

THE MAGAZINE OF THE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

TORQUE

No 33

Automne 2004



colantinbritishbikes.free.fr

SPRINT
ST
1000

LA FORMIDABLE NOUVELLE SPRINT ST
Affûtée et sexy

TRIUMPH

Original et authentique

Le Style Triumph... Vous l'aurez toujours avec vous

TRIUMPH
MOTORCYCLES

cotentinbritishbikes.free.fr

La Gamme vêtements Triumph 2004 est disponible chez tous les concessionnaires Triumph agréés

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 Goyes.

- 

• **International Manager :**
Neil Webster
tel : +44 (0)1855 89155 fax : +44 (0)1855 80294
email: neil.webster@triumph.co.uk
- 

• **France :**
Bertrand Goyes
tel : +33 (0)141 62 30 32 fax : +33 (0)141 62 30 30
email: goyes@triumph.co.uk
- 

• **Afrique du Sud :**
Mike Davidson
tel : +27 (0)11 481 7301 fax : +27 (0)11 481 6118
email: mike.davidson@triumph.co.uk
- 

• **Allemagne, Autriche et Suisse :**
Radger Buck
tel : +43 (0)10 183 47 20 fax : +43 (0)10 183 47 20
email: radger.buck@triumph.co.uk
- 

• **Grèce :**
Sofia Marski
tel : +30 (0)10 100 100 fax : +30 (0)10 100 100
email: sofia.marski@triumph.co.uk
- 

• **Italie :**
Alessandra Gasperini
tel : +39 (0)2 564 3453 fax : +39 (0)2 564 32575
email: a.gasperini@triumph.co.uk
- 

• **Japon :**
Naoka Onishi
tel : +81 (0)3 5571 3171 fax : +81 (0)3 5571 3489
email: naoka.onishi@triumph.co.uk
- 

• **Amerique du Nord :**
Jim Callahan
tel : 078 654 30 0 2039 fax : 078 654 30 0 2035
email: jim.callahan@triumph.co.uk
- 

• **Nouvelle Zélande :**
Leigh Beckhaus
tel : 09 231 4411 fax : 09 231 4461
email: leigh@triumph.co.uk
- 

• **Scandinavie :**
Kristar Akarfiolm
tel : +46 (0)8 180 0725 fax : +46 (0)8 180 0705
email: kristar.akarfiolm@triumph.co.uk
- 

• **UK :**
Simon Cortes, International Co-ordinator
tel : +44 (0)15 99130 fax : +44 (0)15 99130
email: simon@triumph.co.uk
- 

• **Administrations :**
Ben Gray
tel : +44 (0)1855 89155 fax : +44 (0)1855 80294
email: ben.gray@triumph.co.uk

Pour nous rejoindre, appelez notre administration au +44 (0)1855 89155 avec votre numéro de carte VISA ou Mastercard. Nous pouvons également nous régler par chèque à l'ordre du RAT, envoyé à l'adresse suivante : RAT Membership, PO Box 83, Hinckley, Leicestershire, LE10 3ZJ, Angleterre. Nous sommes en ligne avec www.triumph.co.uk. Suivez le lien vers le RAT "Rejoignez le RAT" et sélectionnez votre langue.

www.triumph.co.uk

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinckley, Leics, LE10 3ZJ, Angleterre et envoyé directement à tous les membres RAE. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Rédacteur en chef: Neil Webster
Production: Rod 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 déclinent toute responsabilité quant à l'exactitude de la lecture des affirmations faites dans le magazine.

RAE Sommaire

4 Triumph News

Dans ce numéro, les deux grandes nouveautés de la rentrée font leur show : la Sprint ST et la Speed Triple 2005. Mais aussi des changements majeurs pour trois modèles existants : la Daytona 650, la Speedmaster et la T100.

8 Décollage de la Rocket !

Tout viens à point à qui sait attendre : la Rocket III est lancée. La plus grosse moto de série du monde a fait ses débuts sur les routes de Californie, USA et la presse mondiale a été impressionnée. Si vous voulez le point de vue d'un essayeur, rendez-vous page 8.

14 Les motos des lecteurs



Un tour d'horizon de Triumph uniques de part le monde avec deux dénominateurs communs : le nom sur le réservoir et le désir d'être célèbres.

20 Un certain goût d'aventure



En début d'année à eu lieu le premier RAT Adventure Raid en Afrique du Nord et ce fut l'occasion de partir à la découverte des mystères et plaisirs du Maroc. Après ce voyage, vous ne verrez plus la vie sous le même oeil...

28 Naissance d'une moto

Comment faire autrement ? Torque vous propose de vivre la naissance du moteur de 2.294cc de la Rocket III en direct de la ligne d'assemblage spéciale de l'usine d'Hindkley.

30 Nouveautés

Un coup d'œil sur les nouveautés de la gamme vêtements Triumph 2005.

32 Lettres

80.000 lire en Daytona 1200SE, quarante ans entre deux Triumph et beaucoup d'autres choses encore. Les lecteurs sont très occupés.

34 Un jour avec...

Coup de projecteur sur une personne qui fait Triumph. Neil Barv un des hommes qui peint les « stripes » des réservoirs.

SECTION CENTRALE

RW12-RW11 | RAT World



De part le monde, les membres du RAT ont participé à une quantité d'événements du calendrier 2004. De l'adrénaline des journées sur circuit à la décontraction des découvertes touristiques, RAT World est l'occasion de partager des moments de convivialité et de passion autour de Triumph.

RW12 Members' Privileges

Des privilèges uniques et des bénéfices pour les membres du RAT.

VOUS VOULIEZ QUELQUE CHOSE DE SPÉCIAL ? .. ET BIEN MAINTENANT VOUS L'AVEZ !!

Est-ce que vous êtes déjà monté sur une Rocket 3 ? Je viens juste de terminer ma première balade avec et un seul mot me vient à la bouche : impressionnant .. C'est peut être un peu fort, mais pour qualifier cette moto je ne vois rien d'autre. Je pense que personne ne me contredira si j'affirme qu'il n'existe aucune autre moto comparable. Et au vu du nombre de personnes qui en ont déjà fait l'acquisition, c'est une affaire qui marche.

Ce qui est vraiment original c'est que la plupart des acheteurs de Rocket 3 avaient auparavant possédé des sportives .. Ne serait-ce pas le début d'une tendance ?

S'il y en a qui n'en sont pas encore convaincus du caractère exceptionnel de nos machines, ils le seront sûrement après avoir découvert dans ce nouveau numéro de *Torque* les toutes nouvelles Sprint ST et Speed Triple. Du couple, un style bien particulier avec ce trois cylindres caractéristique ... voilà ce qui caractérise pleinement la marque.

Vivre pleinement le monde Triumph ... c'est ce que le RAT a efforcé de vous faire découvrir. Nous essayons dans tous nos événements, que ce soit dans les raids, dans les voyages ou même dans les runs sur une journée de vous faire goûter cet esprit d'aventure et cette quête de l'excellence, véritable leitmotiv de l'esprit Triumph.

Cette année nous vous avons déjà emmené au Maroc, visiter les montagnes de Californie et découvrir les coins les plus secrets du Sud Ouest de la France. Nous avons visité un château hanté au pays de Galles et parcouru le Canada. Nous vous raconterons tout cela ... et bien d'autres choses encore, dans ce numéro de *Torque*. C'est une véritable invitation aux voyages. Vous roulez en Triumph une moto semblable à aucune autre. Donner à la sportive bien particulière de ce moteur et avec tout ce qui l'entoure un décor à sa mesure, c'est la tâche à laquelle s'applique le RAT.

Tours, raids, run et même journées sur circuit, vous allez trouver tout au long de notre calendrier des événements du RAT qui vont vous permettre de satisfaire pleinement votre passion.

Nos Responsables Nationaux communiquent avec vous par l'intermédiaire de nos colonnes et vous êtes de plus en plus nombreux à les plaindre dans nos nouvelles aventures. Nous sommes maintenant 38000 à partager l'esprit RAT dans le monde. L'augmentation est spectaculaire : près de 17% de membres en plus dans les 12 derniers mois - 24 % d'augmentation rien que pour les USA !

Nous sommes sur la bonne voie, mais ce n'est qu'un début, il faut continuer. Sans cesse nous sommes à la recherche de nouvelles idées, de nouveaux pays à vous faire parcourir et de plus belles routes à vous faire découvrir. Nous sommes à votre écoute et si vous avez des idées n'hésitez pas à en faire part à votre Responsable National. Faites comme nous, continuez à rouler Triumph et, jour après jour, faites vous plaisir en vivant des moments d'exception !!



Neil Webster
National Manager
Riders Association of Triumph

Nouveaux modèles 2005

Des nouvelles concernant les nouveautés Triumph pour 2005 avec deux nouvelles motos et trois évolutions majeures de modèles existants pour les rendre encore plus désirables.

Sprint ST

La Sprint ST joue toujours son rôle de machine polyvalente - c'est une sportive qui peut voyager et faire du tourisme. En concevant cette machine aux multiples visages, Triumph a magnifiquement habillé cette nouvelle Sprint ST au travers d'évolutions majeures et en améliorant et en redéfinissant toutes les pièces de la moto.

Le tout nouveau moteur trois cylindres injection de 1056cc a été conçu pour donner toujours plus d'agrément et de performance - plus de couple, pour un conduite plus facile sur tous les rapports et plus de puissance lorsque cela est nécessaire. Celle-ci est de 125CV à 9.250.



tr/min pour un couple maxi de 104Nm à 5.000 tr/min. Pour exploiter ce moteur, une toute nouvelle boîte de vitesses six rapports – avec renvoi de sélection – ainsi qu'un système anti-bruit et anti-jeu.

Ensermant le moteur de la Sprint ST, un superbe et tout nouveau châssis. Entièrement redessiné avec un nouvel empattement de 1454mm, celui-ci fait de la machine un plaisir d'agilité et de maniabilité. La nouvelle fourche télescopique à cartouches de 43mm est réglable en pré-charge et la suspension arrière est toujours ajustable en pré-charge et en décharge. Pour arrêter la bête, deux étriers quatre pistons sur des disques flottants de 320mm seront les bienvenus. Enfin, un réservoir de 21 litres pour les longs trajets.

Cette nouvelle Sprint ST est à la fois fonctionnelle, belle et avec une finition irréprochable comme ces touches de chromes ou les clignotants intégrés aux rétroviseurs. Pour parfaire la ligne de la moto, trois feux avant, une triple sortie d'échappement et un feu arrière à LED complètent son style fluide. La toute nouvelle instrumentation comprend un ordinateur de bord LCD avec vitesse moyenne, indications de vitesse et bien d'autres fonctions.





Speed Triple

Pour 2005, LA Speed Triple se refait une beauté. Faisant table rase du passé, cette nouvelle version cube aujourd'hui 1050cc, et son bouilliant trois cylindres injection DOHC nous arrive avec encore plus de couple à mi-régime, plus de puissance et de punch ! Et les chiffres parlent d'eux-mêmes : 130CV à 9,100tr/min pour un couple maxi de 105Nm à 5,150tr/min.

Les objectifs des ingénieurs Triumph ont été la facilité de conduite et la maîtrise de la puissance. Ainsi, le nouveau cadre se voit doté d'une nouvelle boîte de vitesses avec renvoi de sélection et un système anti-bruit et anti-jeu.

Mais, rassurez-vous, la hargne du 3 cylindres de la Speed Triple, qui en a fait sa réputation, a été conservée intacte.

Le chassis, échin de ce joyau, a lui aussi été complètement révisé. Toujours en tubes d'aluminium, celui-ci se voit accoupler à une fourche inversée de 45mm totalement réglable ainsi qu'un amortisseur arrière à bonbonne séparée spécialement développée pour la Speed Triple, montant ainsi d'un grand niveau d'équipement et de finition.

De plus, deux étriers radiaux à quatre pistons viennent pincer les disques fixants de 320mm pour un freinage au dessus de tout soupçon. Les jantes à cinq branches et le mono-bras entièrement redessinés donnent à cette moto son style unique et incomparable. Deux sorties d'échappement ovales en position haute finissent de donner à cette Speed Triple un look unique.

Avec son style inimitable, ses pièces en alu brossées ou en acier, vous ne pourrez plus ignorer la Speed Triple, inspirée d'un style Française et rapidement très populaire dans le Sud de l'Europe, la Speed Triple en impose par ses lignes brutales et minimalistes typique des motos conçues autour d'un plus moteur. Mais les détails n'ont pas été oubliés. Comme le feu arrière LED ou le capteur double optique avant qui a fait la réputation de la Speed Triple. Le nouveau tableau de bord n'est pas en reste avec un compte tours analogique, un voyant de régime de changement de rapport programmable, un partial et un compteur de vitesse numérique.



Daytona 650

La Daytona 600 a été acclamé comme étant la machine hypersport de moyenne cylindrée la plus maniable de sa catégorie. Mais il ne faut pas s'endormir sur ses lauriers et c'est la raison pour laquelle les ingénieurs maison ont retravaillé le bloc quatre cylindres DOHC, seize soupapes injections. La course du moteur a été augmentée pour atteindre maintenant 44.5mm et booster ainsi la cylindrée du moteur de 47cc pour atteindre ainsi 646cc et donc devenir la Daytona 650 avec bien sur un regain de puissance et de couple à mi-régime.

Ce moteur développe maintenant 114CV à 12,500tr/min, et un couple maxi de 68Nm à 11,500tr/min. La puissance ainsi délivré, merci au nouveau programme EPI, est sensiblement améliorée. La boîte de vitesse à six rapports n'est pas en reste avec notamment un renvoi de sélection. De plus, la cloche d'embrayage a été modifiée. Elle est désormais munie d'un pignon anti-bruit donc un peu plus lourde. Pour compenser cet embonpoint, 2 disques d'embrayage ont été supprimés.

Enfin, pour 2005, un tout nouveau silencieux en aluminium noir. En Racing Yellow ou Tornado Red, et avec la selle passager de série, cette nouvelle Daytona 650 vous fera craquer.





Speedmaster

La Speedmaster est le cruiser de moyenne cylindrée idéale pour la cruising attitude. Pour 2005, celui-ci voit la cylindrée de son bi-cylindre DOHC à huit soupapes passer à 865cc, mais toujours calé à 270° pour vous donner plus d'agrément et de sensations. La puissance max est désormais de 55CV à 6.500tr/min et son couple passe désormais à 46Nm à 3.500tr/min.

Les peintures du Speedmaster sont Jet Black, Jet Black/Tornado Red et pour 2005 Jet Black/Neon Blue.



Stage de conduite Triumph : la sécurité récompensée !

L'assurance AMV - partenaire Triumph - joue le jeu pour ses clients possesseurs de Triumph et qui participent aux stages de conduite exclusif Triumph (Folembray, Le Vigeant, Alès).

En effet, ceux-ci bénéficieront d'un mois d'assurance offerte sur présentation du certificat original de participation aux stages.

Une bonne façon de récompenser les motards Triumph de leur prise de conscience de la sécurité routière.



Camion du Road Show : fin de saison bien remplie !

François Velghe, le sympathique chauffeur du camion du Road Show Triumph a un programme bien chargé pour la fin de saison.

Il se fera un plaisir de vous accueillir lors de sa présence, en coordination les dates portes ouvertes avec les expos d'une grande partie de la gamme.

Le programme pour les prochains mois est le suivant :

- 18/19 sept. : Triumph Le Mans
- 22/26 sept. : Penthièvre Moto/Lamballe (22)
- 2/3 oct. : Technic Moto/Vivres
- 8/9/10 oct. : Triumph Nanterre
- 16/17 oct. : Access Machine/Lanester
- 23/24 oct. : Cornouaille Moto (29)
- 29/30/31 oct. : Deschamps Moto/Nice

T100

Le roadster T100, avec compte-tours, grip genoux et ses différents carters chromés est l'inspiration type du classique speedster des sixties. Et pour 2005, celui-ci sera un peu plus épique...

En effet, son bi-cylindre refroidi par air passe désormais à 865cc. Ainsi, ses spécifications techniques s'en voient sensiblement modifiées. Alésage/Course 90 x 68mm, taux de compression 9,2:1. Ses performances, également. Mais pour 2005, une nouvelle couleur des plus élégantes offre une alternative au superbe Jet Black/White : Opal White/Tangerine.



La **Rocket** est lancée !

Cinq... quatre... trois... deux... un... décollage ! Et voilà, l'imposante Rocket III 2.3 litres qui est arrivée sur la planète Terre. Roland Brown fut l'un des premiers à l'essayer, c'était sous le soleil de Californie.



Pas besoin de faire de nombreux kilomètres en Californie au guidon de la Rocket III pour s'apercevoir combien ce trois pattes géant est déjà un véritable succès aux USA. Le maître d'hôtel qui nous a accueilli dans ce restaurant sur la Highway One n'avait jamais vu les gros cruisers à 3 cylindres que nous venons de garer devant la porte, mais s'apercevant que nous roulions sur des Triumph il ne put s'empêcher de nous brancher sur la Thunderbird qu'il avait acquit deux ans auparavant.

Et on a vu mieux. Un gars jalli de sa voiture pour venir détailler la Rocket III, poussant des Ouh ! et des

Ash !, tout cela en se remémorant sa jeunesse où il avait eu toute une série de twins parallèles.

C'est toujours l'engouement en Californie pour la marque Triumph où personne n'a oublié l'ancienne usine de Meriden qui vendit tant de machines dans les années cinquante et soixante.

Mais ce n'est pas tout, il y a un enthousiasme massif pour cette machine du plus pur style américain: ce cruiser long et ramassé si différent de tous les autres modèles qu'Harley a produit jusqu'ici. La Rocket III est grande et brille de tous ses feux, sa fourche pointe à 32 degrés et ses cylindres sont disposés longitudinalement comme ceux des vieilles Henderson





Rocket III : de la puissance en un châssis qui permet de l'utiliser.

Qu'elle soit statique ou en action, elle domine !!



et Indian des années 30.

La moto britannique avec un accent américain est la preuve absolue d'un excellent sens commercial. Jusqu'ici ce n'était qu'un succès d'estime car Triumph n'avait pas de modèle spécifique pour le secteur-clé du marché Nord Atlantique. Dans un secteur où plus des trois quarts des motos de plus de 650 cc sont des cruisers, ce qui pèche pour la marque c'est que la plupart d'entre eux ont un moteur beaucoup plus volumineux que les 790 cc des America et Speedmaster à deux cylindres.

Et bien, désormais Triumph propose un gros cruiser pour ce marché. Un cruiser muni d'un moteur si gigantesque que ses 2.294 cc de cylindrée en font le plus gros moteur au monde construit à cette fin. C'est pour cela qu'il a été étonnamment bien reçu dans la majorité des pays, y compris la Grande-Bretagne.

Le lancement devait bien sûr se faire aux USA. Voilà pourquoi je me trouve roulant vers le Sud sur la fameuse Highway One californienne, entre les falaises et les lacs du Pacifique à droite et les vignobles brûlés de soleil à l'écart à gauche. Devant moi d'autres Rockets, cruisent tranquillement à 100 à l'heure.

Après une petite côte et quand j'ai vu la route s'ouvrir devant moi en une courte descente libre de trafic, j'ai eu envie de voir vraiment ce que le moteur de la Rocket III avait dans le ventre. Je n'ai même pas retrogroqué juste un coup d'œil dans le rétroviseur. J'ai simplement tourné la poignée de droite... abruti derrière le pare-bris je me suis senti tout d'un coup propulsé par les 140 chevaux de la bête.

Dès 3000 tours, et même sur le rapport le plus élevé, la Rocket s'est instantanément réveillée, m'arrachant quasiment les bras. Accroché au guidon, en quelques instants, j'ai dépassé dans un fracas d'échappement les deux machines qui me précèdent, la tête baissée, avec un grand sourire. Les gaz grands buyers... j'ai de suite touché, ayant aperçu une voiture venant d'en face. Comme je n'avais pas atteint les 225 km/h, vitesse à laquelle la moto est bridée électroniquement, mais j'ai eu la précision que la Rocket accélère vite et fort.

Faire des pointes en ligne droite est facile... et sacrément contagieux, mais dans les courbes ce n'est pas mal non plus. Son couple démentiel de 20 mkg à seulement 2500 tours permet pas mal de fantaisies, surtout que 90% de celui-ci reste disponible entre 2000 et 6000 tours ! Pour lancer la fusée c'est ridiculement simple il suffit de tourner la poignée. La longueur de la moto empêche tout cabrage et la section du pneu arrière en 240 permet de passer toute la puissance à la route.

En fait, le dispositif à double papillon du système d'injection permet que le dosage des gaz à l'entrée soit autant réglé par l'électronique du boîtier que par le poignet du conducteur. Le couple est réduit de 7% en 1ère et 2ème vitesse, un peu moins en 3ème, et libéré pleinement en 4ème et 5ème. On peut arguer que

cette petite réduction de couple coûte un peu à la Rocket, limitant un tantinet les frasques qu'elle aurait pu se permettre hors ligne droite, mais n'empêche que quel que soit le profil de la route elle reste toujours plus rapide que n'importe quel autre engin du commerce.

Certes cette puissance colossale est un argument marketing mais quoi qu'il en soit il faut qu'elle reste gérable et la Rocket se doit d'être également agréable à des allures plus modérées. Et c'est le cas. Cet énorme moteur à 12 soupapes est étonnamment doux, avec juste assez de vibrations pour lui donner du caractère et le bruit du triple échappement reste dans les normes. La souplesse du moteur fait que une fois sur la route l'usage de la boîte à 5 rapports, pourtant remarquablement douce à manier, est à peine nécessaire.

La caractéristique la plus surprenante de la Rocket est le fait que ces performances en ligne droite s'accompagnent d'une maniabilité remarquable. (en fait **extrêmement surpris car après tout cette moto est une énorme machine. Elle pèse 320 kg à sec (sans) il faut rajouter les 25 litres de carburant**), à un empattement de 1695 mm, même ce gigantesque pneu arrière qui aurait pu provoquer une conduite étrange ne se sent même pas.

Bien assis sur la selle très basse (740 mm), on se sent un peu vrinsé par ce vaste réservoir, d'énormé plus par ce large guidon incurvé en arrière, devant nous il y a juste un petit tachymètre et un compteur à aiguille chromé... Dès qu'elle est en mouvement, malgré le poids, la puissance parfaitement gérable, le caractère gravité extrêmement bas – bien aidé en cela par un vilebrequin qui se trouve à seulement 205 mm du sol – tout fait que ce triple est remarquablement bien équilibré et très facile à conduire.

Le confort est plutôt bon, même si, handicapé par sa grande taille, la position droite comme sur la plupart des cruisers n'aide qu'au niveau du dos au bout d'un moment. La largeur inversée aux tubes de 43 mm et les doubles amortisseurs arrière sont assez souples pour absorber efficacement les irrégularités mineures du revêtement, et même quelques bosses un peu plus marquées !!

Pendant, le côté le plus impressionnant du chassis de la Rocket est sa faculté de manœuvre pour une si grosse machine. Son large guidon dirige bien l'ensemble, cadre et suspension font remarquablement leur office et la moto reste parfaitement stable sur ses trajectoires. C'est un rail à prendre les courbes des routes de campagne de Californie est un véritable plaisir. La garde au sol vous empêchera d'aller jusqu'à la limite des gros pneus Metzeler, mais elle est suffisante quand même si on la compare au standard des cruisers. De toute façon les repose-pieds repliables vous avertiront car ils seront les premiers à toucher le sol.

En réalité peu d'acheteurs vont se plaindre du manque de garde au sol – même si Triumph nous confie

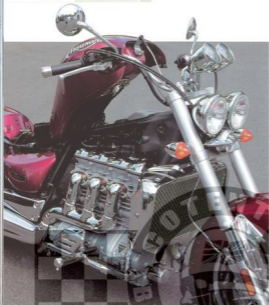
que beaucoup de gens ayant commandé une Rocket ne sont pas des anciens adeptes du cruiser, car près de 25% était avant propriétaire d'une grosse sportive. Ces conducteurs retrouveront un certain nombre de sensations car n'oublions pas que le frein avant est directement issu de la Daytona : Étriers 4 pistons et double disques de 320 mm.

Le conducteur de cruiser traditionnel, adepte de finition jusque dans le plus petit détail, de profusion de chromes et de nombreux accessoires en option ne sera pas lui non plus déçu par la Rocket II. Du double phare caractéristique au garde-boue avant en passant par les sorties d'échappement c'est une avalanche de chrome. Le siège passager est amovible et conçu de façon à ne pas endommager la peinture du garde-boue arrière.

Elle vous est proposée en rouge ou en noir avec quantités d'options. En accessoire vous allez trouver un sauto-vent, des marche-pieds, un los de bagagerie, d'accessoires chromés et un échappement spécial. Certes, 17990 € ce n'est pas donné mais c'est placé sur le marché des gros-cruisers. Tout bien considéré, il est facile de comprendre pourquoi la Rocket II est déjà devenue une coccyse des deux côtés de l'Atlantique.



UN CRUISER MUNI D'UN
MOTEUR SI GIGANTESQUE QUE
SES 2.294CC DE CYLINDRÉE EN
FONT LE PLUS GROS MOTEUR AU
MONDE CONSTRUIT À CETTE FIN.



LE SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT EST À DOUBLE CONVERTISSEURS CATALYTIQUES, PERMETTANT À LA ROCKET DE SATISFAIRE AUX STANDARDS DES ÉMISSIONS EUROPÉENNES EURO 3 OBLIGATOIRES SUR TOUTES MACHINES D'ICI TROIS ANS.

La Rocket au point de vue technique

Les concepteurs de chez Triumph, y compris le styliste John Mockett, ont consulté pas mal de cabinets de stylisme aux USA avant de décider de la forme définitive de la moto. La cylindrée du moteur fut augmentée des 1500 cc du prototype original à 2294 cc en raison du fait que les américains sont iniment persuadés que " Le plus gros c'est le meilleur π ".

On est d'abord parti sur 4 cylindres puis sur un V6 pour opter définitivement pour un 3 en ligne, même si celui-ci allait requérir un refroidissement liquide compte tenu des cylindres arrière non refroidis directement. Un DOHC à 12 soupapes délivre une puissance largement suffisante, on obtient ainsi 140 CV à 5750 tours. L'adoption d'un carter sec et d'une boîte à 5 rapports minimise le volume de l'engin. Les intervalles entre les révisions seront de 16000 km.

Le système d'admission fait appel à une boîte à air principale située sous la selle, et à une chambre de tranquillisation sur la gauche du réservoir alimentant l'admission. La disposition à double papillon permet au boîtier d'injection de contrôler le régime, à la poignée des gaz, réduisant le couple maximum de plus de 20 Mkg de 7% dans les deux rapports plus bas. Le système d'échappement est à double convertisseurs catalytiques, permettant à la Rocket de satisfaire aux standards des émissions européennes Euro 3 obligatoires sur toutes machines d'ici trois ans. La disposition longitudinale du moteur a été un choix osé pour la première Triumph à transmission par arbre. Un vilebrequin calé à 120° combiné à un arbre d'équilibrage contrôlant les vibrations, permet un montage rigide du moteur et donc de le faire participer avec le châssis en acier à double berceau interrompu à la rigidité de l'ensemble.

Triumph a beaucoup travaillé sur la mise au point de la partie cycle dans avec le fourmillement de suspensions Kayaba et les des fabricants de pneu comme Goodyear. Le cadre pour machine ME890 de 240 de section chausse une jante de 7.5 pouces.





Sa capacité de cruiser sans effort est un des principaux atouts d'un si puissant moteur, la Rocket III semble toujours en avoir dans le coffre.

TRIUMPH ROCKET III



Le seul du plus petit détail, c'est la classe !



Vous en voulez des chromes ? En voilà ...

MOTEUR

Type	3 cylindres long-couronne, 12 soupapes, DOHC
Cylindrée	2294cc
Alésage x Course	141 x 94,3 mm
Taux de compression	8,7 à 1
Alimentation	Injection électronique multipoints séquentielle
Boîte de vitesse	5 rapports
Transmission	Par cardan
Puissance max	140 CV à 5750 tr/min
Couple max	20,6 Mkg à 3500 tr/min

PARTIE CYCLE

Châssis	Cadre tubulaire en acier, double bras oscillants
Suspension	Fourche : Kayaba à tubes de 43mm Amortisseurs : Deux combinés Kayaba avec ajustement en pré-contrainte
Freins	Avant : Double disques de 320mm dia., étriers à quatre pistons Arrière : Simple disque de 316mm étrier double pistons
Roues et pneumatiques	Avant : Jante en alliage d'aluminium Pneu Metzeler Marathon ME880 de 150/80-17 Arrière : Jante en alliage d'aluminium Pneu Metzeler Marathon ME880 240/50-16
Châssis et angle de chasse	32deg, 115mm
Empattement	1695mm
Capacité du réservoir	25 litres (5,5 gal)
Poids à sec	320kg

Vos motos pas comme les autres !!

J'ai une moto unique !! Il en est parmi les lecteurs de Torque comme dans l'esprit de chaque motard, c'est l'envie de chacun.. Les différents courriers que nous avons reçus nous ont permis de réunir toute une collection de Triumph plus ou moins modifiées, de la plus tranquille à la plus sauvage. ...Deux points communs à toutes ces machines : la marque qui orne leur réservoir et le profond désir de leur propriétaire de ne pas avoir la moto de Mr Tout le monde.

L'ÉQUIPÉE SAUVAGE

Luca Fara, celui là même de la société qui porte son nom en Italie, s'est inspiré du chef d'œuvre d'Hollywood pour créer sa moto. "J'ai eu envie de fabriquer cette moto juste après avoir vu Marlon Brando et sa Triumph dans le film."

« J'ai voulu transformer un Speedmaster d'aujourd'hui dans le contexte d'il y a une cinquantaine d'années. Cela a nécessité pas mal de modifications. J'ai retiré la roue à biltons et l'ai remplacé par une roue traditionnelle à rayons, j'ai toutefois gardé le double disque. J'ai modifié la fourche et je lui ai

rajouté des caoutchoucs de protection.

J'ai également changé le guidon mais pour moi les points de détails qui donnent vraiment son style à la moto sont la selle, le très classique 2 en un et les repose-pieds. Pour terminer j'ai raccourci le garde-boue arrière et éliminé celui de devant etiquaisrent tout peint en noir, même certaines parties chromées. Cette moto ne semble pas bien difficile à réaliser mais croyez moi c'est le fruit d'un sacré travail et de pas mal de cogitations. Mais maintenant, j'en suis ravi !!



NOSTALGIE QUAND TU NOUS TIENS



Dans les années soixante Mike Nowicki était chef des ventes chez Bob Leppen le concessionnaire Triumph de Detroit, à l'époque, la plus importante concession au monde. En souvenir de ces années de gloire de la moto il s'est

construit un café racer du plus pur style Bonneville. Nous l'écoutons : « J'avais complètement flashé sur les café racers dans les années 60. Quand j'ai eu la nouvelle Bonnie je n'ai pas pu m'empêcher de la bricoler... et le gaffé a été servi de nouveau ! ». Il est parti d'un modèle 2001, à modèle le guidon et la selle, ajouté un compte tour et utilisé quelques pièces

chromées du catalogue Triumph. Le garde boue arrière est orné d'un feu de l'ancienne génération et la selle est une Corbin solo. Les protections de fourche et le garde boue avant proviennent, de chez www.bellaplane.com. La moto a entièrement été peinte en noir, les protéger réservoir viennent de chez EBC, D&D lui a équipé les petits mégaphones qui, associés au kit carbu, allient performance et sonorité.

La moto tout ensemble a été conçue pour se remémorer les années folles et avec elle s'est tolé un tas de nouvelles aventures que Mike espère bien parcourir.

Patrick Martin de Durham, en Caroline du Nord aux USA a recréé son rêve : avoir une Bonnie des années soixante. Il nous raconte son histoire : « J'ai acheté une new Bonneville en octobre 2002 et rapidement je me suis aperçu que sur la base de cette moto on pouvait pas mal travailler. Depuis deux ans au gré des foires et des marchés moto j'ai accumulé un certain nombre de pièces en vue de mettre en oeuvre ma « Project 64 » sur la base Bonneville Hendkley. Vous aurez compris qu'en partant d'une Bonnie actuelle je voulais arriver aussi près que possible à un modèle qui ressemblerait à s'y reprendre à la 1964 Meriden, celle que j'ai toujours préférée. Voici le résultat, pas mal hein ?



Rick Gallagher de Haberth aux USA est fan de longue date de notre marque. Rendée vous compte, depuis l'âge de dix ans il est fan de Triumph, son premier job d'été fut, à l'âge de douze ans, de nettoyer les sols et de faire les vidanges... en l'échange de l'entretien et de quatre bricoles pour la vieille Triumph avec laquelle il s'amusait à faire des petites courses sur pistes cendrées. Aujourd'hui il a transformé un T-Bird de 88 en café-racer, et nous raconte : « J'ai acheté cette moto en 2000, elle n'avait pas 2000 km. J'ai beaucoup travaillé dessus mais maintenant,

où que j'aille, elle fait instantanément tourner les têtes. Les responsables de chez Triumph l'ont beaucoup appréciée quand ils l'ont vue au rassemblement « Triumph Across America » à l'occasion duquel j'ai d'ailleurs reçu le premier prix en classe custom. En fait cette moto c'est le mariage entre les lignes classiques de la T-Bird et une touche rétro. J'ai également travaillé un peu le moteur pour lui donner plus de watts et l'hiver dernier j'ai équipé la bête d'un support pour caméra vidéo... Cela me permet de partager mes voyages avec les copains !!

LE CAFÉ EST SERVI



DES WATTS ... EN VOILA !!

C'est le mystérieux Chevalier Noir qui est responsable de cette sympathique version du véritable « café - racer ». Selon notre homme :

« C'est un vrai café-racer ... mais qui ne me sert pas que pour courir d'un rade à l'autre ... Je suis parti d'un Sprint Sport de 98, et maintenant ma « Trison » a plus de 50000 km. Dans cette configuration, sur un banc Dynojet, elle délivre 103,8 CV à la roue arrière.

Les modifs ne sont jamais finies mais pour l'instant la recette est simple ... commandes reculées et repose-pieds de Daytona, selle qui



provient directement d'une Norton de course, tête de garde issu d'un Ducati 900 SS, garde boue avant en alu et fabriqué de toute pièce et sur mesure. Les rétroviseurs ont été retirés d'une voiture ... Triumph bien sûr et j'ai rajouté les petits diodes obus.

A ce jour trois carburateurs Keihin FCR de 39 avec des cornets sans filtre à air sont équipés de filtres K&N. Ils sont alimentés de chez Micawin de même que l'échappement et les clapets de frein. L'horloger/mécanicien est un EMC et les ressorts de fourche viennent de chez Race Tec.



TOUJOURS LA MEME QUESTION

Colin Butcher, de Los Angeles, est souvent questionné quand à la préparation de sa moto, à la réalisation d'une réponse type : « C'est une Bonnie des 2001, pas mal de monde veut dire que je la présente dans la revue internationale ... NaT : Eh bien ça y est ... Je l'ai modifiée en réduisant au maxi la garde boue avant. Je l'ai fait chromer aussi que les supports de plaque, rajouté des protections de fourche et le compteur tout. Le collecteur et les échappement sont style années

soixante. J'ai mis un carter de chaîne, un couvre culasse et un garde boue arrière versions grand chrome. Cela fait 10000 km que je roule avec cette moto ... Du que je m'arrête c'est toujours les mêmes questions ... De quelle année cible ? Est-ce que c'est vous qui l'avez préparée ? ... et cela se termine à chaque fois par la sempiternelle phrase ... J'en avais une ... quand j'étais jeune ... Et je réponds invariablement : « Eh bien rachetée en une ! Moi je n'ai que soixante ans !! »

Henry Gerst, du Michigan aux US avait une idée très précise quand il a voulu personnaliser sa Bonnie. Il fallait qu'elle reste confortable, agréable à rouler, mais avec un petit plus ! Tout est résumé dans cette phrase ! Il nous raconte !

« J'ai deux autres Triumph : un Sprint ST de 2001 et une T200 Dayo SE de 99. La Sprint prend chaque année son compte de km au compteur, mais c'est de la Bonnie dont je ne sert le plus souvent. J'en suis maintenant à plus de 15000 km. J'en ai eu envie fin 99, elle a été construite début 2001 et je l'ai eue au printemps de la même année. Je l'ai équipée des traditionnels accessoires Triumph (protege genoux, carters chromés, béquille centrale, les pots qui vont bien, selle solo et compos tour.) Chez Triumph Détroit j'ai aussi trouvé les

SYMPA, MAIS AVEC UN PETIT PLUS !!

décalcomanies, le pare-brise, le protégé réservoir, le pignon de 18 dents et les protections de fourche. J'ai encore dépensé un peu d'argent pour acheter un guidon bas, des ressorts de fourche et un kit de modification, un disque Beringer pour l'avant, avec l'airier qui s'adapte pile poil, deux pneus Avon et un rayonnage alu (sur des jantes alliage !) Ken Linnou, celui là même de chez TT Motorcycles à Detroit, a conçu un système qui permet de démonter rapidement la selle grâce à deux vis papillon,



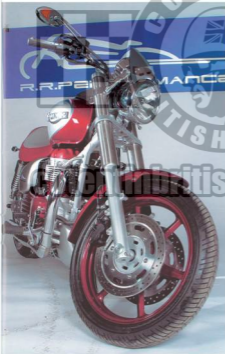
Jason Lerczak son chef mécanico, a réglé pile poil le moteur et les carbus et le tout a été dédié au Gary Nixon le champion AMA !! Quand j'ai passé moto au banc ... en Août 2002, elle délivrait 60 CV à la roue arrière ... ce petit plus qui fait tout ! »



SPEEDMASTER SAUCE CUSTOM

Rolland Roussin c'est le boss de chez RR Performance, un magasin de tuning au Québec. Il est spécialiste des garfages moteurs et de la customisation. La moto que vous pouvez voir ici sort de son atelier. Au départ c'est un Speedrazer ... Rolland et son fils Jonathan s'en sont un peu occupés. Ils l'ont entièrement démonté, démonté c'est à dire jusqu'au moindre petit écrou. Ils ont commencé par vitaminer le moteur (pistons haute performances, grosses soupapes et arbre à came spécial ... plus tout ce qui pouvait

être adapté) ... La cylindrée est passée de 795 à 930 cc, le taux de compression de 9.2 à 1 à 10.5 à 1, une paille !! Après ils se sont occupés du cadre ... renforcé, de la fourche, ... empannement allongé et du bras oscillant ... complètement retravaillé. Le réservoir est made in Triumph ... Rolland peut se vanter d'avoir reconstruit un Speedmaster à la sauce américaine, un véritable bijou qui reste cependant accessible à tous ... ce qui n'est pas toujours le cas avec les customisations des V-Twin qui coûtent une véritable fortune.



Si vous avez une Triumph un peu spéciale et que vous voulez que le monde entier la découvre - Vous pouvez nous envoyer un petit descriptif accompagné de photos de bonne qualité à : Readers' Specials, RAT, PO Box 83, Hinckley, Leics LE10 3ZP UK.

RAT World

12 PAGES DE REPORTAGES ET DE PRÉSENTATION
RAT ET DE NOUVELLE DES PACKS



UPFRONT *Avec Bertrand Goyez*

Les vacances sont finies ? Pas avec le RAT ! Pourquoi ne pas rentrer en douceur avec un week-end dans les châteaux Cathares ou sur la Riviera ? Ou pourquoi pas un petit voyage en Sardaigne ou en Corse ?

Voilà une manière bien agréable de terminer cette saison 2004 avec des rencontres riches en surprises, en émotion et en convivialité...

Jugez-en par vous même avec les compte-rendus des événements du Printemps dans cette édition et venez partager avec nous de bons moments dans des régions superbes et oublier la grisaille de la rentrée !

Mais la fin d'année approche et nous travaillons déjà tous sur le calendrier 2005 qui vous réservera encore bien des surprises...

Alors, rendez-vous aux Cathares et à Monaco/Menton pour les Raids et en Décembre pour le calendrier 2005...

Bonne route !



Bertrand GOYEZ/RAT

19, Bd. Georges Bidault

Croissy Beaubourg, 77 437 Marne La Vallée

Tel : +33 (0)1.64.62.38.32 GSM : +33(0)6.80.02.03.93.

goyez@triumph.eu

REPORTAGES RAT

Compte-rendus des derniers événements Triumph et RAT de par le monde.

PRÉSENTATION

Informations et détails de réservations pour les prochains événements.

PACK NEWS

Prolonger votre saison de balades avec votre RAT Pack local.

Challenge Fidélité RAT :

Une nouvelle formule mais tous les membres y participent, alors en selle ! Tous les événements RAT de la saison 2004 seront comptabilisés que ce soit stages, Rums, Raids, Grands événements.

Les Pack Leaders comptabiliseront vos participations et le membre du RAT de chaque RAT Pack ayant assisté au plus grand nombre d'événements durant la saison participera à un tirage au sort qui récompensera trois membres.

Ceux-ci se verront offrir une participation à un RAT Raid sélectionné dans le calendrier 2005.

Une bonne occasion pour participer aux événements RAT !



Calendrier 2004

Raid de Sardaigne – 15/24 septembre

Raid des Cathares – 24/26 septembre

Raid de Monaco – 8/10 octobre

Raid de Corse – 24/30 octobre

Concours photos insolites !

Un concours ouvert aux membres du RAT participants aux Raids, Rums, stages de conduite et Grands événements.

Envoyez vos photos réalisées lors de vos participations aux événements RAT de toute route cette saison 2004, en donnant toutes vos coordonnées, votre N° de membre et en précisant de quel événement il s'agit.

En fin d'année, un jury désignera les trois photos les plus insolites de la saison RAT 2004.

Le gagnant recevra un t-shirt Falcos, le 2nd une veste Triestyle et le 3ème une veste Casual Padlock.

Les autres recevront leur clichés diffusés dans l'édition du Torque de décembre 2004 et dans le Newsletter.



Formulaire d'inscription aux RAT Raids

Pour réserver votre participation à un RAT Raid, 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 de Triumph SAS) à l'adresse suivante :

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

NOM :

Prénom :

Adresse :

Tél. :

Mail :

N° de Membre :

Machine possédée :

Date de validité :

N° de châssis :

Veuillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de

personne(s) pour le RAT Raid de

Mistral Run :

le retour

1100 km en un peu moins de 17h au guidon d'une Thruxton, c'est parfaitement possible ...

J'ai passé la frontière en peu plus d'une heure après le départ et lorsque je suis arrivé au premier point de contrôle à Bras sur Meuse, le RAT Pack de Metz venait juste d'arriver, il était 7h 1/2. Un café, puis un autre, puis un troisième et enfin j'ai retrouvé l'usage de mes doigts, depuis le départ d'Ath, la température n'avait guère du dépasser 1 ou 2°C. Un rapide contrôle de la machine et un petit déjeuner glorieux ont laissé le temps aux premiers participants de me rejoindre. Nous sommes repartis en groupe, destination St Etienne quelques 500 bornes plus loin ! Le temps d'un arrêt ravitalement à Sombornon au milieu du parcours et juste une petite détente allongé sur le bord de la route dans une prairie sympa et le même groupe que j'avais laissé à Bras sur Meuse arriva. Nous avons fait un bout de chemin ensemble jusqu'à ce que je décide de passer par la merveilleuse route du Signal d'Huchon, ce n'était pas simple qu'il fallait faire tant de kilomètres qu'il m'a fallu pas mal de courage à un peu de endurance. De retour sur le parcours officiel, la Thruxton a traversé toute sa puissance et bientôt il devenait un groupe de motos au loin. La moto marchait de mieux en mieux et c'est aux alentours de 17h que je pointais à St Etienne où le RAT Pack avait organisé un accueil génial à la concession. RAS à la petite révision. St Etienne - Ysangeux en passant par le Forêt, Le Puy, Les Cèvennes par Langogne et Villefort puis Génolhac et Alès pour arriver à Nîmes, c'était un sacré programme ! De Génolhac à Nîmes le gros platane trausait la nuit et c'était en caravane simple que nous sommes arrivés à la concession Technic Motos à 23h tous les roula-désennés du RAT Pack entier en défile !

Le lendemain matin, lunch sur la terrasse de Derraine de Villary qui nous accueillait. En ce qui concerne ce Rat atypique, j'étais avec 40 participants venus de tous les horizons (18 Allemands, 12 Belges, 3 Français, un Suisse et un Néerlandais) d'avoir participé à cette seconde édition. Merci au RAT Pack Mourin à Ath en Belgique pour avoir organisé l'accueil au départ, au RAT Pack Moto Evolution 2 à Metz pour cette étape super sympa à Bras sur Meuse, à celui de Millénum Moto à St Etienne pour avoir veillé jusqu'à plus d'heure et à Technic Motos à Nîmes pour avoir eu le plaisir de se coucher !

Repartir pour le TT qui prochain pour le Cap Ouest Run, une tâtouze de 1500 km entre Metz et Brest ... Un autre challenge !

7ème Triumph Day à Varano :

présence française très remarquée !!

Une équipe de 14 Français(es) avait fait le déplacement pour cette 7ème édition du fameux Triumph Day italien.

La descente vers Varano ne fut pas triste et la bonne humeur était déjà de mise ...

Samedi matin, à l'arrivée sur le circuit, c'est sous un soleil de plomb que les formalités d'inscription furent vite faites afin de profiter au maximum des sessions de



roulage. Et quelles sessions !

En effet, le niveau des motards italiens sur circuit est assez élevé mais cela n'a pas découragé l'équipe française.

Tous prirent beaucoup de plaisir lors de ce week-end qui restera dans les mémoires et qui se clôture par une participation à l'épreuve d'Endurance du dimanche après-midi saluée par les italiens.

En effet, le team français composé de Nico, Jih et Raf parti en 20ème place (sur 21 équipes engagés) termina 15ème, chaque passage d'un équipier étant salué par les encouragements bruyants du reste de l'équipe !

Bref, une première participation qui ne restera pas sans lendemain car beaucoup parleront déjà d'une « Squadra francese » pour 2005 !

Prêt à les accompagner et à les encourager l'année prochaine !

Stage de conduite au Vigeant :

roulons sous la pluie !

Cette fois la météo n'était pas avec nous mais cela n'a pas rebuté les stagiaires pour cette journée de perfectionnement et de découverte de la conduite sur circuit.

En effet, les exercices de manièrre réalisés sans sol humide et cela permit à tous d'apprendre à contrôler sa machine dans des conditions de roulage plus délicates !

Mas ludrique !

Mas l'après-midi, le soleil fit son apparition et le travail du freinage et des trajectoires en courbe purent se faire dans des conditions optimales !

En fin de journée, le bilan fut plus que positif pour tous les stagiaires et nombreux d'entre eux sont prêts à remettre l'expérience tant elle est enrichissante sur le plan technique et humain.

Il est évident qu'en 2005, nous serons toujours de type 24h journée afin que chacun puisse tester l'expérience que nous offre sa machine et son niveau de conduite !

Raid de Rocamadour :

classique Midi-Pyrénéenne.

Ce sont 52 participants sur 35 motos qui se sont retrouvés pour cette nouvelle édition du Raid de Rocamadour basé à Cahors.

Des Raiders venus de Grande Bretagne, d'Espagne, de Suisse et de toute la France avec cette fois une équipe très remarquée d'une dizaine de membres du RAT Pack Avenir Motos de Lille !



Martial et Jean Guy avaient concocté un programme « aux petits oignons » pour ces deux jours de découvertes avec cette année une incursion en Dordogne, le samedi. De quoi découvrir de nouveaux paysages et une gastronomie de renom : foie gras et confit de canard dans une auberge face au Château de Beynac avec retour par Sarlat. La journée s'étant

terminée par une dégustation de vins et produits régionaux dans un magasin près du port Valente à Cahors.

Il est connu qu'au Rocamadour chacun oublie son régime...

Dimanche, c'est sous une pluie persistante que les plus courageux sont partis le long du vignoble de Cahors dans la vallée du Lot, pour se restaurer dans le chaï d'un domaine viticole et repartir

ensuite à la découverte de Rocamadour, Sainz-Cinq Lapopie et de ses paysages superbes.

Mais l'ambiance générale a vite fait oublier ce temps maussade.

Lundi matin, chacun repart la route du retour, la tête remplie d'images de cette magnifique région et se donnant rendez-vous pour le « Rocamadour 2005 » et son plein de nouveautés !

RAT Tour of France 2004 : Plein les yeux !!

De la campagne Champenoise aux confins du Cantal, en passant par le Haut-Doubs, les Alpes, le canyon du Verdon, la Provence, les Cévennes, la Montagne Noire, et la vallée de l'Aveyron, le tout en un peu moins d'une semaine, tel était le challenge que nous devions relever lors de ce premier Tour de France Triumph. Et bien cela fut un véritable succès.

Au départ de Brie Comte Robert, une charmante bourgade de l'Est parisien dont la municipalité, embaillée par le projet, avait organisé une superbe structure d'accueil avec petit déjeuner offert et soutien du quotidien local, les 22 participants (pour 17 motos) de ce TDF guidèrent Baudricourt dans les Vosges pour la première étape. Traversée de la plaine de Brie, du vignoble de Champagne et des forêts de la Montagne de Reims étaient au programme. Une superbe journée de route en France qui se termina par un repas local et une première soirée que l'on pourra qualifier de contact.

Le deuxième départ pour la Savoie par la Forêt de Darnay le jour et la superbe lac de St Point pour arriver au bord du lac d'Aix les Bains où l'organisateur Marc de l'Hôtel du Palais, accordé avec l'armée, se mit en tête d'une aventure canoë à la tête des participants. Cette nuit le glorieux nous avons suivi toute la journée le même itinéraire que les participants du rallye automobile historique Liège - Rome - Liège ! Un sacré plaisir que de faire la route avec des autos aussi prestigieuses que des Jaguar 1965 type Le Mans, des MG de la grande époque et autres Triumph à quatre roues des années folles.



Départ d'Aix sous la pluie pour de suite se trouver en face des difficultés imprévus : la route menant à Grenoble par le Col du Grand Était coupée. Avec un peu de diplomatie, nous sommes quand même passés. Le défilé nous abandonna à l'entrée de St Pierre de Chartreuse, ces quelques kilomètres furent les seuls au cours desquels nous durent enfilier les combinaisons de pluie. La suite fut un immense moment de bonheur. La Route Napoléon et ses virages superbes ; le tour du Lac de Serre-Ponçon et le Grand Canyon du Verdon pour terminer restaurer gravés dans les mémoires des participants. Nous sommes arrivés à St Maximin le soir d'après midi où Fred et Danièle Tencille nous avaient réservé un accueil particulièrement chaleureux et nous offrir l'apéritif de bienvenue. Le Couvent Royal de St Maximin, ancienne abbaye, se révèle un lieu d'hébergement particulièrement agréable.

L'étape suivante était connue mais l'attente en surprise. Surprise de découvrir les spéciaux du Tour de France moto au cœur de la Provence et du massif du Ventoux, et surprise de recevoir cet accueil fantastique de la part de Pierre Revollet au Château de Farguesrol qui, pour bien libérer son rôle de sponsor du Raid nous avait préparé un buffet typiquement régional, arrosé (modérément car il restait de la route !) au Château de la Pape, et surtout conclut par un petit cadeau pour chacun : une bouteille de Chateaufort portant sur son étiquette le sigle du RAT !! Nous fûmes la dernière partie de l'étape, qui nous amena à Nîmes, en convoi à vitesse très modérée. Ce n'était pas tout car dès l'entrée dans la ville nous nous sommes arrêtés à la halle chez Technic Motos pour une révision rapide des machines, des petites réparations qui s'imposaient sur certaines et l'apéro de bienvenue. Le soir après un repas très tranquille chacun s'éloigna sur son lit encore plus fatigué par les appas que par la route.

Il fut le lever de bonne heure car l'étape suivante au travers des Cévennes, des Gorges du Tarn et de la Montagne Noire s'annonçait redoutable. C'était le jardin d'Hervé et ce dernier entraîna tout le petit monde dans une spéciale sur la Corniche des Cévennes qui se révèle être l'un des grands moments de ce TDF D'Appagac au Rozier les merveilleuses Gorges du Tarn se dévoilèrent dans toute leur beauté et la découverte du village de Rozier ouvrit l'attention primordiale de cette journée. Arrivée à Montagnac, un séjour dans le proche banlieue de Toulouse fut un peu unidirectionnel pour certains mais la gloire de l'auberge du Rôtiateur permit de se rafraîchir et d'attendre les merveilleux Anglais qui n'avaient pas eu deposer les papiers du road-book et s'était retrouvé à presque 50 km du lieu d'hébergement !!

Dernière étape, et oui, nous avions presque bouclé notre périple, qui allait nous conduire jusqu'à la fin en traversant les gorges de l'Aveyron et toute la partie septentrionale du Cantal. Encore des superbes paysages, des routes qui péchaient un peu par leur gravillonnage récent mais surtout une découverte de régions totalement méconnues par la grande majorité des participants. Le panneau loisir mettait un terme à ce premier Triumph Tour de France mais dans l'esprit de chacun c'était la perspective qu'en 2005, il allait participer à la seconde édition qui primait.

22 RAT rider's bras, 2500 kilomètres parcourus et quelques pneus sérieusement abîmés, tel est le bilan de cette première édition qui, au vu des fiches d'observations sera suivi de quelques autres.

Un grand merci à tous les staff de Triumph France qui sont venus nous encourager au départ, à Bertrand qui a joué les poissons pilotes tout au long du Raid, à ceux qui sont venus nous accueillir à chaque arrivée d'étape, à Armand et à ses mécanos qui n'ont pas hésité à faire des heures supplémentaires pour assurer l'assistance à Nîmes et à tous ceux qui se sont démenés pour que ce premier TDF soit un succès. A l'année prochaine du 18 au 25 juin pour la seconde édition.



Raid des Volcans d'Auvergne:

paysages superbes et gastronomie !

Dernier week-end du mois de juin au cœur des volcans d'Auvergne et la perspective de passer un bon moment. Et ce fut le cas ! 36 participants et 25 motos se sont retrouvés à l'aise pour ce 1er RAT Raid au pied du Massif Central.

Dès le samedi, le road book parcourait les Gorges de l'Allagnon et permis à tous de découvrir une région superbe. Mais ce n'était qu'une mise en jambe car pour cette matinée le point de résistance se situait au Pas de Peyrol à 1589m d'altitude avec un plat de vue inenferable !



Après un excellent déjeuner au Restaurant Delcher (adresse fort recommandable si vous passez par Aurillac !), les routes de cette étape après mini-dévalouement le Divoyage et remontèrent par le barrage de l'Aigle (superbe !) et se terminèrent par la Bourboule, le Mont-Dore (et le Puy de Sancy) ainsi que St Nazaire... De quoi en prendre plein les yeux !

Dimanche, en route vers le Parc du lac-radios Forêt et ses immenses forêts de sapin. La fin du Raid se terminait à l'Auberge des Roux (adresse recommandable par Eric, concessionnaire à Aurillac. Merci pour cette bonne adresse !) pour un repas traditionnel auvergnat, le rapusot (carré de porc mijoté). Un régal, bien qu'il ne soit chaud en ce

Dimanche de juin !

Au moment de se quitter à regret, mais aussi avec quelques difficultés, car le repas gastronomique

commençait à se faire sentir, Anglais, Belges et Français se donnaient rendez-vous à l'année prochaine pour le 2ème Raid des Volcans d'Auvergne et ainsi découvrir de nouvelles routes et de nouveaux paysages.

Merci à toute l'équipe de l'hôtel Le Pariou à Issoire pour leur accueil et leur disponibilité. La pacina sera la bienvenue en 2005 !

Stage de conduite à Alès : Le mouillé, c'est dans la tête ...

Et si c'était la solution, et si le circuit devenait l'endroit idéal pour assouvir notre passion, et si nous prenions tous conscience que la route n'est plus le terrain de jeu idéal, et si nous apprenions enfin

à conduire ...

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

Pour arriver à un tel résultat il fallait que toutes les données soient réunies.

L'encadrement : au top, David Sobéras et Alain Bronet (les mentors de Mike Di-Méglio) ont réussi à faire partager leur passion, à délivrer les conseils adaptés à la personnalité et à l'expérience de chacun, à étudier les comportements bien différents des machines et à corriger une partie des défauts inhérents à l'ignorance quasi totale des participants des possibilités de sa moto.

Le temps : mitigé. Un superbe soleil a envahi toute la matinée la capitale des Cévennes, mais dans l'après midi nous avons eu droit à un sacré orage qui nous a permis de tester nos aptitudes sur le mouillé. Et bien soyez en maintenant sûrs, grâce aux conseils des instructeurs, le mouillé, c'est vraiment dans la tête.

Le contexte : Le circuit du Pôle mécanique d'Alès est un super circuit d'entraînement, excellent compromis mêlant portions rapides et virages.

L'ambiance : du nouveau permis au vieux briscard, du pilote de la nationale la plus pure à celui d'Hyperstar, chacun était logé à la même enseigne, celui de l'humilité ... et de l'apprentissage. Une expérience qui a débuté sous le soleil et qui a eu le mérite de nous permettre d'évaluer nos possibilités réelles et une partie de celles de nos motos. Il fallait voir le sourire qui ornait le visage de notre débutante qui avait réussi avec sa toute nouvelle Honda à exploiter pleinement les qualités de sa moto. Et pourtant le malheur des premiers tours de roue, ce n'était vraiment pas la joie !

La sécurité : Avec un moniteur capable d'analyser les défauts et, en temps réel et sur place, d'apporter un certain nombre de corrections ... et à la rigueur, un encadrement qui n'a pas hésité à réprimer les erreurs de certains un peu trop optimistes, les services de sécurité présents, ainsi conçus qu'après le monde a respecté à la lettre. Que demander de plus.

Les participants : Un bon paquet des membres du RAT Pack de St Etienne n'ont pas hésité à venir à Alès, une expérience qui nous ont permis de renouer en Auvergne. En fait, il ne manquait que quelques inscriptions pour que la M6 soit complète ...

Mais sachez que pour que nos stages soient viables, il faut impérativement que le nombre prévu soit atteint, il en va de la survie de ces stages !

Les conclusions : L'envie de chacun de retrouver cette ambiance. Quelques Speed Triple qui ont pu s'exprimer pleinement. La totalité des motos qui sont sorties de là sans le moindre problème, aucun incident à signaler. Comme quoi le circuit, bien encadré, c'est plus sûr que la route !

En bref, on sort près de 100km que les plus acharnés ont effectué dans de bonnes conditions réelles et la satisfaction est maximale, sa vitesse, de ses trajectoires, des risques qu'il prend et des limites qu'il souhaite ou non dépasser ...



Chacun va désormais voir la route autrement.

Une nouvelle expérience du RAT, qui sera, l'en suis sûr, renouvelée avec ceux qui n'ont pas pu, pas voulu ou pas osé !!

Infos importante : Grâce au certificat qui a été délivré à l'issue de la journée ceux qui sont assurés chez APV peuvent bénéficier d'un mois d'assurance gratuite chez ce même assureur, comme quoi les professionnels sont bien conscients de l'utilité de telles journées.

Prochain stage sur le circuit d'Als : Lundi 11 Octobre.

Raid d'Alsace/Lorraine :

Un Raid qui monte, qui monte, ...

Ce ne sont pas moins de 36 participants qui se sont retrouvés pour cette deuxième édition du Raid d'Alsace-Lorraine basé cette fois à Xonrupt-Longemer dans les Vosges près de Gérardmer pour découvrir cette magnifique région.



Certains n'avaient pas hésité à faire le déplacement de Boffalora, Gassin mais aussi de Belgique et de Paris.

La beauté de cette région fait dépasser les Raiders...



Au programme de ce week-end : la route des Chéons, le Homère, le Markstein, le pittoresc col de la Schlanke et la route des vins d'Alsace sans

oublier une visite chez un vigneron alsacien et bien sûr la gastronomie locale.

Le temps corrigé chez un vigneron alsacien, les Raiders qui se sont fait plaisir sur des routes

superbes dans un décor somptueux au hasard des éclaircies...

Et rendez-vous est pris pour juillet 2005 pour la troisième édition !

Merci à toute l'équipe de la Chaume de Balveurche pour leur accueil et leur gentillesse.

Grands événements

Sardinia RAT Tour 2004

-15 au 24 septembre 2004

10 jours de déplacement total ! Voilà ce que nous vous proposons pour ce Sardinia RAT Tour 2004. Un bon moyen de prendre un peu de vacances après les vacances !!!

Un hébergement de qualité à l'Hôtel La Torre (4* NN) à Barisardo sur la plage ...

Comme à l'accoutumée, le séjour se fera en demi-pension en chambre couples ou à deux lits avec bien sûr des repas typiques.

Tous les jours une boucle de 200 à 300 km qui laissera la part belle à la visite.

Une journée libre au milieu du séjour. Road book fourni au départ.

Le séjour complet : 1000€ par personne

Reservations dès maintenant auprès d'Hervé à hervé.pro@wanadoo.fr

Pour recevoir le dossier d'inscription contactez nous par mail ou par

courrier à l'adresse suivante :

Motards en balade, Hameau de Palhais ; 30170 MONOBIET - France

Tel. : +33 (0)4.66.85.42.96



Corsica RAT Tour -

24/29 octobre :

Le classement de fin de saison a toujours autant de succès mais les places sont comptées alors ne tardez pas !!

L'embarquement se fait à Marseille, le Dimanche 24 octobre à 18h30 à destination d'Ajaccio et retour le Samedi 30 octobre à 17h à Marseille

(embarquement à 19h, le 29 à Ajaccio).

Si vous insistez à 10 personnes maxi, Road book fourni au départ.

Le séjour complet en demi-pension avec un buffet du premier jour et le repas de midi de la journée Corsica compris : 450€ par personne.



Reservations dès maintenant auprès d'Hervé à hervé.pro@wanadoo.fr

Pour recevoir le dossier d'inscription contactez nous par mail ou par

courrier à l'adresse suivante :

Motards en balade, Hameau de Palhais ; 30170 MONOBIET - France

Tel. : +33 (0)4.66.85.42.96

RAT Raid à Moto-neige 2005 :

Fort du succès remporté en 2004 par la première édition du RAT Snow Raid, nous avons décidé avec Aventures et Cie notre partenaire privilégié de renouveler l'opération.

Une semaine au Canada dans la région des Laurentides à découvrir de merveilleux paysages au milieu d'une nature encore complètement sauvage au guidon de motos-neige.

Ce séjour va se dérouler fin janvier (départ samedi 22 janvier et retour samedi 29 janvier) au départ de Paris.

Voyage en avion à destination de Montréal, six jours au Canada avec quatre journées de moto-neige et une journée détente (nouveauté cette année) au milieu du séjour pour apprécier d'autres activités (balade à chiens de traîneaux, pêche dans le lac gelé, balade à raquettes).

Une dernière journée nous permettra de faire un peu de shopping dans

la ville souterraine de Montréal.

Ce voyage comprend les transports (avion et liaison Montréal - Mont Laurier en taxi ou bus), la pension complète sur place (y compris les restaurations de midi en auberges typiques), location des motos-neige, l'huile et le carburant, l'assistance en cas de panne, le prêt de l'équipement grand froid et un guide en permanence avec le groupe).

Tarif = tout compris = spécialement étudié pour les membres du RAT : 1700€ par personne en duo et 1850€ en solo sur des motos neiges 550 cc de l'année de marque Bombardier.

Pour recevoir le dossier d'inscription contactez rapidement Hervé Descamps par mail herve.pro@wanadoo.fr ou par courrier L.M.L.B. Pailhès, 30170 MONOBLÉT - France. Attention places limitées à 12 participants.



À venir ... Stage de perfectionnement à la conduite.

Voilà un bon moyen pour venir améliorer sa conduite avec des conseils de pilotes professionnels et en toute sécurité sur un circuit magnifique ! (Il vous suffit de lire les compte rendus du

Wikipédia et d'Alés...)

C'est ce que nous vous proposons pour ce dernier stage de la saison 2004.

Toutes les notes de la



dernière édition sont les bienvenues et n'hésitez pas à croire que toutes les sportives sont bien sûr de type de journée !

- Lundi 11 octobre : circuit d'Alés (30)

Le coût pour ce stage est de 170€ (participants) - 180€ pour les non-membres (chèque à l'ordre de Triumph SAS) repas du midi compris.

ATTENTION : il est impératif que votre machine soit équipée d'un pot d'échappement homologué ou d'origine.

Enfin, il est également indispensable d'être équipé d'une tenue de moto : blouson, pantalon, bottes, gants. Les pantalons de ville (jeans, etc...) sont proscrits ainsi que les chaussures de ville (basket, etc...). Alors, n'hésitez plus et inscrivez-vous vite car le nombre de places est limité.



Raid des Cathares -

24/26 septembre

Les châteaux Cathares ! Une page importante de l'histoire de France !

C'est ce que vous allez découvrir lors de ce week-end organisé par le RAT Pack Toulousain.

L'équipe vous a préparé un week-end différent de tout ce que vous avez déjà pu vivre avec le RAT !

Juges plutôt : Vendredi soir vous serez hébergés à Toulouse et le concessionnaire vous accueillera pour un pot de bienvenue et un buffet.

Samedi, en route vers les châteaux Cathares pour le déjeuner suivi d'animations ludiques mais également du temps libre pour visiter la région...

Le soir, vous serez logés en chambres d'hôtes et gîtes à Soubraine. Dimanche, belle balade et restaurant médiéval avant de visiter la cité de Carcassonne !

Le tarif sera de 135€/pers (145€/pers pour les non-membres) pour 2 nuits en B&B (chambre double) et 4 repas.

Réservations auprès de : Bertrand Goyez au +33 (0)6.80.02.03.93 ou goyez@triumph.co.uk



Raid de Monaco/Menton -

5/10 octobre

Nous célébrons traditionnellement la saison des RAT Raids par LE Monaco/Menton !

Pour cette 4ème édition, qui du neuf hormis l'hôtel Napoléon (www.napoleon-menton.com) qui nous accueillera à nouveau sur le front de mer à Menton. Mais une petite surprise vous attend car durant l'over dinner, l'hôtel a fait peu neuve et de la plus belle manière qu'il soit !

Pour les routes ! Les membres du RAT Pack vous ont préparé un itinéraire sportif : des spéciales du Rallye de Monte Carlo ! A tant dire que du beau et du bon...

Et dimanche, où direz-vous ! En route vers l'Italie pour un déjeuné en front de mer à Mentonville !

Et comme d'habitude, ce Raid sera l'occasion de rencontrer les membres RAT venus de Grande Bretagne donc une fois de plus un Raid International !!

Le tarif pour ce week-end de clôture de saison est de 165€/pers (180€/pers pour les non-membres) pour 3 repas et 2 nuits B&B (possibilité de réserver la nuit du dimanche. Paiement en sus).

Informations et réservations auprès de : Bertrand Goyez au +33 (0)6.80.02.03.93 ou goyez@triumph.co.uk



Around the Packs

Ambérieu en Bugey – Strike Motos (01)

Ce sont 24 participants sur 17 motos qui se sont retrouvés chez Strike Motos à Ambérieu pour ce Run du Jura.

Sous le soleil, nous avons pris la direction de Nareux puis d'Oyonnax et de Moirans pour une petite pause.

Ensuite, direction le lac de Vouglans, très beaux sites, le pont de Polize et Saint-Laurent en Graisivaudan.

Arrivés à Cognin, accueil chaleureux pour le déjeuner. Le repas s'est déroulé dans une ambiance très conviviale, malgré le temps qui s'était un peu dégradé.

Remise en salle vers 14h pour Morbier, Morez, le col de la Faucille. Une petite pause café à Saint-Claude (le village des fabricants de pipes) où il s'est à nouveau mis à pleuvoir, et nous voilà regardés en direction d'Oyonnax.

Fin de la balade à l'auberge du Pack Leader où nous nous sommes séparés, ravis de cette journée.



- 19 septembre : Run de la Châtreaux. Pack Leader d'Ambérieu en Bugey, Simon Cornéille au 06.14.29.26.94, ou simon.corneille@wanadoo.fr

Nice – Deschamps Motos (06)

Plus que quelques semaines avant le Raid de Monaco/Menton ! Et un programme alléchant...

Les détails dans la rubrique : A venir. Pack Leader Gilles Bogliolo au 06.03.49.77.31 ou gilles.bogliolo@wanadoo.fr

Valence – Bouvier Motos (26)

Une équipe du RAT Pack de Valence s'est donnée rendez-vous pour ce Run du Pilat avec comme point d'orgue de la journée une rencontre avec le RAT Pack Millenium Moto de St Etienne...

A en juger par la photo, le Pack Leader de Valence et le concessionnaire de St Etienne ont su sceller de bonne manière ce « jumelage »...

Planning de fin de saison :

- 19 septembre : Run du Ventoux.
- 17 octobre : Run du Puy en Velay.
Pack Leader de Valence, Patrice Vézian au 06.71.23.32.03, ou patrice.vezian@wanadoo.fr



Nîmes – Technic Motos (30)

Un petit changement au sein de ce RAT Pack. En effet, c'est le concessionnaire lui-même qui prends la tête de ce très dynamique Pack du Sud. Aussi nous lui souhaitons la bienvenue.

- 2/3 octobre : Forêt. Ouvertes avec présence du Camion Showtruck et essais de la pompe.

- Octobre : Run. Date et destination dans le Newsletter et sur le site.

- Novembre : Run. Date et destination dans le Newsletter et sur le site.
Pack Leader : Armand au 04.66.68.71.00

Toulouse – Boxer Bike (31)

Le premier week-end moto de la saison ... et quel week-end !!! Un parcours exceptionnel par sa diversité, par la qualité des routes et des paysages : Lacagne, le plateau des Lacs, le Méryval, la vallée de l'Orb, le parc régional des Grands Causses, le Larzac ... et la mer pour finir. Un temps magnifique, le souvenir d'un groupe sympa ... et l'envie de remettre ça l'an prochain !!!

13 juin : Semi Moto et Canoë. Aller, encore un lot de souvenirs sympas à mettre dans l'album de la Circam. Team Toulousaine. Et comme on ne sait pas faire comme tout le monde, on entendra de ce dimanche des histoires de décalage au moment de repas chez Robinson Chusé. Racontées plus ou moins volontairement de petites nouvelles, il paraîtrait même que des détails ont remarqué un spot de canoë volant ... bizarre ... Vous êtes sûrs que c'était une sortie moto ?

Les 3 et 4 juillet a eue lieu un week-end d'anthologie qui a réuni une vingtaine de motards valeureux qui ont dû affronter un soleil omniprésent, des routes "qui ne font que tourner", une nourriture à base de foie gras poêlé, le tout sans perdre leur bonne humeur ... Un bel exemple de courage et d'abnégation !!!

Toutes les infos sur nos activités sont disponibles sur : www.rat-toulouse.com

Où contacter Hervé au 06.23.41.41.04 ,



contact@rat-toulouse.com

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

Bordeaux – Zone Rouge 33 (33)

Deux nouveaux Pack Leaders pour ce RAT Pack bordelais. Et des projets plein la tête !

Alors, regardez bien le site web "Triumph" et les prochaines Newsletters pour leurs Runs à venir...

Pack Leaders de Bordeaux, Jérôme Taormina au 06.74.35.07.32, taormine@tbc.cic.fr ou Jean François Blanchard au 06.83.83.66.27

Montpellier – Pascal Moto Ouest (34)

Un nouveau RAT Pack pour le Sud de la France et déjà pleins d'idées pour la fin de saison...

Bernard et Patrice, les Pack Leaders, en collaboration avec Yannick, le concessionnaire, ont quelques projets en tête.

Ce dernier vous propose d'ailleurs de participer au stage de conduite du 11 octobre à Ales ! Contactez-le vite !

Pour les balades, surveillez la Newsletter et le site web...

Pack Leader : Bernard 06.80.42.68.66, et Patrice : Montpellier@rat34.com

Grenoble – CM Grenoble (38)

Les prévisions météo n'étaient pas très optimistes, c'est ce qui explique que nous n'étions seulement que 6 motos au départ. Après le petit déjeuner offert par Lionel, nous voilà partis à l'assaut du Vercors sous un timide soleil.

Arrivés à Lans en Vercors, nous sommes accueillis... par une bonne pluie. Nous allons ainsi être arrosés jusqu'à St Agon en Vercors où la pluie cesse enfin. La morose vers le col du Roussel se fait dans le brouillard, ça promet ! Nous traversons le tunnel, la Drôme est, baignée de soleil. Nous descendons les lacs en direction de Die sur une route sèche, voilà qui est mieux ! Nous faisons halte dans un restaurant, histoire de ravitailler pilotes et passagers. Nous repartons en direction des Hautes Alpes en passant par le col de Grimone, puis par le col de la Croix Haute. Nous



traversons la Thièves. Le col du Noyer nous permet de rejoindre la route Napoléon. Le retour vers Grenoble se fait sur cette magnifique route qui ressemble un peu à un circuit, quel pied !

Une journée bien agréable, la pluie du matin nous ayant fait apprécier le beau ciel bleu de l'après midi. Vivement la prochaine !

- 19 septembre : Run de la Croix de Fer. Très belle balade dans les cols mythiques des Alpes, col de La Croix de Fer, col du Télégraphe, col du Galibier, col du Tournet, col d'Orson. Une journée inoubliable.

Pack Leader de Grenoble, Christian Ganguet au 04.76.61.21.92 ou christian.ganguet@wanadoo.fr

St Etienne – Millenium Moto (42).

27 juin : Run du Pilat. Par une belle journée ensoleillée, quelques chevaliers des temps modernes (9 participants), sur leurs fidèles montures, se sont donnés rendez-vous devant la concession Millenium Moto pour le traditionnel café.

Distribution des road-books et nous voilà partis pour rejoindre Patrice Vassaret le RAT Pack de Valence pour effectuer la visite et dégustation de produits (liqueurs, eau de vie...) de la Distillerie St Didier.

La suite du programme nous fera prendre la direction du Bessat pour la pause pique-nique.

Après un bon repas et une petite sieste, la horde de chevaliers reprend les montures pour suivre les routes des Monts du Pilat par la Vallée en Gier, Doizieux, la Terrasse sur Dorlay, et un arrêt à Pellissin pour un rafraîchissement, un vrai bonheur par cette chaleur. Séparation des deux RAT Pack, la journée est déjà finie. Toutes



les bonnes choses ont une fin, mais avant, les chevaliers et leurs fidèles montures du RAT Pack de St Etienne devaient imprudemment poser devant la fameuse antenne du Pilat.

Le Team MilleniumMoto, RAT Pack de St Etienne s'est déplacé en force pour participer au stage de perfectionnement à la conduite sur le circuit d'Alès. En effet, le dimanche 4 juillet en début d'après-midi, le Team, composé de 9 pilotes et de 3 accompagnatrices a pris la route par la RN 88 direction le Puy en Velay, Pradelles, Langogne, Mende, Florac, et la fabuleuse comédie des Cévennes. Mon Dieu, que la route est belle et sinueuse à souhait ! De quoi bien rôder les pneus pour le stage.

Arrivée au Gite des Magnans à Bragatargues pour déposer les bagages, une petite douche et, hop, au restaurant à Quissac, non loin du Gite, car la route ça creuse. Un bon repas et une soirée amusante, quelques blagues et anecdotes de plaisir - avec une bonne nuit de repos.

Le samedi 5 juillet, 8h30 matin, après le petit déjeuner, départ pour Alès. L'heure H approche et certains ont l'appréhension du début mais avec les conseils et expériences à la fin de chaque exercice de David Soberras et Alain Brionet, la journée s'est très bien déroulée et le Team est déjà prêt pour l'année prochaine.



- 10/12 septembre : RAT Rallye du "BOL D'OR". Comme toujours 2 départs sont programmés. Un camion d'assistance avec matériel et nourriture est prévu.

- 19 Septembre : Run de Besse. Quelques nouveautés : nouvelle heure de départ, resto et animations sur place.

Pack Leader de St Etienne, Wilfried Tudelet au 06.12.55.22.77 ou wtudelet@free.fr

Orléans – Moto Service 45 (45)

- 13 juin : Run de Druyres les Belles Fontaines

- 25/26 Septembre : Run Moto Touche's Classic – Endurance Le Vigean

- 30/31 Oct./1er Nov. : Run du Col du Petit St Bernard

- 31 Déc. : Soirée

Pack Leader : Jean Lou au 02.38.63.10.00

Metz – Moto Evolution 2 (57).

Une sortie particulièrement réussie pour le RAT Pack Moto Evolution 2 à l'occasion de la Journée Porte Ouverte de l'usine.

C'est sous un ciel bleu que les 17000km de ce



Raid ont été fait par les 9 Lorrains et le Breton qui a rejoint cette bande à Calais.

Au programme, un stop obligé à l'Ace Café de Londres, une visite amicale des Pub de Coventry samedi soir, bien sur les portes ouvertes de l'usine et avoir un petit passage sur la plage de Calais lundi matin, un dimanche soir surprenant dans des chambres d'hôtes des côtes de la Manche. Quand remet-on ça ?

Et le 5 juin, direction le Col du Donon pour l'équipe du RAT Moto Evolution 2 de Metz. Un peu de pluie, un bon repas et tout de même un soupçon de soleil pour finir cette sortie placée sous le signe de la bonne humeur.



- Dimanche 12 septembre : Run de Metz/Allemagne

- 8/9/10 et 11 octobre : RAT Rallye du Raid de Menton-Monaco.

- Dimanche 17 octobre : Dernier Run de la saison vers le Luxembourg.

Pour les Runs, le tarif d'inscription est de 22 (pers incluant le café/croissant, le déjeuner et le road book).

Pack Leader de Metz, Rémi Hauptmann au 06.70.72.54.05 ou r.hauptmann@free.fr

Lille – Avenir Moto (59).

- 12 septembre : Run des Flandres. Les classiques de la rentrée mais cette fois en Belgique avec Bruges, Ypres, etc au programme !

Inscrivez-vous vite...

Informations et inscriptions auprès de Pierre Philippe au 03.21.01.10.07 ou PFClaubeux@tcl.com ou Philippe au 06.16.89.29.12, ou philippe.vallet@stiere.com

Bayonne (64).

Notre traditionnel Raid d'automne aura lieu les 18, 19 et 20 septembre 2004 dans le décor sauvage des Sierras Aragonaises.

Samedi 18 : Départ de Bayonne à 13h30 vers le tunnel du Somport pour rejoindre Jaca puis Agüero où nous dînerons et passerons la nuit à l'hôtel La Costera.

Dimanche 19 : direction Huesca pour nous rendre au village fortifié d'Alquezar et les

canyons du Rio Vero. Puis Alqezar, traverser de Barbarazo, le lac de barrage de Mediano jusqu'à Ainsa. Visite de la ville ancienne, repas et nuit au camping d'Ainsa en burgalois.

Lundi 20 : le rio Ara, Biescas et le col du Portalet, la vallée d'Ossau et retour.

Attention : 24 places disponibles.

L'inscription est de 110 € par personne et comprend :

- Le repas du soir, la nuit, le petit déjeuner à l'hôtel la Casera à Agüero.

- Le repas du soir, la nuit et le petit déjeuner au camping d'Ainsa.

- Le repas du midi au restaurant Masacua à Forrejal le lundi midi.

Pour plus d'informations et inscriptions, contactez le Pack Leader de Bayonne, Marc Hauwette au 05.59.42.23.95 ou edlav@club-internet.fr

Lyon - Roussillon Moto (69).

Le 4 juillet dernier a eu lieu le Run des Gorges de la Loire. Soleil, bonne humeur et une T-bird Sport Rouge et Noire devant !



Xavier le Pack Leader a pu comme à son habitude faire profiter ses « pourchasseurs » du son incomparable de sa machine !

Georges : 06.09.45.44.09. ou

gragachens@wanadoo.fr

Xavier : 06.73.00.64.57. ou

xvemsaut@guidant.com

Versailles - Manicourt (78).

24 septembre : RAT Rallye des Cathares. En moto pour le Raid des Cathares.

21 octobre : Run des Pyrénées Occidentales

Une balade aux portes de la Champagne. De nombreux virages au programme, de la verdure et de jolis paysages vous emmèneront dans la ville médiévale de Provins où nous déjeunerons. Nous filerons ensuite vers Monzoin.

Rendez-vous à la concession à 9h pour le traditionnel café-croissant.

Informations et inscriptions auprès du Pack Leader Pierre-Yves Le Gal au 06.62.06.83.25 ou pierre.yves.le.gal@freebee.fr

Amiens - Kilomètre 66 (80).

- Octobre : une balade est prévue en Octobre pour fêter l'ouverture des nouveaux locaux de la concession. La date et la destination seront données dans la Newsletter et sur le site Triumph.

Pour plus d'infos pour cette sortie, contactez le concessionnaire et surveillez le site web et la Newsletter.

Limoges - Moto Move (87).

Samedi 10 et Dimanche 11 juillet, deuxième édition du Bol d'Or Classic.

Le temps pluvieux au départ de Limoges a finalement laissé place à un beau soleil aux environs de Magny-cours, et les 12 courageux de ce RAT Rallye se sont vu récompenser en profitant du fabuleux spectacle offert au cours des différentes manches, par les pilotes et leurs vieilles dames, dont la seule évocation des noms fait rêver : Godier-Genoux (qui fêta ses 30 ans, cette année), Moto Guzzi Le Mans, Bimota, Seeley, Norton, ainsi que trois Triumph 750 Trident de 70, 72, et 74... L'ambiance était également assurée autour du circuit avec de nombreuses animations, le village, et le concert du samedi soir.

Rendez-vous est pris l'année prochaine pour tous les passionnés de courses de motos amateurs.

- 11 et 12 septembre : RAT Rallye du Bol d'Or. Départ samedi-matin de la concession vers 6h30. Pour plus d'infos, contactez le Pack Leader.

Et déjà le Calendrier 2005 !

- A l'été : «Village du Parc-Franco Minéraux à Elancourt près de la Quercy en Yvelines»



- 18 et 19 juin : Run de l'île de Ré et d'Oliviers

- Juillet : RAT Rallye du Bol d'Or Classic

- Août : Run des Hautes Pyrénées avec des lieux mystiques : La Mongie, le Tournefort...

Informations et inscriptions auprès du Pack Leader : Frédéric Astier au 05.55.33.76.40 ou 06.77.84.47.33 ou frederic.astier@wanadoo.fr

Noumea - Sud Motors (98)

Vous avez aimé les rats du désert, vous adrezerez les RAT du lagon !

Les Triumphantistes de Nouvelle-Calédonie se sont réunis pour la première fois samedi 22 mai. Direction le Bougainville, restaurant de Poupoumbout à 250 km de Nouméa. Cinq motos puis six, pas mal pour une première sortie en période de vacances scolaires.

Beau temps, pas de pluie, le lagon bleu des mers du Sud bien visible de la route, de quoi rendre des RAT heureux.

Pack Leader : Pierre Louis plou@ccr.nc



BELGIQUE

Ath, Mourin et Cie

C'est par un beau Dimanche de début Mai que 25 motos et 30 participants s'étaient donnés rendez-vous pour une balade par les petites routes de la Vallée de la Somme.



Le premier arrêt fut fait à Bertincourt. Les rafraîchissements bienvenus furent pris dans un pub en plein cœur de la ville. Le patron du pub étant un fan de moto, il dérocha pour nous le tapis rouge avant notre départ pour Cappy, puis le Belvédère de Vaux. Le déjeuner au restaurant Paulette nous permit d'avoir un point de vue tragique sur la Vallée de la Somme.

Après la visite de la cathédrale d'Amiens, le retour vers Ath se fit par des postes routes viruleuses pour se terminer par un dernier pot de fin de Run.

Pour 2005, le Pack prépare un Run d'Endurance qui aura lieu les 21 et 22 Mai. Ce Run vous permettra de parcourir les routes de Belgique de France et du Luxembourg. Plus d'infos dans la prochaine édition !

21 - 22 Mai 2005: Ath-Gelshat-Run.

Plus d'infos, Christian et Avelin Mourin au +32.475.70.11.86, ou rat.belgique.ath@skynet.be ou encore sur le site www.rat.packath.be

André, Garage Burger

Cinq membres du Pack ont pris part au célèbre '1000 Bochten' run (Run des 1000 Virages) en juin.

Il s'agit d'un run aux 450 autres bikers dont de nombreuses Triumph pour un parcours de 100km durant le week-end. C'est également un bon moyen de découvrir la Belgique, la Hollande et l'Allemagne. A n'en pas douter, le Pack participera à nouveau à ce rassemblement l'année prochaine.

Pour les prochains événements, contactez Steven Becker au +32 (0)332 5585.

Ertvelde - BMC

10 Octobre: Herfstrit run.

Pour plus d'infos sur ce Run, contactez Marc Haes au 03644 3950 ou par mail marc@mv@belgacom.net.

Ostende - Garage Blondeel

Le premier Run de la saison a lieu sous des cieux bien gris, mais ce n'était pas pour décourager les fans de Triumph ou abattre leur moral.

Dirk Vanhoute, le Pack Leader, prépare déjà la saison 2005. Vous pouvez le joindre dirk.vanhoute@belgacom.net.

Privilèges Membres



Le Réseau France Billet (Salle de la Frac) offre des tarifs CE sur certains spectacles. Appelez le 0892 707 905 pour choisir votre

spectacle et demandez s'il y a un tarif CE. Présentez-vous au nom du Riders Association of Trilèph. 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 - 10N^e = 39€
- MAXIMOTO (mensuel) : 1 an - 10N^e = 39€ au lieu de 36,80€ soit 20% de réduction.
- L'INTEGRAL (mensuel) : 1 an - 10N^e = 32,07€ soit 30% de réduction.
- MOTO REVUE (hebdomadaire) : 1 an - 48 N^e = 65,60€ soit 30% de réduction.
- MOTO JOURNAL (hebdomadaire) : 79€, au lieu de 119€ soit 33% de réduction; Notez + Accord Mété Latu =
- CAFE RACER : 20€ (6 numéros)
- MOTO REVUE CLASSIC : 19,64€ (6 numéros)

EN BELGIQUE :

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



Hôtels EN FRANCE :

Les hôtels Balladins (75 hôtels en France)

offrent 10% de

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

● L'hôtel restaurant "Les Boucaniers" à Audinghen (Cap Gris Nez) offre 10% de remise sur les B&B et un kir pour tout repas pris dans leur établissement.

Tel : +33(0)3.21.32.97.87, ou

reservations@les-boucaniers.com

● Hôtels Alpes : un gîte dans les collines du Beaujolais vert à Darnétal (Rhône). 10% de remise pour les membres. M. Olivier et Madame Hahieux -04.74.05.70.45.

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

Contacteur Christophe Claireau au +33 (0)3.44.54.00.38 ou chata.ermenonville@wanadoo.fr



● Pays Basque. "Errotalekobarda" chambres d'hôtes. 10% de remise et road-book pour découvrir le région. +33 (0)5.59.64.7477, ou marie.le.doux@libertysurf.fr. Visitez les membres sur www.erotalekobarda.com

● Provence, Auberge de la Bonyngade. 10% - +33 (0)4.90.54.32.54.



● Alpes : L'hôtel/restaurant Le Capricorne (20km de Bourg St Maurice) au coeur de la Savoie, propose une étape RAT (dîner + nuit + petit dej) pour 31€UR + des road-books pour découvrir la région et une bière de Savoie vous sera offerte à votre

arrivée. Visitez leur site www.hotel-le-capricorne.com Tel : +33(0)4 79 22 52 41 ou hotel@le-capricorne@wanadoo.fr

EN BELGIQUE :

● L'hôtel restaurant "Les Auges" à Brugnette, dans le hainaut offre 10% de remise sur le prix des chambres. Tel : 33(0)60.45.72.50 ou www.lesauges.com

HOTEL



● La savonnerie de la Ferme

Le Mercier à Ath, Belgique, offre 10% de

remise aux membres du

RAT sur les menus du

week-end. Le Mercier,

44 Grand Place, 7000

Ath. Téléphone

+32(8) 68 55 33 00

Traversées en Ferry

● P&O Stena Line propose 20% de remise sur les traversées Douvres-Calais. Pour les joindre : +44(0)167 0600 0600, code réservation TM55053 | Retail Promotions.

● Stena Line Ferries offre des réductions sur les traversées Harwich-Hook depuis la Hollande, Hillyhead-Dun Laoghaire, Fiskgard-Roskilde 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 204402, code réservation BC047.

● Hoverspeed propose 25% de remise sur les traversées Douvres-Calais et Douvres-Ostende. Les membres traversant en voiture bénéficient d'une remise de 15%. Appelez le 08705 240241 en France ou le 059 559911 pour la Belgique. Code réservation ST/TRB pour les traversées traditionnelles et EX/TRB pour les aller-retour sur 5 jours. Utilisez le code TRC si vous êtes en voiture.

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

LISTE DES CONCESSIONNAIRES

France

Concessionnaire	Téléphone
STREET MOTOS	04 74 30 17 72
STREET MOTOS	01 70 55 12 50
ZONE ROUTE 08	03 24 59 32 35
POWER BIKE	09 35 43 16 00
BRITISH RACING	04 94 11 24 45
BRITISH RACING	05 33 02 04 95
NEL MOTOR	05 33 02 04 95
TRACK MOTOR	05 46 67 76 98
PANTHEAS MOTOS	05 96 31 21 44
GEMMETT PHOTO	03 85 82 71 79
STREET MOTOS	01 70 55 12 50
CORNAILLET PHOTO	03 96 66 69 60
TECHNIC MOTOS	04 66 68 71 00
ROCKEY RICKS	05 61 67 64 21
STREET MOTOS	01 70 55 12 50
FRANCO MOTOR QUEST	04 99 52 56 60
SOYWAYS MOTOS	03 47 27 18 66
GRANDVILLE	04 76 26 94 00
TRIPPHOTO	01 74 62 67 60
TRIPPHOTO	01 74 62 67 60
TRIPPHOTO	03 38 63 19 00
MOTO SERVICE 45	02 43 78 81 11
CAP EMASON	02 43 78 81 11
EQUIPMENT 31	03 33 37 64 65
STREET MOTOS	02 95 96 68 68
ACCESS MACHINE	02 95 96 68 68
MOTO EVOLUTION 2	03 87 31 95 33
AVENIR PHOTO	03 20 52 52 25
MOTO SERVICE 45	03 38 63 19 00
HENRIKELON MOTOS	03 38 63 19 00
MOTO SERVICE 45	03 38 63 19 00
AUTO PHOTO RUBON	04 68 55 14 02
TRIPPHOTO RUBON	03 86 58 24 76
ELITE MOTOS	03 89 31 69 15
STREET MOTOS	01 70 55 12 50
DEKORATED SHOP	01 85 35 25 97
STREET MOTOS	01 85 35 25 97
CENTRAL TYRN AVENUE	03 85 93 32 00
MOTO SERVICE 45	02 43 78 36 25
PHOTO HELLING	04 50 52 27 16
STREET MOTOS	01 70 55 12 50
PARADISE ETOLLE	01 40 87 25 23
ZONE ZONE 76	05 35 74 87 87
DIAGONALE	01 39 13 44 94
ROAD RACING	01 39 13 44 94
ROAD RACING	01 39 13 44 94
ROAD RACING	01 39 13 44 94
POWER BIKE B1	05 63 77 56 54
ROAD STREET	04 94 20 10 02
STREET MOTOS	01 70 55 12 50
MOTO PASION	05 49 88 24 24
MOTO PASION	05 33 33 44 41
VITTEL BIKE	03 29 08 96 88
DIAGONALE	01 46 18 17 75
DIAGONALE	02 36 95 36 37
HONDAWAY / X COMPANY	01 43 87 65 90
JONVILLE TROPHY	01 34 70 02 26
BEAUMONT PHOTO	03 26 48 87 02
STREET MOTOS	01 70 55 12 50
FOUCQUE SAS	00 262 48 87 02
SUD MOTOS	46 73 82 83 6
AMBANCE MOTOS	00 243 20 47 00

Suisse

3 RAD BARTON	041 626 458 454
ERNES EUROSPORT AG	01 727 77 72
STÄLDEL RACING SHOP	071 732 35 15
MOTO WEST	016 422 88 27
HESS MOTOR AG	031 911 86 33
WERNER MOTOR AG	031 911 86 33
VON ALLEN WÄLTER	041 911 03 00
ZWISPRACHEN TÖGGENBURG	071 913 38 68
HAGE MOTOS	032 219 21 01
HOLZE PHOTO AG	027 922 11 11
HELIUM RACING	027 922 11 11
RYTER ZWISPRACHEN	01 371 10 50
MOTO 31	018 62 11 91
BOSS AG (MILLINER) GmbH	041 754 4000
STREET MOTOS	032 229 10 18
MOTOBIA	054 621 15 53
BASSET MOTOR	032 229 10 18
ALBANE	031 808 64 19
JMS	037 222 45 55
HOFMANN YAMAHA	031 808 64 19
STREET MOTOS	091 956 11 58
NETO CROTTI PHOTO SAJZ	091 956 11 58

Belgique

B.P.C.	079 44 64 44
MOTOR SERVICE STOCK	016 49 06 30
MOTO SERVICE	033 11 54 35
MOTO SERVICE	033 11 54 35
MOTO SERVICE	054 60 45 05
MOTO SERVICE	054 60 45 05
KLONEN	033 77 35 18
BLOMHEI WBA	019 31 28 68
GAUZE BURGER	03 321 20 01
MOTO SERVICE	041 42 41 11
FLUN JURY (CENTRUM) PHOTO	048 28 15 12
HOURN & CE	034 28 24 86
THE GOOD BURE	033 51 03 11
WATER DO BIKES	045 270 792
TRONQUE	045 270 792
GARAGE BARLEUX	032 712 18 802
DE PHOTO-PHC	0032 81 91 46

LESENBACH
ZÜRICH
WIDMAY
WALTERSCHWIL
OSTERHARDEN
BLERSEN
VOLLERN
LUTERBACH
MARTHÄUSEN
GLE
ZÜRICH
RENOCHENBACH
BLERBACH
UNTERBÄGER
WOLLENBACH
WOLLEN
ALBACHNE
ZÜRICH
MÄRE
VIGANELLO

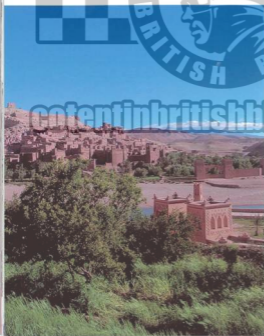
ERTVELDE*
BERTHAP
ST URHARER
BRECHT
VANDERKOGEL
VAERDEN
AALST
COETSEDE*
DOERVEN*
ANGLER
OHARVENNE*
ATH*
BRUXELLES
WATERLOO*
WATERLOO
VANMELN MOONS
GERVAENS
NEDEFELLEN, Luxemburg

* : Concessionnaire agréé par un RAT Pack.

Un certain goût d'aventure

Prendre part aux grands événements du RAT c'est vous entraîner dans de nouvelles expériences.

Au début de cette année, c'est l'Afrique qui vous ouvrirait ses portes. Hervé Descamps qui organisait le Morocco Adventure Tour vous en fait découvrir quelques aspects. De quoi vous mettre l'eau à la bouche pour l'édition 2005.



contentinbritishbikes.free.fr



Le Maroc c'est une odeur chaude, très complexe, faite de senteurs d'humanité, de thé à la menthe et de cannelle. C'est aussi un pays ouvert aux vents d'Atlanique, aux climats changeants et aux paysages anachroniques. Un pays où se manifeste partout la présence humaine.

Un tas de chiffon au pied d'un arbre au beau milieu de nulle part va soudain s'animer... et voilà que démarre un gars qui, attendant je ne sais quoi, s'en va pour je ne sais où. Vous allez vous arrêter dans un lieu qui semble complètement désert et verez surgir d'une façon assez mystérieuse, une troupe d'enfants qui vont

s'enhardir jusqu'à venir vous mendier quelques piécettes.

Si vous sympathisez, ou tout simplement si vous demandez l'hospitalité vous vous retrouverez assis sur un tapis ou allongé sur des coussins, à boire les trois thés à la menthe et à manger avec les doigts les gâteaux de bienvenue et la viande du tajine qui a cuit sur la cendre.

Les villes sont souvent un entassement extraordinaire de petites maisons à terrasse dont la plupart sont des magasins ou des ateliers d'artisans. On y rentre par des allées souvent bordées de palmiers et de bougainvilliers et dès que vous vous plongerez dans

le cœur de la cité vous retrouverez au sein d'une médina grouillante. Ces souks populaires sont débordants d'un entassement de marchandises les plus variées. Vous aurez toutes les peines du monde à ne pas céder aux invites des marchands et vous y prendrez de sensationnelles leçons de marchandage.

Quand vous rentrez dans un souk c'est le Moyen Âge qui vous saute à la figure... un Moyen Âge où les téléphones portables retentissent au beau milieu des glapissements des poulets qu'on égorge et des « Balek !! Balek !! » le « Attention !! » des porteurs qui alimentent les boutiques et livrent les commandes... Les ânes pleins sous des charges imposantes et leurs remorques d'un autre âge portent sur les cotés les stigmates des collants. Au rythme des mélées arabes une bruyante manie humaine défile entre les échoppes agglutinées dans un enchevêtrement médiéval de venelles étroites et sinueuses. À chaque spécialité correspond une ruelle, quelquefois un quartier: ici c'est le souk des bonnettes posées, des menuisiers, des saccuteurs avec leurs échasses, herbillés comme des orfèvres. Là, ce sont des orfèvres qui exposent bijoux, services à thé et plats en argent. Plus loin vous

trouvez les marchands d'épices, de henné, de babouches. Dans le souk vous y rencontrerez le riche bourgeois, le touriste en goulotte, le gamin qui cherche affaire à faire, le rabatteur qui cherche à toucher son pourcentage... Les souks c'est aussi la collision entre les deux aspects de la civilisation... d'un côté le Maroc d'hier vivant au rythme du Coran et des cinq prières quotidiennes, de l'autre celui d'aujourd'hui, saisi par la fureur de vivre, amateur de disco, de téléphones portables dernier cri, de musique américaine et de Coca Cola.

Vous ne comprendrez sûrement jamais tous les aspects de l'islam mais lorsque vous approchez d'une mosquée vous trouverez les mêmes sensations de paix que les gens qui viennent s'y recueillir. Ici tout concourt à donner des impressions de calme propices au recueillement: lignes sobres, fraîcheur des jets d'eau, équilibre des rosaces et odeur de cèdre des portes et des plafonds.

Quitter les plaines c'est grimper les pentes des différents Atlas avec ces extraordinaires changements de paysage. Les cultures, les pittoresques et les forêts s'entre-mêlent jusqu'à donner, pour peu que vous



soyez un peu en altitude, l'impression que vous dominez un gigantesque tapis. Irans, ses cigogres, et ses maisons de tuiles rouges qui donnent à la ville des allures strasbourgeoises. Azrou, ses forêts de cèdres, ses marchands de minéraux et ses singes qui batifolent. Timahditte et son souk. Le Col du Zad et ses plus de 2000 m d'altitude ... ce sont partout des montagnes austères, des plateaux tabulaires, des gendévriers qui s'font plus d'âge, des défilés qui semble mener nulle part ... une fois le dernier tunnel franchi c'est la découverte des premières palmeries ... on passe de l'ocre au vert et les maisons se font désormais oublier au milieu de la végétation.

C'est un déferlement de couleur qui vous assaille ... Le jade des palmiers, le rouge de la roche, le bleu de la source de Mekki et ce jaune indéfinissable des dunes qui plus on descend vers le Sud ne tardent pas à border la route. Une route qui est due à la fureur des hommes, une fureur de vivre pour amener la civilisation jusqu'au porte du désert ... malheureusement avec son lot de pollution et de manque d'authenticité ... Pourtant il reste quelques coins magiques où, guidé par le touareg rencontré par hasard, on va pouvoir au bord de la grande dune, toucher du doigt le silence.

Sur la route c'est, sûrement due à la saison, une rencontre continue avec les oiseaux les plus divers probablement en migration : Cigognes, martinets, gulliers, rollers, pies-grèches, comme s'il fallait que les couleurs soient aussi présentes d'une façon permanente, même au beau milieu du désert.

Et toujours ces routes, quasi désertiques qui se déroulent au fur et à mesure des kilomètres et des tours de roues de nos machines. Au détour d'une montagne un ksar va attirer notre attention, c'est là



QUAND VOUS PENTREZ DANS UN SOUK C'EST LE MOYEN ÂGE QUI VOUS SAUTE À LA FIGURE ... UN MOYEN ÂGE OÙ LES TÉLÉPHONES PORTABLES RÉTENTISSENT AU BEAU MILIEU DES GLAPISSEMENT DES POULETS QU'ON ÉGORGE





LE JADE DES PALMIERS, LE ROUGE DE LA ROCHE, LE BLEU DE LA SOURCE DE MESKI ET CE JAUNE INDÉFINISSABLE DES DUNES QUI PLUS ON DESCEND VERS LE SUD NE TARDENT PAS À BORDER LA ROUTE.



britishbikes.free.fr

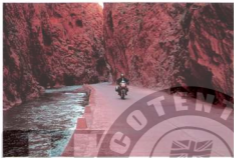
voite imprévu au bout de quelques kilomètres de piste et le contact humain qui pour seul langage aura celui du thé à la menthe et de la galette chaude. Contact entre notre civilisation mécanique et celle de la babouche et de l'âne qui aide à tirer l'eau du puits. Et toujours les yeux de ces enfants émerveillés par nos motos, des gamins qui attendront notre départ pour se partager les quelques stylos et autre tee-shirts que nous leur laisserons en souvenir.

Le conflit permanent entre l'eau et la roche est aussi source d'étonnement. Le défilé de la Tahrira impressionnant, dans des roches rouges aux formes torturées, avec ces ksours de terre ocre et ses cultures sous les palmiers, tout cela au bord d'une eau aussi Empédocle que les yeux de celle qui va nous servir le thé, nous conduira jusqu'à ce hameau caché où bien peu accèdent. Sous la tente berbère nous partagerons, avec ceux qui sont devenus nos amis, l'ordure berbère. Une autre rencontre magique au cours d'un voyage où il fallait quelquefois s'évader du road-book.

La vallée du Dadès, avec au loin les montagnes métalliques du djebel Sahro, s'ouvre sur le chert de Ourazzane. Le temps était changeant, les pluies



QUE DIRE DE L'ACCUEIL QUE NOUS Y AVONS REÇU, INCROYABLE DE GENTILLESSE, DE PRÉVENANCE ...



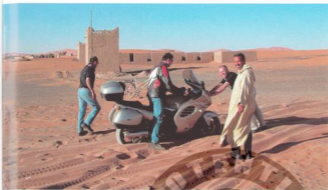
avaient gonflé les oueds et ceux-ci roulaient des eaux couleur de sang. La ville s'est endormie dans les derniers rayons du soleil et le lendemain l'astre sublime nous l'a faite découvrir différemment. La lumière au Maroc est tellement présente qu'elle est partie intégrante du paysage. Rien ne vaut le départ du matin où le soleil rasant disperse sur le ruban asphalté des ombres tellement mystérieuses que l'on a l'impression qu'on est dans un autre monde. Découvrir dans l'aube qui émerge une route qui est seulement utilisée par ceux qui se rendent, la plupart à pied, dans quelques endroits où l'on disperse du savoir ou où l'on va gagner sa maigre pitance.

Essaura la blanche et son marché au poisson, ses artères, en pleine rue et ses rousiers aux doigts de fée c'est la porte de l'Atlantique. La mer est comme un soulagement après la dose de désert que l'on avait pris en quelques jours. Passer du rouge au bleu c'est comme si on changeait de pays, de civilisation, d'atmosphère ... toutes les odeurs restaient les mêmes.

Pour rejoindre Marrakech, les cultures prennent de l'importance. Les grandes plaines alluvionnaires d'où sortent la grande majorité des légumes primeurs qui envahissent l'Europe semblent pourtant être encore cultivées comme il y a une cinquantaine d'années chez nous. Sur le bord de la route c'est le marché permanent et dans les villages traversés, si par hasard, vous y passez le jour de souf vous aurez comme une petite idée de ce pourraient être les jardins du Paradis.

Marrakech c'est la capitale du tourisme. Djema-el-Fna, la place la plus connue au monde après Tiananmen, est le immense bric à brac de spectacles et de menages. Il y a pourtant trop de touristes. Dans les souks jama, nous n'avons même été sollicités. Lorsque nous avons fait le tour de la ville nous avons été frappé par les bidonvilles et les masses humaines impressionnantes. Marrakech la belle ne se supporte que difficilement dans les endroits qui ne sont pas des pôles touristiques. Du haut de ses 70 m, le fin minaret de la Koutoubia qui domine la palmeraie est comme le doigt de l'espoir de tous ces pauvres hères qui traînent dans les rues en côtoyant les richesses de ce monde.

Le Maroc c'est dans ses paysages l'Afrique la plus variée et, dans ses signes de civilisation, l'Islam le plus imprégné d'influences multiples. C'est encore une harmonie dans ses arts, ses costumes, ses coutumes, un royaume de lumière. Que dire de l'accueil que nous y avons reçu, incroyable de gentillesse, de prévenance, mais aussi de sollicitations. Les murs épais et aveugles sur la rue, aux portes impressionnantes, défendent les biens les plus précieux à la fois matériels et spirituels. Partout ce fut le même art de vivre, la même politesse,



LE MAROC C'EST DANS SES PAYSAGES
L'AFRIQUE LA PLUS VARIÉE ET, DANS SES SIGNES
DE CIVILISATION, L'ISLAM LE PLUS IMPRÉGNÉ
D'INFLUENCES MULTIPLES. C'EST ENCORE UNE
HARMONIE DANS SES ARTS, SES COSTUMES, SES
COUTUMES, UN ROYAUME DE LUMIÈRE.

cette préférence pour le vêtement ample épaulé, pour le café, le sucre et les eaux vives. Nous y avons découvert pas moins d'épices ou sucres qui bien souvent nous ont donné envie de les transporter à la main, à l'orientale. Au Maroc il n'y a pas d'inquiétude constante mais tout le temps cette soumission à la volonté de l'eau défilé. Tout invite à la réflexion et leur « Inch Allah » est bien plus sage que notre fièvre du modernisme. Nous allons repartir à la fin l'année prochaine, repartir pour y découvrir d'autres horizons et pour y retrouver une certaine ambiance. Ceux qui ont ramené plein de souvenirs vont, une fois rentré chez eux, à l'occasion d'un couscous ou d'un tajine partagé entre amis vivre de bons moments presque marocains où ils raconteront leurs souvenirs de voyage. Si je peux leur donner un conseil, ce soir là revêtez des habits amples, essayez vous par terre, enfiler colliers et bijoux ... dans l'ambiance d'une musique berbère et en étant sûrs que personne ne viendra vous demander un dirham essayez cette soirée souvenir et croyez moi, ce soir là Allah sera avec vous !!

Hervé Descamps

britishbikes.free.fr





Pics Jason Critchell



Naissance d'une moto

ROCKET III

Le moteur de 2.294 cc de la Rocket III est si imposant qu'il a fallu construire sa propre ligne de production dans l'usine T2. Torque a pu voir de près comment est assemblé le plus gros moteur de moto de série au monde.

Sans aucun doute voir l'assemblage d'un moteur aussi gros que celui de la Rocket III est impressionnant. Même ceux qui n'ont jamais de près ni de loin touché à la mécanique seront étonnés par cette visite. Pour être honnête, la Rocket III est un chef d'œuvre mécanique.

De son massif vilebrequin de 47 kg, à ses carters et à sa culasse en passant par chacun de ses trois pistons de 101,6 mm de diamètre, le moteur n'est que métal et puissance. Au milieu du bruit assourdissant d'une usine travaillant à plein rendement, chaque moteur de Rocket est traité comme à l'état unique. N'oublions pas que c'est le plus gros moteur de machine de série au monde...

Comme tout autre moteur, celui de la Rocket III commence sa vie à l'état de collection de pièces. Tous les composants principaux – vilebrequin, carters, etc. – sont soigneusement préparés. L'assemblage du moteur débute par le montage de la pompe à huile, des roulements et du mécanisme de changement de vitesse que l'on installe dans les deux carters. Les trois pistons géants sont glissés dans les chemises, qui sont elles-mêmes ensuite mises en place dans le bloc moteur. Le vilebrequin et les demi-carters sont marqués d'un code barres que l'ordinateur lit pour déterminer quelles cages de roulement doivent être mises en place. Ensuite vient la pose des coussinets de

bielles et le vilebrequin prend sa place de même que la boîte de vitesses. Une fois réprimant tous les serrages dynamométriques – pré-déterminés par ordinateur – permet grâce à la clé ad hoc de serrer en usine tous les boulons. L'essai est mis en place sur le bloc, et une fois encore la ligne de montage permet de trouver une nouvelle clé pour serrer correctement les boulons qui la tiennent. Une graisse au molybdène est appliquée sur le dessus des came pour aider à l'ajustement, et aussi parce qu'il faut une demi-seconde à l'huile pour parvenir aux arbres à came lors du premier démarrage.

Vers la fin de la ligne de montage, encore une inspection est faite à l'aide de la feuille de construction et des codes à barres dans le but de vérifier que tout est correctement exécuté, et s'il y a de quoi inscrire le moteur dans la chaîne principale. Les boîtiers d'allumage, la boîte à air et vile partie de l'ensemble de la commande des gaz sont montés maintenant. Les carters d'embrayage et le cache culbuteurs, ainsi que les supports et bielles d'autres petites pièces sont ajoutés au fur et à mesure de la fin du montage. Finalement le moteur est enlevé par un tracteur et va rejoindre le chassis sur la ligne d'assemblage principale. Quand viendra le temps de prendre vie en rouvrant, il sera fin prêt, plus qu'il n'aide d'envoyer son couple démentiel vers ce peu de 240 mm de section.



Nouvelle gamme de vêtements pour 2005

La nouvelle collection sera disponible chez vos concessionnaires à partir d'octobre 2004. Elle comprendra toute une gamme de vêtements cuirs et textiles. Vous pourrez également la retrouver sur le prochain catalogue vêtements et accessoires.

Les blousons **Maxton** (à gauche) et **Dryten** (à droite) sont fabriqués en tout nouveau matériau : le TriTex. Cette matière légère et souple contribue largement au confort et au séchage de ces vêtements. Des emplacements pour incorporer des protections sont prévus.

Le Blouson **Halkin** est très classique mais sous des côtés rétro il comporte tous les avantages d'un vêtement moderne : Doubles coutures, protection amovible homologuée CE95 et doublure amovible coupe-vent.



La veste **Brompton** est taillée dans le même cuir de 1mm que le blouson et comporte les mêmes avantages mais elle a la forme blazer.



La Veste **Finbury** (à droite) est à la fois sobre et fonctionnelle. C'est la veste de tous les jours, quelles que soient les conditions atmosphériques. Composée en une seule matière imperméable elle comporte de nombreuses poches qui la rendent très fonctionnelle. La veste **Finbury** est également disponible pour dames.



contentinbritishbikes.free.fr

Pour ceux qui souhaitent un vêtement de plus léger et confortable, l'ensemble **Chevron 2** (ci-dessous) va les satisfaire. Il est composé d'une veste en nylon imperméable et d'un pantalon de la même matière et s'aérialise par dessus un ensemble de cuir ou textile. L'ensemble comporte des passepoils 3M réfléchissants, et de grandes poches extérieures.

La **Combinaison Decima Sport** (à droite) est déclinée en une pièce ou en ensemble complet. Vous y trouverez le logo Triumph sur les bras pour le blouson et sur les cuisses pour le pantalon. La coupe a été particulièrement étudiée pour vous apporter un maximum de confort et des renforts en Keprotec ont été mis en place sur les zones à protéger. La combinaison comporte une boosse sport, le blouson et le pantalon achetés séparément peuvent être adaptés selon la taille à la morphologie du pilote. Il y a également des tailles dames dans la série deux pièces.

Une nouvelle veste de tourisme a été étudiée. Particulièrement bien adaptée pour affronter le mauvais temps, la **Veste Sympatex Evo II** (ci-dessous) est à la fois imperméable, coupe-vent et respirante.

Composée à la fois de Cordura et d'Hizena associant la protection à l'effet déperlant, la nouvelle veste **Evo II** est l'arme absolue contre les intempéries auxquelles seront confrontés ceux qui roulent en hiver. Elle est disponible en Noir et Rouge dans les tailles XS à XXXL.

STAR LETTER



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

Letters

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

La toute première fois

C'EST courant Mars de cette année que j'ai décidé de faire ma première sortie avec le RAT. J'allais ainsi pouvoir découvrir autre chose, moi qui n'avais guère fait de grandes balades sur ma moto sportive et surtout n'avait aucune expérience de roulage en groupe.

De surcroît je n'avais jamais mis les roues sur ces routes tortueuses et montagneuses du nord de la Georgie !

Le plan était de partir du quartier général de Triumph à Atlanta pour rejoindre le village alpin de Helen en Georgie afin d'y déjeuner. A la fin de la journée j'en ai fait près de 500 km !!

J'ai eu depuis largement le temps de retourner à cette balade et encore plus aux gens que j'y ai rencontrés. Des personnes de tous âges et tous les genres qui étaient amies d'une même passion. Parcours de belles routes était aussi une nouveauté ... et une sacrée bonne expérience ... pour moi. Au début, étant donné que je n'avais jamais roulé en groupe, je réfléchis au milieu de ce beau, bien en sécurité parc (intense trafic de l'autoroute. Certains ont même besoin de faire de l'essence et tout le monde s'arrête pour les attendre sur le parking de Tossy. Je n'avais jamais été parmi un si grand nombre de motos, j'étais émerveillé par la véritable mer de motos qui avait envahi le parking, la plupart étaient des Triumph. Je ne peux pas me souvenir du nom de tout le monde mais ce dont je me souviens c'est que ceux qui roulaient Triumph étaient tous très sympas.

Pour déjeuner le parking ce ne fut pas comme à l'habitude d'aller près des machines, et s'en aller tranquille. L'objectif était de se retrouver à Helen en Georgie pour déjeuner. Cela me convenait. Comme je suis d'un caractère plutôt indépendant (Pourquoi vous que je suis vraiment fat pour rouler Triumph ?) j'ai quitté le groupe et suis parti me balader seul dans la Georgie du Nord. C'est un sacré beau coin pour faire de la moto, superbes virages, paysages incroyables, montagnes, et routes avec un super revêtement. J'y ai utilisé le gère de mes pneus comme jamais je n'avais eu l'occasion de le faire auparavant. Avant de me perdre complètement, j'ai décidé de rejoindre Helen. Sur ma droite je vis soudain un restaurant à l'arrêt, devant un bon paquet de Triumph. Je me suis arrêté car c'était, en fait, certain, le groupe avec lequel j'étais parti. J'ai débattu avec eux, bien discuté et ensuite il



Ci-dessus: Neil Wilmer, Todd Anderson, et Jim Callahan en balade avec les membres du RAT. A droite: la Daytona 2003 de Jim Glascock au TMA HQ à Newnan, GA.

Il fallu que je reprenne la route pour rentrer à Newnan. Quelques uns qui allaient dans le même sens se sont joints à moi et au bout d'un moment nous n'avons pas tardé à retrouver l'I-85 qui joint Atlanta à Newnan. Ces gens de l'Alabama sont vraiment sympas. Je suis tellement content de cette balade que j'ai décidé de venir leur filer un coup de main avec mon pack local de Decatur. Je suis enchanté d'avoir été pareillement accueilli par le RAT Pack d'Atlanta. Au cours du repas j'ai suggéré à Mr Callahan (le RPL d'Atlanta) de reconstruire cette sortie l'année prochaine ... Et il m'a répondu que « bien !! ». Ça sera même dans un autre lieu !! 4 ...

Oked vous voulez, et si vous voulez, Mr Callahan, je serai votre homme !!

Jim Glascock, Alabama USA



Déjeuner dans le village Alpin de Helen en Géorgie.



Un sacré parking à Dalton en Géorgie.

Une super journée

Merci Triumph pour cette merveilleuse journée – Sur notre Tiger de 1996 nous sommes partis avec ma femme de Brentwood dans l'Essex pour participer à la journée portes ouvertes et visiter ainsi l'usine. Ce fut un très intéressant. Nous sommes très heureux d'avoir pu voir de nos propres yeux le niveau auquel était arrivé la marque et surtout de faire cette visite en compagnie d'autres passionnés. Encore merci à tous ceux qui ont fait que cette journée fut un succès, vous êtes super !!

Kevin O'Brien, Essex, UK



J'ai passé les 50000 ... miles

MON 1200 Dayo a déjà eu les honneurs de Tarique, je l'ai emmené aux States en Avril 2001 et lui ai fait parcourir les USA pendant un an, je vous ai raconté cette balade dans le N° 26 de "Torque". Et bien le 22 mai de cette année après une petite balade de 22 miles, j'ai arrêté le moto, nous venions juste de franchir ensemble le barre des 50000 miles. Savons de bons en bons services, cela valait bien un verre de champagne. Avec cette moto, je me suis baladé en France, en Belgique, en Allemagne, en Espagne, en Irlande et bien sûr une année entière aux États Unis. Je viens juste de rentrer de Normandie où j'organise une balade sur les plages du débarquement. Dans toutes ces sorties je n'ai eu qu'un seul problème qui m'a empêché de rentrer un peu plus tôt à la maison : une chaîne brisée. Encore cette moto et je suis prêt à l'année. Sans une seule maintenance, toute une année au Canada. Je sais qu'il n'y a eu que 200 motos de ce type qui ont été construites, 125 furent vendues au Royaume Uni et le reste est parti pour les USA ... Je pense que je dois être le seul à avoir dépassé les 50000 miles avec l'une d'entre elles. Si toutefois vous en possédiez une vous pouvez me contacter pour m'en parler. Ces motos ont été conçues pour faire de la route et, tout au moins en ce qui concerne la mienne, de la route, elle en a parcouru et ce n'est pas fini !!

Phil Wighly UK



40 ans que je roule Triumph.

JE VOUS écrit pour vous dire combien je suis satisfait de ma Bonneville T100. Vous avez fait là une excellente moto. Quand elle est sortie j'ai tout de suite voulu en acheter une.

J'ai commencé dans la marque par un Triumph Tigress dans les années 60 (pour ceux qui s'en souviennent c'était un scooter 250cc 4 temps) et pendant que les autres allaient de café en café en Lambretta et autre Vespa, moi j'y allais en Triumph !! Après j'ai voulu avoir une vraie moto et je l'ai échangé contre un bicylindre T110, celui là même que vous voyez sur la photo. Je suis parti bosser en Australie et là bas j'ai eu un bon paquet de machines japonaises qui me servaient pour le travail ... Le fait de posséder une Triumph était désormais au stade de rêve. J'allais profiter de ma retraite pour restaurer un 650 Thunderball quand j'ai appris que Triumph ressortait des machines de ce type. Je n'ai pas pu résister à l'idée de m'en acheter une. C'était du tout ou rien pour le gars qui me l'a vendue. Je l'ai eue juste l'an dernier, pour le jour de mon anniversaire. Maintenant j'ai les cheveux gris mais le simple fait de rouler sur une machine qui porte en elle autant d'histoire m'a redonné une nouvelle jeunesse et quand je suis avec elle sur la route de Blackpool, c'est encore comme la première fois !! Nostalgie quand tu nous tiens !!

Rob Tracy, Cudgen, Australia

Depuis le siège arrière

Je lisais souvent les numéros de Torque que mon mariage ... mais je n'ai jamais eu l'occasion de trouver l'avis d'un quelconque passager !!

C'est après avoir accompli un superbe voyage au Maroc ces années (N d T ; voir page 20 pour plus de détails) que j'ai décidé de vous faire ces quelques impressions.

C'est Hervé qui a organisé cette aventure, bien sûr aidé de Pierre du Château de Fargueuil et de Lilian. Nous avons chaque jour pu suivre un réel book photos et détaillé qui tous les soirs nous a donné dans de superbes hôtels. Un superbe repos après une longue journée passée sur le siège arrière. Souvent, il est l'occasion de discuter avec bon nombre de gars qui étaient venus seuls. Ils m'avouèrent un peu tristement que jamais leur femme ou leur petite amie ne voudrait monter sur leur moto et qu'ils le regrettaient. Et bien mesdames, vous ne savez pas ce que vous loupez !! Bien que j'y sois venue un peu tard je vous jure que le fait de faire ces balades en tant que passagère, cela a complètement changé ma vie. Nick, mon mari ne m'a jamais considéré comme un simple sac de sable mais m'a toujours fait participer activement aux



Rob Tracy (Photo...)

... et tier 1



balades. Le fait d'avoir installé entre nous un moyen de communication particulièrement performant m'a tout de suite promu au rang de navigateur en chef !!

Certes sur le gisement, en tant que passagère je profite pleinement des paysages, ce qui n'est pas toujours le cas pour le conducteur. En fait être le moitié d'un membre du RAT ce n'est pas tellement désagréable !!

Certes, les filles, je conçois que toute une journée sous un casque ce n'est pas le pied pour les cheveux. Mais une fois au moins, faites à l'arrière de la bicyclette de votre gars le sac qui va contenir toutes ces petites bretelles fines, nous avons les yeux sans oublier le rouge à lèvres et la poche cheveux bien sûr ... et partez en balade.

Je vous assure vous serez séduites ... Au fait n'oubliez pas de lui faire acheter, juste avant, une selle grand confort !!

Liana Westcott, Buteaux, France



Nick et Liana Westcott en Novembre 2001.

Un jour avec ...

LE PEINTRE EN LETTRES

A 39 ans, Neil Barr, l'un des peintres en lettres de chez Triumph, passe la majeure partie de son temps à peindre à la main des filets sur les réservoirs des motos classiques. Son atelier est situé à Hinckley dans le bâtiment T1 de l'usine. Comment a-t-il acquis cette main si sûre ? Torque est allé l'interroger.

QUEL EST VOTRE PARCOURS PROFESSIONNEL ?

Cela fait un moment que je travaille dans des ateliers de peinture pour voitures. Je faisais des peintures spéciales pour les motos pour m'amuser... Et puis, il y a trois ans et demi, je suis rentré chez Triumph. Au début, j'étais dans l'atelier de préparation puis je me suis spécialisé dans le dessin de cette ligne dorée sur le réservoir, ce que nous appelons le « striping ».

COMBIEN DE TEMPS CELA VOUS A PRIS POUR EN ARRIVER LÀ ? CELA NE SEMBLE PAS UN TRAVAIL FACILE ?

Il m'a fallu à peu près six mois pour bien maîtriser la chose. L'un de mes collègues, plus ancien, m'a appris les techniques de base - Comment tenir le pinceau, trouver le bon mélange pour la peinture - ainsi de suite - toutes les choses qui sont indispensables dans ce boulot, tout n'est qu'une question d'entraînement. Entraînement et concentration ce sont les secrets de ce métier. En fait, avoir la main sûre n'est pas totalement indispensable - même si cela aide quand même pas mal - par contre il faut absolument que vous soyez concentré à 100% sur ce que vous faites.

FAIRE DES LIGNES DROITES SUR LE GALBE D'UN RÉSERVOIR, C'EST TRÈS DIFFICILE ?

Non, ce n'est pas si dur, pour obtenir une courbe régulière il suffit de déplacer en même temps le réservoir et le pinceau, et de garder un rythme régulier. Faire des lignes absolument droites c'est le plus difficile de même que les exécuter d'une façon absolument continue... C'est là où la concentration joue !!

RACONTEZ NOUS UNE JOURNÉE TYPE.

Et bien cela dépend sur quel poste je suis. Si je suis du matin je commence à 6 heures et je bosse pendant huit heures. Quand je suis d'après midi je commence à 14 h 15 pour finir à 18h. Je ne suis pas toujours sur la ligne de peinture à la main, j'ai aussi d'autres responsabilités dans l'atelier, à ne fait pas toujours faire la même chose, c'est plus intéressant, et surtout moins lassant, de pouvoir effectuer des boulots différents.

COMBIEN DE RÉSERVOIRS PEIGNEZ VOUS PAR JOUR ?

Cela dépend de combien on en a besoin dans la ligne de montage, cela peut tourner entre 30 et 35 par jour. Sachez qu'avant de les peindre à la main quand même que je les grave, cela prend pas mal de temps... Pour peindre un réservoir, il faut une dizaine de minutes, mais une dizaine de minutes de totale concentration.

QU'EST CE QUI VOUS BRANCHE LE PLUS DANS VOTRE JOB ?

Bosser dans le monde de la moto, tout le temps, j'ai toujours été passionné de motos et faire ma carrière dans ce milieu m'enchanté. Être reconnu dans son métier c'est aussi excellent pour le moral. Ici je travaille avec un grand nombre de gars qui sont passionnés par leur boulot. Faire un travail qui vous passionne n'est ce pas à cela que chacun aspire ?

● Si vous voulez voir le résultat de travail de Neil ou de l'un de ses collègues nous n'avons qu'à vous rendre chez notre concessionnaire le plus proche et admirer les filets qui ornent le réservoir d'une T1000... vous comprendrez que même dans notre société perméable technologique le travail à la main a encore sa place.

NOTICE

NO

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10



TRUMPER
NEIL BLAIR

cotentinbritishbikes.free.fr

Daytona 600 : 8 990 € TTC
1 € de plus = 1 an d'assurance offert



Daytona 600 : Vainqueur 2003 d'une des plus prestigieuses courses du Monde : la TT Junior de l'Isle de Man

Vous ne rêvez pas !

Jusqu'au 30 septembre 2004*, avec Triumph Assurance, votre Daytona 600 assurée pendant 1 an pour 1 € de plus** :

Devis et assurance immédiats 24h/24, 7 jours sur 7 via www.triumph-assurance.com

N° Indigo 0 820 00 1200

*Assurance Responsabilité Civile + Protection Juridique pour 1 EUR. Offre réservée aux clients achetant une Daytona 600 neuve en concession et souscrivant un contrat TRIUMPH Assurance de chez leur concessionnaire (sous réserve de satisfaire aux conditions de souscription). Des garanties supplémentaires peuvent être souscrites. Offre non cumulable avec d'autres offres en cours. TRIUMPH Assurance est un produit conçu et distribué par AMV Assurance, SAS de courtage d'assurances au capital de 150 000 EUR, RCS 330 540 907. Compagnie souscriteuse L'Equipe.

**selon les disponibilités du stock - Triumph SA se réservant le droit d'arrêter cette opération sans préavis.

599 cm³ • 8 990 EUR TTC • Bricolable et Moteur 4 cylindres à injection • Cadre, bras oscillant et roues en alliage d'aluminium léger • Suspension entièrement réglables • Freinage avant très puissant avec deux disques flottants.

TRIUMPH

www.triumph.fr

Bénéficiez des avantages Triumph avec : Triumph Assurance - Triumph Financement - Triumph Assistance
Garantie de 2 ans - kilométrage illimité. Une année d'adhésion gratuite au club officiel Triumph, le R.A.T. (Riders Association of Triumph)