et Carol Cook, Colehill, Works, England

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 98.5% 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

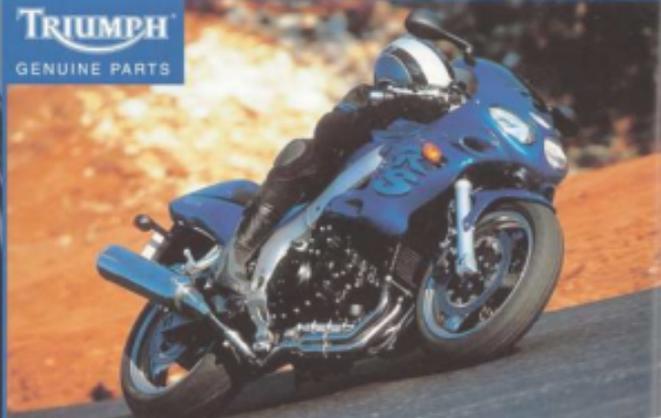
Notre politique commerciale est que vous puissiez toujours acquérir des pièces d'origine Triumph au meilleur prix.

Un service unique,
La garantie Triumph,

Des prix compétitifs,

Un produit d'origine.

TRIUMPH
GENUINE PARTS



www.britishbikes.free.fr www.triumphgenuineparts.co.uk



Up front

Avec Bertrand Goyez

Une année s'achève, une nouvelle saison se prépare !

Un bilan plus que positif pour cette saison 2003 avec une affluence moyenne de 50 à 60 pers. lors de tous les événements et un record pour le Rocamadour où vous avez été 110 à venir de toute la France mais aussi de Grande Bretagne !

Que dire pour 2004 ? De nouvelles régions à vous faire découvrir, des classiques incontournables, de nouveaux types d'événements...

Bref, il y en aura pour tous les goûts et dans toute la France !

Mais aussi de nouveaux RAT Packs : Lyon et Quimper pour la France, Waterloo pour la Belgique !

Alors, à vos agendas pour préparer dès aujourd'hui la saison RAT 2004.

Joyeux Noël à tous et bonne année RAT 2004 !

Bertrand GOYEZ/RAT

Triumph SA
19, Bd Georges Bidault
Croissy Beaubourg
77437 Marne La Vallée
France

Tel : + 33 (0)1.64.62.38.32. GSM : +33 (0)6.80.02.03.93.
goyez@triumph.co.uk



Résultat du Challenge RAT Members 2003

La saison est finie et l'heure des résultats du Challenge a sonné !

Après avoir fait les comptes des participations de chacun lors des événements pris en considération (Mistral Run, Raid de Valence/Ardeche, Raid de Sardaigne, Raid de Rocamadour, Raid de Lorraine, Raid des Cévennes, Raid de Menton/Monaco, Raid de Corse et Belgium RAT Pack Tour), un couple sort définitivement du lot !

Fred et Danielle Tendille de Gassin (83) avec 5 participations pour la saison !!

Viennent ensuite Richard Daoust de Lunel (34) et José Rial de Joux en Joux (78).

Félicitations à eux car ils se voient offrir un RAT Raid de leur choix dans une sélection qui leur sera proposée dans le calendrier 2004.

Si vous aussi, vous voulez participer à ce challenge en 2004, enfoncez vos racines en course !

Calendrier 2004

Raid de Catalogne - 26/29 mars

Morocco Adventure - 26 avril/3 mai

Mistral Run - 15 mai 2004

Raid de Rocamadour - 28/30 mai

Raid de Hollande - 28/30 mai

Raid du vignoble bordelais - 4/6 juin

Tour de France - 20/25 juin

French RAT Summer Party - 26 juin

Belgium Tour - 4 juillet

Raid d'Alsace/Lorraine - 09/11 juillet

Raid des Cathares - 24/26 septembre

Raid de Sardaigne - 19/26 septembre

Raid de Monaco - 15/17 octobre

Raid de Corse - 28 octobre/3 novembre

Ce calendrier/programme est donné à titre indicatif et pourra faire l'objet de modifications sans préavis.

Formulaire d'inscription aux RAT Raids

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

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

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

Tél. :

Mail :

N° de Membre :

Date de validité :

Machine possédée :

N° de châssis :

.....

.....

.....

Raid des Cévennes

Qui voit ses veines ...

C'est sur son vieux 'trident, encore bien fringant malgré ses 102 000 km, qu'Hervé, Pack leader de Nîmes rejoint la troupe. L'itinéraire du matin devait nous amener du Pôle Mécanique d'Alès – après la prise d'un super petit déjeuner offert par la ville d'Alès – jusqu'au Pont de Ners où nous attendait une paella royale.

Une brève incursion dans les Cévennes méridionales, la visite d'Anduze, une halte à Monoblet, village devenu RAT... talentueux connu, le site du barrage de la Rouvière si particulier, pour finir le long de la vallée du Gardon cette rivière si calme qui, par temps d'orage devient un torrent destructeur !!

Repas pantagruélique et raisonnablement arrosé et ensuite ce fut le véritable départ des hostilités ...

Départ sur le coup de 14h pour un autre petit passage à Anduze avant d'attaquer la grande Cévennes et ses cols fameux en suivant l'itinéraire du Rallye auto inscrit au championnat d'Europe. Plein les yeux et pleins les bras avec un virage tous les 10 mètres, des à-pis d'envol, des villages sortis de nulle part, des perspectives hors du temps et au détour d'un virage le sanglier ou le chevreuil en goguette!! Certes il y avait bien une quinzaine de kilomètres copieusement gravillonés mais cela permettait à tout un chacun d'apprécier le paysage à vitesse réduite !!

Le soir c'était encore une fois le Petit Cabernet à St Germain de Calberte qui fut notre terre d'accueil. Améd et son équipe avaient mis les petits plats dans les grands et le repas fut d'anthologie. La soirée se termina par un virage au son des luths Jean-Pierre Noël et un bel improvisé avec l'orchestre Acoustic, un groupe de blocayrien nîmois que le restaurant avait tenu à nous offrir.

Le Dimanche, Hervé avait joué les valours sœurs et notre itinéraire allait



nous amener de Florac à Florac en passant par les Gorges du Tarn, de la Jonte et le Causse Méjean. Que dire de cette randonnée sinon que c'est un paradis motocycliste pour peu que le beau temps soit au rendez vous. Chacun était libre de choisir son étape de nuit mais la grande majorité se retrouva à St Chely du Tarn pour apprécier les charmes et la gastronomie de ce charmant village. Les Vautours de la Jonte et les chevaux sauvages rencontrés sur le Causse furent témoins du plaisir pris par les uns et les autres au cours de cette superbe journée.

Tout cela se termina en fin d'après midi par un pot sur la place de Florac ...

Bien très positif pour ce Raid des Cévennes qui a vu 30 participants découvrir les charmes de cette superbe région ...

Corsica Raid

Cela va s'arranger !

Cette phrase fut le leitmotiv de tout ce séjour, le premier de la série qui a dû s'adapter à une météo capricieuse. A priori, assurés nous mis les roues sur l'île de beauté que le ton allait être donné, le séjour serait plutôt axé « combinatoire de pluie » que « maître de bain ».

Nous avons eu la chance de faire le tour du Cap Corsu sans prendre une goutte, mais la traversée du massif montagneux ne fut pas du même acabit et nous ne retrouvâmes le soleil que pour le voir se coucher face à notre hôtel. Le lendemain, il tonnait des cordes. Beaucoup hésitèrent longtemps avant de se lancer dans la tourmente, en fait ils eurent tort car vers le grand sud, itinéraire prévu au départ, il faisait plutôt beau. Le séjour allait devoir se cantonner sur les côtes, les incursions dans les montagnes étant par trop sujettes aux caprices météo. La journée du lendemain se déroula d'une façon à peu près normale, nous pûmes admirer la côte ouest et les fabuleux paysages des Chalanches de Piano et de la Baie de Porto. On voyait le temps passer et le soleil toujours jouer les abonnés absents. Loin de saper le moral de tout le monde, cette situation pour le moins inhabituelle dans l'île nous a permis de découvrir des facettes que nous avions l'habitude d'écouter pour cause de programme un peu trop chargé. La visite d'Ajaccio, la côte sud, les presqu'îles autour de Propriano, les bains d'eau sulfurée de Baracci, le site



préhistorique de Filizosa. Le retour sur Bastia, pour ne pas changer, se déroula sous une pluie battante et nous vîmes le second rayon de soleil du séjour juste avant d'embarquer dans le bateau !! En bref, un séjour qui n'a pas brillé par les conditions météo mais qui fut tout de même extrêmement positif par l'ambiance qu'il y a régné et par les découvertes que nous avons pu y faire. Dorénavant nous sommes rodés à toutes les conditions et nous saurons comment nous adapter si une journée de pluie nous scotche à l'hôtel. Un grand merci à Jo et à toute l'équipe du Belvédère qui a largement contribué à la réussite de ce séjour en adaptant les menus à la météo ambiante !! Et félicitations aux 30 participants qui ont su s'adapter et mettre dans l'ambiance le soleil que nous n'avions pas dans le ciel.

Raid de Menton/Monaco

Pastas et virolos !

Ce sont 60 personnes (40 motos) qui se sont retrouvés à Menton pour ce 3ème Raid de Menton/Monaco.

Une fois de plus, nos amis Anglais avaient fait le déplacement mais aussi quelques Italiens (qui deviennent eux aussi des habitués de cet événement) et un couple de Suisses inscrits en dernière minute...

Après un dîner de bienvenu le vendredi soir, tout ce petit monde s'est retrouvé le samedi matin devant l'Office de Tourisme de Menton pour les dernières formalités avant de prendre la route vers l'Italie. Et quelle route ? Une petite mise en jambe par Sospel et Olivera avant d'attaquer

la montée du Col de Tende et la descente en Italie par la Vallée Vermeragna.

A Demosse, le restaurant « Locanda Occitana Della Reina Jato » nous accueille pour un repas typique italien, jagez plutôt : 3 antipasti puis 3 plats de pasta... et un dessert !

Participative ! Comment faire pour remercier sur les motos tachées qu'un programme magnifique attendait les raiders !

En effet, le point culminant de cette après-midi était l'ascension du Col de la Lombarda à 2350m s'accompagne avec la descente sur Isola 2000 ! Extraordinaire et superbe ! Ensuite, la Vallée de la Tanée reste un grand classique pour descendre sur Nice...

De retour à l'hôtel, certains profitent de la piscine pour se détendre de

cette multitude de virolos avant d'aller prendre le dîner sur la plage de Menton !

Dimanche, en route vers Monaco ! Cette fois, les participants eurent le privilège de prendre un petit déjeuner sur la place du Casino. Les bénévoles furent nombreux de voir embarquer cette horde de 7 cylindres ! Nous profitent de cette halte pour rendre hommage à notre ami Claude Bogliolo dont la Maman était présente pour saluer cette sympathique équipe !

Ensuite, direction Sospel en passant par le Col St Roch et le col de

Braut. Que de lacets et quel décor !

L'Asberge Provençale nous reçu pour ce déjeuner de fin de raid au milieu d'un paysage magnifique...

Dans l'après-midi chacun pris la route du retour, la tête remplie de tout ces paysages magnifiques découverts tout au long du week-end et les bras endoloris par autant de virages et soubres et se jurant de revenir en 2004 pour dîner de la meilleure façon qu'il se la prochaine saison !

Merci à l'hôtel Napoléon, le restaurant « Locanda Occitana Della Reina Jato », l'Asberge Provençale, le Skipper et la brasserie de l'Europe de nous avoir accueilli durant ce week-end.

Merci également à nos partenaires pour leur aide et leur participation : les municipalités de Menton et Sospel, le concessionnaire Road Spirit de Toulouse, Opic 2000, Marché U, Garage Auto Service et Connexion.

Et motivations à toute l'équipe du RAT Pack de Menton pour le travail accompli dans la préparation de ce RAT Raid.

Pour plus de photos de cet événement, rendez-vous sur le lien suivant : http://www.motocycle.be/RAIDMENTON/page_01.htm.



Black Forest

Retour gagnant en Forêt Noire.

Vous l'avez raté ? Alors ne perdez pas de temps et réservez pour l'année prochaine ! Tous ceux qui ont pu y participer ont passé quelques jours de congés en plein cœur de la Forêt Noire. Le RAT Pack local avait préparé un programme de rêve dans un décor superbe et des routes fantastiques.

Le vendredi, nous sommes partis vers la ville thermale de Baden-Baden, pour se détendre dans les piscines et faire du tourisme avec l'épouse du Peck Leader Tom Braun, Anke. En quittant la ville, nous n'avons pu manquer le traditionnel arrêt pour déguster le fameux Black Forest Cream Cake.

Dimanche, nous avons pris la route des montagnes pour nous rendre au musée de Sinsheim où sont exposés quelques centaines de véhicules.



A venir ...

Raid de Catalogne

26-28 mars

Sur la même base qu'en 2003, Simon Brampton, notre Pack Leader local vous a préparé des routes fantastiques avec un accueil en demi-pension, un repas Catalan le samedi et un brunch dans un décor typique de la Costa Brava, le dimanche.

Cette fois, les Cas Raiders seront reçus dans un hôtel 4 étoiles au Playa Park Hotel à Playa de Aro sur la Costa Brava du 26 au 28 mars 2004.

L'hôtel offrira de confortables chambres mais aussi nombreux d'activités annexes telles que piscine, sauna, hydromassage, gym, bars, etc. pour vous aider à vous relaxer après une journée de route.

L'hôtel est parfaitement situé pour vous accueillir en venant de France et pour partir à la découverte des plus belles routes motardes d'Europe.

Le prix pour ce Raid est de 125 €/pers pour le week-end (en demi-pension + repas du dimanche midi), alors ne le manquez pas !

Et cette année le soleil sera de la partie !!!

Pour plus d'infos sur ce Raid ou pour dialoguer avec les participants : www.groups.yahoo.com/groups/cas-raids ou casraids@yahoo.co.uk



Raid de Camargue

10-11 avril

Un week-end en plein coeur du Parc de Camargue ! Au départ de la région rhodane, vous découvrirez au fil du road-book un itinéraire qui vous emmènera pendant deux jours au coeur de la fin de la Vallée du Rhône jusqu'au Grand Delta de Camargue ! Un décor unique et splendide...

Pour ce week-end dépayssant, nous vous proposons un tarif de 100€/pers avec les prestations suivantes : Déjeuner/buffet samedi midi, dîner samedi soir, nuit du samedi à dimanche, déjeuner/buffet dimanche midi. Et nous sommes en cours de négociation avec la ville d'Arles pour vous offrir également une animation dans le cadre de la feria.

Alors, n'hésitez plus et réservez dès maintenant car le nombre de participants sera limité à 50 !

Informations et réservations auprès de Bertrand Goyer au +33 (0)6 80 02 03 98 ou goyer@triumph.co.uk



Chocks Away Raid "Parés au décollage !" Kent, Angleterre 23-25 avril

L'esprit et le thème de ce week-end sera la Bataille d'Angleterre et 1940. Pendant ces deux jours, vous vous promènerez sur les bases aéronautiques, les musées et les mémoriaux de la RAF Fighter Command II Group qui se trouvant sur la côte de Martlesham à l'Est, au Sud de Dungeness jusqu'à Portsmouth.

Le RAT Pack de Carl Roemer vous accueillera pour ce week-end et vous proposera un programme superbe. La base de ce week-end sera le Bell Western Dunnington Manser Hotel à Sevenoaks. Celui-ci vous propose un savant mélange architectural de nouveaux et de XVIIIème siècle. Cet hôtel est équipé d'un club de remise en forme avec piscine, bain chaud, sauna et salle de gym...

L'accueil se fera à compter du vendredi après midi à l'hôtel par l'équipe du RAT. Après le buffet chaud vers 20h, vous pourrez visiter les lieux, digérer à la salle de gym ou nous rejoindre au bar !



Samedi matin, départ à 10h. Autour du thème de l'aviation, nous visiterons d'autres sites dignes d'inclure tels que la maison de Sir Winston Churchill, Charles Darwin et les magnifiques châteaux de Hever et Douvers. Le Pack Rosier vous a concocté un itinéraire des plus magnifiques afin de vous faire découvrir les recoins du Kent et du Sussex.

Samedi soir, vous goûterez à l'hospitalité légendaire du Kent dans l'esprit du week-end. De plus, tous ceux et celles qui s'habilleront sur le thème du week-end se verront récompensés ! Après cette soirée agitée, le départ dimanche matin se fera un peu plus tard : 10h30.

Les membres du RAT en chambre double paieront 185€ pers. (259€ en single). Les non-membres et non-Triumph pourront se joindre au groupe pour 206€ pers en chambre double (274€ en single). Ce prix inclut pour le week-end deux nuits en demi-pension, les divertissements, cadeau souvenir, road-books et participation à tous les tirages au sort.

Contactez Simon Carter au 00 44 1455 891515 (simon.carter@triumph.co.uk) ou Bertrand pour réserver.

Raid de Rocamadour

29-31 mai

Ce RAT Raid est maintenant devenu un grand classique dans le calendrier ! Donc, ne le manquez sous aucun prétexte...

Belles routes, décor superbe, soleil et gastronomie : un cocktail idéal pour passer un bon week-end en Triumph.

Comme à l'habitude, vous serez basé à l'hôtel Kyriad de Cahors pour tout le week-end. De là, les road-books vous feront découvrir le Lot et nouveautés pour 2004, la Dordogne. Des régions magnifiques et une cuisine dont la réputation n'est



plus à faire !

Autre innovation pour cette édition : une formule unique du vendredi soir (28 mai) au samedi matin (31 mai).

Pour un coût d'environ 150€/pers (prix définitif dans les semaines à venir) nous vous proposons 3 nuits en B&B et les 5 repas du week-end !

Mais attention ! Pour cette édition 2004, le nombre de place sera limité à 80 personnes, alors réservez dès aujourd'hui !

Pour réserver, contactez Martial au +33 (0)6.15.37.02.78 ou martialp@ixinet.com ou Jean Guy au 06.80.10.78.08, ou j.guy.bernard@wanadoo.fr

Flanders Run

29-31 mai

Le RAT Pack de Londres, Boyer Racing, a prévu de revenir au fameux Motorcycle Loft Hotel en Belgique.

Cet hôtel unique attire des motards de toute l'Europe et propose une expérience unique que chacun d'entre-eux se doit de mettre sur son CV de voyage.

Le Pack Boyer Racing est le premier pack britannique à avoir découvert cet hôtel et est ainsi devenu un client régulier. L'organisateur, Colin Pavitt, vous garantit des road books inoubliables et au top.

La rendez-vous est prévu le samedi après-midi à l'hôtel. La balade du dimanche vous fera découvrir les trésors de la Hollande et lundi, le groupe partira tranquillement vers Calais.

C'est l'occasion idéale pour rencontrer des copains du RAT venant de Grande Bretagne et de Belgique.

Mais attention, le nombre de place est limité, donc réservez vite si vous voulez y participer. Le coût de l'essai n'est pas déterminé mais un acompte de 75€ peut-être versé. Contactez Bertrand pour plus de détails.



Raid du vignoble bordelais

4-6 juin 2004

Comment allier plaisir de découvrir une région et bon vin ! Et bien, c'est ce que nous vous proposons avec ce RAT Raid dans une des plus fameuses régions

françaises. Vous serez basé à quelques kilomètres de Bordeaux et dès le samedi matin vous pourrez découvrir un site exceptionnel : la côte Atlantique et ses célèbres plages pour surfer !

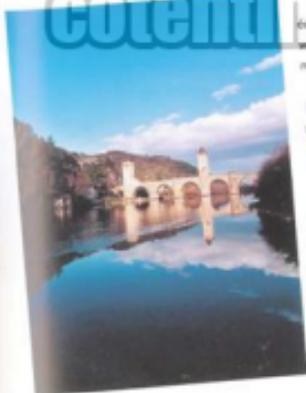
Arrivez à la pointe de Grave, vous retrempez sur Bordeaux en suivant l'estuaire de la Gironde au cœur d'un vignoble célèbre dans le monde entier. En fin d'après-midi, nous vous proposons une dégustation

(avec modération !) de ce fameux nectar et la visite d'une de ses fameuses caves...

Dimanche, un autre must : le bassin d'Arcachon et la Dune du Pilat, la plus haute dune de sable d'Europe ! Avec bien sûr fruits de mer à la clef !

Le prix ne dépassera pas 120€/pers pour 2 nuits et 4 repas (prix définitif dans les prochaines semaines sur le site web et dans le Tour de Printemps).

Mais dès aujourd'hui vous pouvez réserver en versant un acompte de 50€/pers. Informations et réservations auprès de : Bertrand Goyet au +33 (0)6.80.02.03.93 ou goyet@triumph.co.uk.



Grands événements 2004

Morocco Adventure

28 avril-9 mai

Au moment où vous lisez ces lignes, notre équipe aura effectué les reconnaissances visant à déterminer le parcours définitif.

Au départ nous avons envisagé un tour complet du Maroc, mais certaines remarques et le désir de beaucoup d'effectuer un voyage plus touristique que sportif nous a fait revoir notre position.



Certes, nous garderons le système de voyage itinérant mais les étapes risquent d'être beaucoup plus courtes.

Tous ces détails vous seront communiqués dans la prochaine édition de Torque ainsi que d'une façon individuelle à tous ceux qui se sont pré-inscrits.

Nous sommes importants : Vous êtes actuellement 70 pré-inscrits et nous ne serons que 55 au départ. Seules les 55 premières réservations fermées seront prises en considération.

Pour plus de renseignements, vous pouvez contacter Hervé ou M.E.B. par téléphone au 04 66 85 42 96 ou par mail à herve.hdp@wanadoo.fr.

Mistral Run

15 mai

Plus que trois places pour effectuer ce Mistral Run retour qui promet d'être un grand moment de moto. Cette année la arrivée de partout pour effectuer ce qui avait déjà fait hurler dans les chaumières l'an dernier !!

Nous vous rappelons que pour questions de sécurité il est hors de question de dépasser le nombre de 30 participants et que cette épreuve d'endurance touraine est exclusivement réservée aux membres du RAT. Départ d'Ath en Belgique le Samedi 15 mai à 6 h du matin à destination de Nîmes dans le sud de la France.

L'itinéraire que nous avons reconnu vous préparera quelques surprises, même au début, pour ceux qui croient que la Belgique est uniquement un plat pays sans le moindre virage !!

Il n'y aura que trois points de passage : Verdun, Ambérieux en Bugie et St Etienne.

L'arrivée est prévue à Nîmes aux alentours de 21 h pour les plus rapides. En fait il n'y aura que 1150 km à effectuer dans une journée ! Une expérience inoubliable !! Participation : 100€ par personne.

Pour renseignements et inscription : Hervé ou M.E.B. par téléphone au +33 466 854 296 ou par mail à herve.hdp@wanadoo.fr



Tour de France

20-26 juin

Le RAT Tour of France est ouvert aux seuls membres du RAT et limité à 40 personnes maximum.

Un petit changement suite à nos récentes reconnaissances, la première étape ne s'arrêtera pas à Metz mais à Mulhouse de façon à réduire le trajet de la seconde étape qui était un peu trop important.

Les étapes seront Paris, Aix les Bains, Nîmes et Toulouse au point de vue accueil hôtelier ... Il ne nous reste plus que Mulhouse, Nice et l'arrivée vers Issouze à traiter.

Dès maintenant vous pouvez vous inscrire pour ce qui va être le point d'orgue des Grands événements 2004. Tarif de ce voyage découverte de la France en Triumphant 500€ en demi-groupe.

Pour plus de renseignements ou pour s'inscrire, contactez directement Hervé ou M.E.B. par téléphone au 04 66 85 42 96 ou par mail à herve.hdp@wanadoo.fr ou Bertrand au 01 64 62 38 33 ou 06 80 02 03 93 ou goyez@triumphant.co.uk.



Canadian Snowmobile Raid

24-30 janvier

Prenez une montée d'adrénaline lors d'une semaine en motoneige au Canada du 24 au 30 janvier.

Le voyage comprend les vols de Montréal et quatre jours de motoneige durant lesquels vous parcourrez un circuit de 600km. L'itinéraire est destiné aux pilotes ayant peu ou pas d'expérience de motoneige, mais nécessitant un minimum de condition physique. Age minimum : 17 ans.

Organisé pour le RAT par le spécialiste français Aventures et Cie le voyage inclut les vols du Canada, hébergement et tous les repas. Le prix est de 1400€ pers partagés (un motoneige de 550€ (1710€ pour les pilotes solos).

Le coût est calculé au départ de Paris, mais d'autres points de départ peuvent être organisés. Réservations et détails auprès de Gilles Guillemet au 02 54 830 800.



RAT Tours

'RAT Tours' est un nouveau concept dans tous les événements proposés par le RAT. Plus long qu'un Raid et avec moins de participants, ils sont conçus pour offrir aux membres des vacances qui n'arrivent qu'une fois dans leur vie.

Chacun d'entre eux sera organisé en partenariat avec un spécialiste de tour operator motocycliste et recevra l'appui d'un guide expérimenté ainsi que d'une équipe vous proposant les meilleures routes, les hôtels typiques ainsi que la gastronomie locale. Certains vous proposeront même de louer une Triumph sur place.

Chaque Tour sera accompagné par un membre du Staff RAT et ne sera ouvert qu'aux membres du RAT.

Pour lancer la machine, nous vous proposons deux superbes voyages en 2004 - Le 'Canadian Rockies Tour' en Juin et le 'Olympian Tour' en Grèce en Septembre. Si cela s'avère être un succès, nous vous proposerons un programme plus complet pour les prochaines saisons.

Toutes demandes et réservations devra se faire directement auprès de notre partenaire.

Canadian Rockies Tour

30 mai-7 juin 2004

Pour respirer l'air frais des Rocky Mountains, cette semaine de voyage vous emmènera à Whistler, Banff et Nelson tout cela en compagnie d'un membre du RAT local.

Hôtels 4 et 5 étoiles, cuisine locale et fantastiques routes de montagnes vous garantiront des vacances inoubliables.

Le prix comprend la location d'une Triumph et vous aurez la chance de rendre plusieurs modèles différents.

Ce voyage est organisé en collaboration avec le Rocky Mountain Motorcycle Holidays. Le Directeur, Mike Ciebin, est en relation avec Triumph et le RAT et est certain de vous

réserver un accueil chaleureux.

Le programme:

- 30 Mai: Arrivée à Whistler
- Jour 2: Route vers Sun Peaks
- Jour 3: Route vers Revelstoke
- Jour 4: Route vers Banff
- Jour 5: Route vers Fairmont Hot Springs
- Jour 6: Route vers Nelson
- Jour 7: Journée libre à Nelson (possibilité d'une balade de 3h)
- Jour 8: Route vers Kelowna
- Jour 9: Route vers Whistler

● Le coût est de 4250 \$CDN (2830€) par pilote, 1600 \$CDN (1046€) par passager. Cela comprend hôtels, repas, location de moto et assurance, camion d'assistance avec moto de remplacement, guides, transfert de Vancouver et livres de vacances. Pour plus d'informations, contactez Mike Ciebin, mike@rockymountainst.com.



Olympian Tour, Grèce

4-12 septembre 2004

Au cœur de Péloponnèse et au Nord de la Grèce, les grands sites de Grèce tels que Athènes, le Canal de Corinthe, Marathon, Sparte et le Temple d'Apollo sont le décor de ces huit jours d'aventures extraordinaires.

A votre arrivée à Athènes vous serez dans un hôtel de tout premier choix à deux minutes à pied de l'Acropole. Le lendemain vous serez conduit pour prendre possession de votre Triumph de location loin des embouteillages (des dispositions peuvent être prises si vous souhaitez utiliser votre machine personnelle).

Vous partirez ensuite vers le Sud, traversant le Canal de Corinthe dans la péninsule du Péloponnèse ou vous conduirez loin du trafic au

cœur des montagnes dans un décor spectaculaire. Des noms mythiques, des paysages splendides, des routes superbes, des soirées en bord de mer et des nuits dans des hôtels confortables, toute cette odyssée organisée pour vous par Triumph Bike Tours et Deborah Stagonakis et son mari Michael

Le programme:

- 4 Sep: Arrivée à Athènes
- Jour 2: Canal de Corinthe Canal, Epidaurus, château de Nauplion, Astros
- Jour 3: Pika Leonidio, masseaux d'Eleonas, Monemvasia
- Jour 4: Monemvasia-Kyarko, Monemvasia I
- Jour 5: Myra (Sparta), Temple d'Apollo, Olympia
- Jour 6: Paris; ferry vers le continent: Melolonthi, Avoi, Ioannina
- Jour 7: Vikos Gorge, Meteora
- Jour 8: The Pelion, Gifa, Evia, Rovies
- Jour 9: South Evia, ferry vers Aga Marina, Marathon.

● Le départ peut se faire en soirée du 9ème jour (Dimanche 12 Septembre) ou des dispositions peuvent être mise en place si vous souhaitez rester avant ou après le Tour.

● Le prix est de 1800€ par couple partageant une moto, incluant la location d'un Triumph, de superbes hébergements en bed and breakfast, un guide et une camionnette transportant vos bagages. Notez que cela ne comprend pas le voyage A/R à Athènes.

● Pour réserver et pour plus d'informations, visitez le site www.triumphbiketours.com ou contactez Deb, triktours@totenet.gr, +30 229 409 4905.



Around the packs

Ambérieu en Bugey – Strike Motos (01)

Rendez-vous était donné aux participants chez Strike Moto pour café/croissants et briefing avant le départ vers Lagnieu, St Vulbas, Lorettes, St Quentin Fallavier, St Jean de Bournay, et une première halte à Pont à Royan.

Ensuite, la route permis à certains de se faire plaisir !

Malgré un petit imprévu pour le repas, le restaurateur nous ayant fait faux bon (un grand merci à Carole et Jean Louis, les propriétaires du restaurant pizzeria La Croûtes pour leur gentillesse et l'accueil), l'après-midi la route nous permis de cheminer par Les Echelles, Chambéry, Aix Les Bains (avec une halte au bord du lac) puis Colze et retour à Ambérieu.

De l'avis des participants, ce fut une réussite donc rendez-vous est pris pour 2004.



Pack Leader d'Ambérieu en Bugey, Simon Cornélie au 06.14.27.36.94 ou simon.Corneilie@wanadoo.fr

Valence – Bouvier Motos (26).

Le 14 septembre dernier, le RAT Pack de Valence a organisé le Run de la Chartreuse. Temps splendide, ambiance extra !

Une visite s'impose pour le monastère et la région de la chartreuse. Un papier reçu dans le verbatim, au soleil et un retour plein de traditionnel porc à la concession Bouvier Motos de Valence.



Expérience à renouveler.

Le programme 2004 du RAT Pack :

Pour Avril/Mai : Run du Drôme des Collines (Date dans l'édition de Mars)

27 juin : Run du Pilat.

19 septembre : Run du Vercoux.

17 octobre : Run du Puy en Valay.

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

Quimper – Cornouaille Moto (29).

Il manquait un RAT Pack en Bretagne et bien c'est chose faite aujourd'hui ! Sous l'impulsion du concessionnaire et de l'un de ses fidèles clients, un RAT Pack breton est en train de voir le jour.

Déjà plein d'idées pour 2004 avec une porte ouverte en avril (date définitive dans l'édition du mois de Mars) et des balades en perspectives...



Et déjà une première balade pour faire connaissance !

Alors, si vous souhaitez participer ou collaborer aux activités de ce pack, contactez Bernard Marti au 02.99.34.19.72 ou bernard.marti@orange.fr

Nîmes – Technic Motos (30).

Run des vendanges : Il ne restait guère qu'une dizaine de pieds de vigne à vendanger, la récolte avait été précoce cette année mais nos hôtes avaient tenu à justifier l'intitulé du Run chez Pierre et Michèle Revettier. Au Château de Fargueil en sait recevoir !! ...

Si nous ne nous attarderons pas sur la qualité des routes empruntées nous pourrions accorder la plus intense attention à la qualité des millésimes dégustés ...

Le Chateaufort du pape blanc 1997 est une merveille, le 2000 est historiquement et gustativement fameux, le 2001 mérite toute l'attention des œnologues.

Passons maintenant aux rouges ... Cuvée du RAT 98, le 67 millésime classé, rond et velouté. Mais lorsque arrive le fromage, le Chateaufort du Pape cuvée 1949 : un nectar qu'il faut savoir apprécier avec modération ...

Pour la pâtisserie et le café, Pierrot a débouché sa carte maîtresse : un vieux marc de 1887 ! Ce qui permit à certain de prendre une petite leçon d'histoire et à d'autres de rester songeur quand à la tenue vestimentaire de ceux qui, avec amour, avaient conditionné ce chef d'œuvre.

Comme vous pouvez vous l'imaginer, il faut effectuer une large promenade digestive pour faire passer tout cela. Pour ne pas rester ignorants, c'est la cave du Château de Farguirol que Pierre nous fit visiter dans tous ses détails. Un grand merci à toute la famille Ravotier pour cette super journée et cette somptueuse dégustation.



Stage de perfectionnement à Aïès :

C'est une trentaine de pilotes qui se sont retrouvés sur le Circuit d'Aïès pour écouter et mettre en œuvre les conseils avisés de David Sobernat et de Cyril Huvier qui remplaçait au pied levé Nicolas Dussange retenu sur le Mont Tour.

Le temps était de la partie et c'est sous un superbe soleil que nous avons commencé les exercices sur le coup de 10h du matin. Parmi les stagiaires il y avait notre international Manique, Neil Webber, qui n'avait pas hésité à faire le déplacement pour tenter le circuit d'Aïès dont nous lui avions tant parlé.

Les sessions se sont succédées au rythme de chacun (David avait dissocié le stage en deux groupes) entrecoupées de pauses : Théorie - Pratique - Correction au cours de l'exercice - commentaires individuels.

Félicitations à l'équipe d'encadrement et rendez-vous en 2004 pour deux autres stages de perfectionnement. Des stages dorénavant organisés par David et son équipe. Le premier aura lieu au cours du printemps sur le circuit d'Aïès (81) et le second dans l'été sur le circuit d'Alès (30). Vous trouverez tous les détails dans les prochains numéros.

Voici le calendrier 2004 du RAT Pack de Nîmes :

- 19/23 mai : Run des Alpes
- 7 juin : Stage de conduite à Albi
- 12 juillet : Stage de conduite à Alès
- 2/3 octobre : Run de la Montagne Noire

Pour vous inscrire à l'un de ces événements contactez dès à présent le Pack Leader Hervé Descamps au 04.66.85.42.96 ou herve.hdp@wanadoo.fr

Toulouse – Boxer Bike (31)

Run des cathares : Ils avaient tous la banane.

Une trentaine de raideurs, ralliés pour l'occasion au RAT Pack toulousain, se sont offerts un week-end, mi-octobre, dans l'arrière pays méditerranéen.

La balade nous a entraînés de Toulouse à Sougraigne, en immersion totale dans l'histoire moyenâgeuse où nous avons côtoyé les paysages uniques et admiré les vestiges de citadelles impressionnantes.

Tout commence le samedi 11 octobre. Après la photo de groupe, nous rejoignons le pays cathare dont les norms chantent comme autant de troubadours.

Le rendez-vous de midi est fixé à Arques. Nous nous retrouvons dans l'enceinte du château, au pied du superbe donjon pour le pique-nique.

L'après-midi, nous entamons un petit jardinage dans le Fenouillades. C'est là que les norms, les vives et les serouers de grigoule forment un cocktail envoûtant : col du Paradis, Mouthoumet, Félines, Cucugnan, Quéribus, Peyrepertuis, les gorges de Galmus et Saint Paul-de-Fenouillet pour la pause. Je vous passe la place avec la terrasse du café sous les basses branches des platanes, la biscuiterie artisanale et les croquants aux amandes...

La deuxième partie de la balade nous conduit à Rennes-les-Bains et enfin à Sougraigne où l'aubergiste nous accueille fort sympathiquement. La soirée qui débute alors, laissera à tous un excellent souvenir. En premier lieu, nous avons soufflé la première bougie du RAT toulousain avec Gâteau et Marquette de Limoux. Ensuite ce fut un vrai filon... Il paraît même que certains auraient dansé jusqu'à une heure bien avancée...

L'aventure continua le dimanche. Après une nuit réparatrice et un bon petit-déjeuner, nous enfourchons de nouveau nos montures en direction de la cité de Carcastan. Nous parcourons une partie des Cerdibères dont les vignes endossent déjà leurs couleurs d'automne, pour faire une halte à Lagrasse.

Si notre arrivée dans la cité des Trencavel ne fut pas « triomphale », la prise du restaurant n'en fut pas loin ! En effet, la promesse d'un casse-croûte vrai de vrai nous avait motivés.

Il ne nous restait plus qu'à regagner nos foyers catalans, et coupant par la Haute-garonne.

Ces deux jours resteront dans nos mémoires associés à un grand moment d'amitié.



Merci beaucoup à Hervé, Valérie, Nico et à tous les autres qui ont concouru à la réussite de ce raid.

Réunion du Pack, tous les premiers lundi du mois à 20h au bar 42ème Avenue, rue du Pont Montaudran à Toulouse.

Pack Leader de Toulouse, Hervé Bouquet au 06.23.41.41.04 ou herve.bouquet@wanadoo.fr mais aussi le site du RAT Pack : www.rat-toulouse.com avec toutes les photos de leurs dernières sorties.

Mérignac – Zone Rouge 33 (33)

Run des pruneaux : la météo n'était vraiment pas de la partie ! Départ donc de la concession le matin vers les 9h30 après un petit déjeuner entre courageux car la pluie tombée déjà bien fort.

Direction, Langon pour commencer notre parcours le long du canal parallèle à la Garonne. Arrivée à Langon pour un stop dans une station de lavage car trop dangereux de faire le parcours privé, vue la météo et les routes au programme de la balade. Direction directement sur Agen avec l'accord de tous les participants (35 tout de même !) pour un bon repas au restaurant qui du coup a fini plus tard.

Retour sur Bordeaux toujours sous la pluie pour finir en beauté. Bref, pas cool, mais la balade sera reconduite plus tard car le parcours est vraiment très beau.

Freé, le Pack Leader au 05.37.29.00.62 ou par mail contact@zone-rouge.fr

St Etienne – Millenium Moto (42).

RAT Rallye du Bel d'Or : vendredi 12 septembre au matin, c'est un groupe de 6 personnes qui sont partis pour installer le camping afin d'accueillir le camion de l'assistance avec le groupe électrogène, barbecue, micro-ondes... et aussi le 2^e groupe du samedi de 15 personnes pour passer un week-end de fête au rythme de la course.

Jème Run de Besse : Ce sont 50 motos qui se sont retrouvées le dimanche 21 septembre pour le traditionnel café-croissant en sous soleil radieux. Le tracé du road book s'est effectué en sens inverse de l'année précédente. Après environ 180km de belles routes sinueuses, un apéritif nous attendait pour nous rafraîchir avant de s'attaquer à l'énormissime truffade qui allait s'offrir à nous. Le retour se fit à bonne allure pour nous laisser digérer.

Le programme 2004 est en cours d'élaboration et sera diffusé dans l'édition de Mars.

Price Leader de St Etienne, Wilfried Tuckie au 06.42.55.22.77.



Metz – Moto Evolution 2 (57).

C'est donc sous le soleil (et même la lune au retour) que nous avons terminé en beauté la saison des sorties 2003, ce 18 octobre. Nous étions 19 à parcourir les 411 km du parcours qui nous a emmenés à Vianden et Clerveaux (Luxembourg) pour la halte de midi. Au programme de l'après midi, la traversée du Luxembourg, en direction d'Orval en Belgique avec à la clé une bonne bière de l'abbaye.

Après un retour par la Meuse, c'est à la nuit tombée que nous avons retrouvé Gilles au magasin qui nous avait préparé un petit apéro (sans alcool). Très sympathiquement Eric s'est joint à nous pour cette balade robuste. A bientôt, je vais maintenant préparer la saison 2004. Rémi

Pack Leader de Metz, Rémi Hauptmann 06.70.72.94.08 ou trollrol@free.fr



Lille – Avenir Moto (59).

Quel succès pour la dernière sortie de la saison du RAT pack de Lille ! Les organisateurs Philippe et Pierre-Philippe ont réuni sous un soleil radieux 81 personnes (dont une vingtaine en provenance de Belgique, menée par Christian Mourin, pack leader d'Ath) pour 60 motos.

Les participants étaient accueillis à la concession Avenir Moto, où café et biscuits étaient offerts, le temps de distribuer les road-books et de rappeler quelques consignes de sécurité.

L'accueil chaleureux terminé, il était alors temps de partir. Quatre groupes furent formés avec départs échelonnés.

Le parcours varié (env. 200 kms), rassemblait virages, montées et descentes dans un cadre magnifique du côté des Flandres belges et françaises (Mont Kemel, Mont rouge, Mont des Cats...). Les conditions de roulage étaient idéales.

Après un déjeuner farnand copieux dans la ville fortifiée de Bergues et une tombola (merci Avenir Moto) organisée sur la place de la ville, nous avons pris le chemin du retour en passant par un itinéraire tout aussi varié qu'à l'aller (Mont Cassel, forêt de Nieppe...).

A mi-chemin de l'arrivée, une dernière pause s'est improvisée dans la ville d'Estaires avant de revenir à la concession. Tout le monde a passé une excellente journée riche en souvenirs.

Ainsi s'achève la saison 2003 du RAT Pack de Lille. Le temps aux organ-



vateurs de préparer une nouvelle saison 2004 qui s'annonce prometteuse.

Informations et inscriptions auprès de Pierre Philippe au 03.21.01.70.07 ou PCC@bauw@iwl.com ou Philippe au 06.62.37.15.28, ou philippe.vallet@libertre.com

Bayonne – Esprit Moto (64).

Run des Bardenas : Samedi 13 septembre. Le brouillard commence à se lever quand nous traversons les petites montagnes du Pays Basque en direction de Pampeune.

Passé le col de Velate, le ciel aura fini de se dégager et la chaleur de la plaine se fera sentir : 2 groupes de Triumpheats forment un total de 15 motos se retrouvent à Tafalla avant d'aller, à travers le vignoble de San Martin de Uriz, visiter le château médiéval d'Uze où le parking est occupé par les convives d'un mariage. Nous écoutons acoustiquement une chorale qui fait résonner le chœur de l'église Santa Maria.

Après le pique-nique sous les arbres du monastère cistercien de la Oliva, nous prenons notre temps pour rejoindre, en Navarre, le défilé des Bardenas, sur le route Raid. Une lutte au Cote de Tierra, véritablement rituel symbolique, avant d'entamer 25 km de pistes à travers des paysages fascinants, bordés de falaises érodées. Admirez les reliefs de la Piquerra et du Rallón, nous rencontrerons un taxi espagnol à vélo, seule âme vivante à part les serpents et les vautours ! Comme il a plu les jours précédents, la piste ne soulève pas trop de poussière. Une heure plus



tard, nous rejoignons la route goudronnée et la civilisation à Figuerol, à l'auberge Doshaches où nous dînerons et passerons la nuit. A part les habitués du RAT Pack Bayonne et notre concessionnaire favoris, nous accueillons cette année des motards Nîmois, habitués des Raids, et Bordelais ainsi que quelques nouveaux venus de la région. Bienvenue à eux, l'ambiance était fort chaleureuse.

Dimanche, après une nuit agitée, nous quittons nos hôtes et la Navarre pour la province d'Aragon : Sádaba et sa forteresse romaine, puis Sos del Rey Catolico, ville fortifiée sur un pignon rocheux magnifiquement restaurée, dominant la vallée qui nous emmène vers Hoza de Lumbier. Un peu de marche à pied au bord de gorges impressionnantes peuplées de vautours avant un repas bien mérité au village proche de Liddena.

Au retour, avant Roncevaux, la route est subitement coupée. Il nous faut, en tout-terrain, contourner un village pour nous retrouver sur une route toute neuve venue de nulle part. L'Espagne nous surprendra toujours !

Retour au bercail par Saint Jean Pied de Port avec des souvenirs plein la tête en attendant le prochain Raid en septembre 2004 dans les sierras pyrénéennes.

Pour début 2004, voici déjà une date de balade avec ce sympathique RAT Pack :

- 16 avril 2004 : La Route des Lacs. Une balade à la journée dans les Pyrénées.

Pour toutes informations pour les sorties avec ce pack, contactez le Pack Leaderide Bayonne, Marc Hauverre au 05.59.42.23.95 ou efluv@club-internet.fr

Lyon - Roussillon Moto (69).

Des Triumph, du soleil, de la bière (mais pas trop !), des virages, de la bonne humeur et de la convivialité...

Et bien, voilà le résumé de la première balade sur Lyon.

Donc si le rêve vous en dit, hésitez pas à nous communiquer vos adresses ou téléphone pour vous contacter pour la prochaine virée !

Georges : 06.09.45.44.09, ou gragschenp@wanadoo.fr
Xavier : 06.73.00.64.57, ou xvermaur@guidant.com



Montesson – Diagonale (78).

Une dizaine de Triumpheats n'ont pas hésité à braver cette fraîche matinée pour participer au Run de la Vallée de Chevreuse, le 19 octobre dernier.

200 km au cœur de cette superbe vallée où les virages serpentent au milieu d'un paysage aux couleurs magnifiques en ce début d'automne.



Pierre Yves et Christophe avaient concocté un itinéraire qui a fait découvrir aux participants de charmants petits villages.

Christophe travaille déjà sur la saison 2004, donc à vos agences ! Au programme de 2004, un Run qui avait inauguré la création de ce RAT Pack.

Le 4 avril 2004 soit le 04/04/04 ! ça ne s'invente pas !! 1 Run de Blois. Plus tard que la première édition et avec plus de virolois...

Pack Leader, Christophe www.rat-pack.fr/est ou christophe@chappat.com ou 06 72 84 39 92

Amiens – Kilomètre 66 (80).

Pour le show motos « 1000 et une motos », le concessionnaire d'Amiens n'avait pas hésité à ramener 21 motos sur son stand afin de marquer fortement de sa présence ce show moto.

Ce fut également l'occasion de renouer avec les membres fidèles du RAT qui, avec Yves Garbati, ont déjà plein d'idées d'événements pour la saison 2004 !

Pack Leader d'Amiens : Yves Garbati au 06 40 53 80 40 ou yvesgarbati@wanadoo.fr.



Toulon – Road Spirit (83)

Après la réalisation du Raid de Monaco/Henton 2003, ce RAT Pack travaille sur son planning 2004 qui sera dévoilé dans l'édition de mars.

Pack Leader Gilles Lumes au 06.61.56.70.57, gilles.lumes@wanadoo.fr.

Limoges – Moto Move (87).

Pour clôturer la saison 2003, dimanche 31 août avait lieu de Run de Buisnière-Galant avec le pack de Limoges.

Au programme, barbecue chez Eric "la livreuse" avant d'enfourcher les motos, direction Buisnière-Galant, où nous avons effectué un parcours de 12km de vélo-rail, sur une ancienne voie de chemin de fer réhabilitée : bonne ambiance et franche rigolade garanties.

Encore un programme bien rempli à venir pour la saison 2004 :

21 mars : Run de la forêt des cars : Randonnée en quad

17/18 avril : Run du Futuroscope de Poitiers : Départ de Limoges le

samedi 17 Avril, une nuit à l'hôtel, retour le Dimanche en fin d'après-midi.

28/30 mai : Participation au raid de Rocamadour

11/13 juin : Run des volcans d'Auvergne

juillet 2004 : RAT Run du Bel-d'or Classic.

Pack Leader de Limoges - Frédéric Astier au 05.55.70.35.78 ou 06.77.83.47.23 ou doodastierh@wanadoo.fr

Belgique.

Ath – Mourin et Cie.

Le programme 2004 de ce dynamique RAT Pack est déjà établi :

21 Mars : Run de l'Yser.

2 Mai : Run de Picardie

20 Juin : Run des découvertes

12 Septembre : Run des Châteaux

Bien sûr, ce RAT Pack fait partie de l'organisation du Minéral Run retour qui se fait au départ de Ath, le 15 mai prochain.

Pour toutes informations sur ces événements, n'hésitez pas à contacter le Pack leader, Christian Mourin – 32 (48) 28 15 12 ou rat.ingold@skynet.be

Ertvelde – BMC

Vingt membres du Pack BMC pour cet ensoleillé Run d'automne.

Une balade au travers le Zeewen-Vlaanderen (Pays-Bas), où vous

pourrez trouver de superbes routes et sans circulation !

Une fin d'après-midi au Scottish-stew, pub irlandais de Lokeren avec bien sûr une pint de Guinness !

Pack Leader Marc Maes au 03/844 39 50 ou marc.m.m@belgacom.net

Marche en Famenne – Triumph Marche...

Le programme 2004 de ce RAT Pack vous sera communiqué dans l'édition de Printemps.

Pack Leader de Marche, Didier de - Spock - par e-mail fd039159@skynet.be ou via le site www.ratpackboudouxport.be if

Waterloo – Waterloo Bike

Le concessionnaire Luc Denis et l'un de ses plus fidèles clients ont décidé de se lancer dans l'Aventure du RAT !

Le RAT Pack de Waterloo viens de voir le jour et son Pack Leader,

Alain, travaille sur le programme des réjouissances pour 2004, avec en projet :

9 mai 2004 : un Run dans la petite Suisse luxembourgeoise, avec beaucoup de virolos !

27 juin 2004 : La région de Coe (barrage) avec journée barbecue et/ou le Run de la route de l'Ourthe.

5 septembre 2004 : un Run dans la botte du Hainaut et la région de Dinant.

Alors, n'hésitez pas à le contacter : Alain Destrycker au +32 (0)67 21 00 83 ou GSM +32 (0)474 64 2201 ou alain.destrycker@telecabel.com

TRIUMPH
MOTORCYCLES

CURRICULUM VITÆ

Nom _____

Prénom _____

Nationalité _____

Signes particuliers _____

Date de naissance _____

**Sprint
RS**

So British 

3 Cylindres

955j

Monobras

2003



DOMAINES DE COMPETENCE

Agile en centre-ville
Confortable sur autoroute
Fougueuse et endiablée sur circuit
Très joueuse en plein air

ATOUTS

Espérétique

Charme

Fris

Monobras en Aluminium

La mélodie de mon 3 cylindres

Meilleur rapport Prix / Séduction

EXPERIENCE

Depuis toujours au service de la passion

PRINCIPAL LOISIR

Donner du plaisir en toute circonstance quelle que soit votre humeur

PRETENSIONS

9290 euros TTC

COLORIS

Caspian Blue, Jet Black

DISPONIBILITE

Immédiate

Liste disponible

Triumph Assistance

Chez tous les concessionnaires Triumph

www.triumph.co.uk

Contrat d'assistance véhicule et personne 24h/24, valable 2 ans.

Toutes les motos Triumph sont garanties 2 ans, kilométrage illimité.

Adhésion gratuite d'1 an au R.A.T. (Club Officiel Triumph)

vous donnant accès à des événements uniques en Europe.



LA MERIDIONALE

une autre façon de voyager...



Corse et Sardaigne

cotentinbritishislands.free.fr

**Découvrez les charmes authentiques
des traversées de nuit.**

Photo - Corinne Morano

renseignements et réservations

N°Azur 0 810 20 13 20

prix appel local

www.cmn.fr

Privilèges Membres



Le Réseau France Billet (filiale de la Frac) offre des tarifs CE sur certains spectacles. Appeler le 0992 707 995

pour choisir votre spectacle et demandez s'il y a un tarif CE. Présentez-vous au nom du Riders Association of Triumph. Vous pouvez également voir la liste des spectacles sur www.francebillet.com

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 - 108€ = 29€ au lieu de 36.80€ soit 20% de réduction.
- MAXIMOTO (mensuel) : 1 an - 108€ = 29€ au lieu de 36.80€ soit 20% de réduction.
- L'INTEGRAL (mensuel) : 1 an - 108€ = 32.07€ soit 30% de réduction.
- MOTO REVUE (hebdomadaire) : 1 an - 48 N° = 85.80€ soit 30% de réduction.

- MOTO JOURNAL (hebdomadaire) : 79€ au lieu de 110€ soit 30% de réduction. Noter : Accord Mété Latex
- CAFE RACER : 20€ (6 numéros)
- MOTO REVUE CLASSIC : 19.64€ (6 numéros)



EN BELGIQUE :
- MOTO PULSION (mensuel) : 22.31€ (soit 20% de réduction)



Hôtels

EUROPE:

- Le Groupe Envergne (700 hôtels en Europe) propose

15% de remise aux membres du RAT sur les chambres des hôtels Bleu Marine, Kyriad, Camparis.



Cette remise est valable vendredi, samedi, dimanche, jours fériés, veilles de jours fériés et ponts. Jours hors promotion week-end (non cumulable avec autres promotions). Pour bénéficier de cette remise, deux solutions :

- Par internet au www.resapro.com avec le mot de passe TRIUMPH et code client F4801
- Centrale de Réservations au +33 (0)1.64.62.46.36. avec le code client F4801

EN FRANCE:

- Les hôtels Balladins (75 hôtels nationaux) 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, présenter que vous êtes membre du RAT.



- L'hôtel-restaurant "Les Biscarons" à Auldighen (Cap Gris Nez) offre 10% de remise sur les B&B et le soir pour tous repas pris dans leur établissement. Tél : +33(0)3.21.32.97.87. ou www.lesbiscarons-capgriznez.com

- Château-Alpes : un gîte dans les collines de Beaujeu vert à Doméris (Rhône). 30% de remise pour les membres. Monsieur et Madame Mahieux 0474 45 30 45.

- Château : Le château-hôtel d'Ermenonville offre 10% de remise sur les tarifs affichés des chambres sur présentation de votre carte de membre valide. Contacter Christophe Clairoux au +33 (0)3.44.5.75.26 ou chateauemmenville@wanadoo.fr

- Pays Basque. Errotakéle, auberge de chambres d'hôtes. 10% de remise et road book pour découvrir la région. +33 (0)3.59.54.29.77. ou merleis@errotakélehb.com. Visiter les chambres sur www.errotakélehb.com

- Provence. Auberge de la Bernegade 10%. +33 (0)4.90.54.32.54.



- Alpes : L'hôtel-restaurant Le Capricorne (20min de Bourg St Maurice) au cœur de la Savoie, propose une étape RAT (dîner + nuit + petit déj) pour 31EUR + 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 Tél : +33(0)4 79 22 52 41 ou hotel-le-capricorne@wanadoo.fr

EN BELGIQUE

- L'hôtel restaurant "Les Auges" à Brugelette, dans le Hainaut offre 10% de remise sur le prix des chambres. Tél : 33(0)58-45-72.50 ou www.lesauges.com



- La Croix des Passerelles Héritage Art. Belgique offre 10% de remise aux membres du RAT sur les menus du week-end. Le Mercier, 44 Grand Place, 7800 Ath. Téléphone +32(0) 66 55 33 00



Traversées en Ferry

- P&O Scania Line propose 30% de remise sur les traversées Douvres-Calais. Pour les joindre : +44(0)87 0600 0600, code réservation TH530531 Retail Promotions.
- Stena Line Ferries offre des réductions sur les traversées Harwich-Hook depuis la Hollande, Holyhead-Dun Laoghaire, Fishguard-Rosslare et Stranraer-Belfast. - 20% sur les tarifs de la brochure vers l'Irlande, et offres préférentielles sur la



traversée Harwich-Hollande. Pour les contacter : +44(0)1244 242000, code réservation BC047. Pour les traversées vers l'Irlande, appelez le 08705 204482, 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 24021 en Grande Bretagne, le 0820 003555 en France ou le 059 559911 pour la Belgique. Code réservation ST/TRB pour les traversées traditionnelles et EX/TRB pour les alternateurs sur 5 jours. Utilisez le code TRC si vous êtes en voiture.

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



cotentibris motos.free.fr