

TORQUE

Numéro 37 - Automne 2005

INCOMPARABLE

La Daytona 675



www.britishmotorcycles.fr

INCLUS R.A.T. WORLD, LE MAGAZINE DU

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

GO YOUR OWN

UP FRONT

Il y a tout juste dix ans je m'occupais devant une feuille vierge et commençais à cogiter sur ce que le Rider's Association of Triumph devait être. Aujourd'hui le R.A.T. est devenu un club actif qui compte des milliers de membres dans le monde.

Pourtant une question nous préoccupe : la ligne de conduite depuis dix ans est-elle toujours d'actualité ? Nous l'avons posé à des membres actifs, des ex-membres, des concessionnaires dont les packs couvrent des pans heureux, etc... Et ce aux quatre coins de la planète. Nous avons même interrogés des concessionnaires qui ne savaient même pas que le R.A.T. existait ! Et quel fut le résultat ? Le voici.

Vous aimez :

Torque. Certains le voudraient mensuel, d'autres plus de reportages mais la grande majorité souhaite qu'il soit plus près de la vie du club. Les événements du R.A.T. Tous ceux qui ont participé à un événement en ont apprécié l'ambiance. Ceux qui n'ont pas pu partager cette expérience et qui le regrettent en attribuant la cause à une obligation familiale ou professionnelle.

Les différents packs. La possibilité de se rencontrer et de rouler ensemble. Pour les nouveaux, c'était mieux que dans n'importe quel autre club.

Vous n'aimez pas :

Payer une cotisation. Ceux qui n'ont pas renouvelé ont apprécié le fait de ne pas avoir payé. Ils ont préféré aux événements ou de participer aux activités de leur pack. La dépense ne se justifiait pas.

Devoir chaque année renouveler la cotisation. Problèmes postaux, ovérage en cours d'année, changement d'adresse, toutes ces raisons ajoutées au fait qu'il fallait de nouveau remplir un formulaire, envoyer un chèque, donner son numéro de carte de crédit, ont fait que les gens oublient de le faire.

Insignes, autocollants, ... La plupart des membres les laissent au fond de leur armoire, une marque seulement les considère comme une marque extérieure importante d'appartenance au club.

Les conclusions de notre enquête furent simples à tirer :

Sur chaque point nous avons voté à la majorité des voix. A compter du 1^{er} décembre, l'adhésion au R.A.T. y compris votre abonnement au magazine Torque - sera absolument gratuite. Pour adhérer, rendez-vous chez votre concessionnaire et remplissez le formulaire ou même plus simplement, inscrivez-vous directement sur le site Internet de la marque. Ce que nous vous demandons ? Renouveler chaque année votre demande afin que nous soyons sûrs de vous envoyer le magazine à la bonne adresse et de vous offrir à ce moment-là nos packs participatifs.

Le R.A.T. et autres autocollants seront disponibles. Si vous les voulez, envoyez un email ou une lettre à votre Responsable National et voici les nouvelles en retour.

La conséquence logique de cette évolution est simple à trouver. Nous allons continuer à pouvoir continuer toute notre énergie à vous proposer des événements encore plus originaux qui seront réalisés dans une mesure encore plus intéressante. Fini le temps où nous nous dispensions dans des tâches purement administratives. Nous pensons que c'est un immense pas que fait le R.A.T. pour ses membres. Nous allons vous proposer tout ce que vous désirez et cela ne vous coûtera pas un centime...

Quoi de mieux ?

Passer le mot, parlez en autour de vous, dites-le à ceux qui nous ont quittés...

Désormais, tous les propriétaires de Triumph se doivent d'être membres du R.A.T., ne serait-ce que pour être au courant de l'actualité par l'intermédiaire du Torque.

Le devenir du club est en bonne voie et l'espère vraiment qu'un maximum de passionnés de notre marque Mèche viendront grossir ses rangs.

Ned Webster
International Manager



Sommaire

4 Triumph News



Triumph nous a fait plaisir de présenter de tous nouveaux motifs par an. Exklusivité, voici tous les détails de l'étonnant Scrambler et de l'inimitable Daytona 675.

19 Triumph on-line



Vous voulez tout savoir sur Triumph, la gamme, les accessoires, les vêtements ou sur le R.A.T. ? Pour cela, une seule adresse et quelques clics suffisent...



Alan Cartwright nous donne ses impressions après avoir passé une semaine de rêve au guidon du Tiger 2006.



Quelques témoignages du Raid des Pyrénées espagnoles 2005. Voici ce qu'ont vécu 52 membres du R.A.T. plongés au cœur des Pyrénées espagnoles.

14 National Days



Le circuit du Mas du Clos accueillait la première édition des Triumph National Day en juin. Bertrand Goyez nous relate ce week-end très spécial.

26 Letters



Un Tiger à Taiwan et l'esprit de compétition en Rocket III sur l'île de Man. Voici, entre autre, ce qui vous attend dans ces pages...

britishbikes.free.fr

34 Une journée avec...



Alessandra Gasperini fait partie de l'équipe Triumph italienne depuis maintenant neuf ans et a contribué au développement rapide des ventes dans ce pays. Sa passion pour Triumph est immense, comme celle pour son fiancé.

Cahier central

R.A.T. World RW1-RW24

MEMBER ASSOCIATION OF
TRIUMPH

R.A.T. World



Vos news - Vos événements - Vos balades

Des motos et des personnes spéciales méritent une organisation spéciale. Le R.A.T. (Riders Association of Triumph) est là pour cela, faire se rencontrer des passionnés en toute convivialité. Des passionnantes journées sur circuit aux voyages de rêve, c'est tout cela que vous propose R.A.T. World pour venir partager de bons moments autour de votre passion pour Triumph.

RW22 Privilèges Membres

Des privilèges uniques et des avantages pour les membres du R.A.T.



www.britishbikes.free.fr

28 Gros plan - Au cœur de la Daytona 675

Voilà l'histoire du développement de cette nouvelle machine. Comment son style rompt avec les machines sportives et les premiers tours de roues.

www.triumphmotorcycles.com

TORQUE est publié bénévolement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hendkley, Leics, LE10 3ZP. Angleterre et envoyé directement à tous les membres R.A.T. Les numéros individuels coûtent 3,75 £.

Rédacteur en chef:
Production:

Simon Carter
Red Square Graphics

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

MODÈLES 2006 NOUVEAUTÉS

L'esprit Triumph c'est le respect de la marque et un certain sens de la distinction. Face à une concurrence qui propose des motos d'un même style, les produits Triumph cherchent vraiment à sortir du rang. Cette politique d'innovation est devenue encore plus nette depuis deux ans, et cette façon de faire se poursuit par la sortie de deux nouveaux modèles bien particuliers qui seront nos fers de lance en 2006.

La grande Evasion

SCRAMBLER

Pour 2006, un bi-cylindre parallèle Scrambler va venir s'ajouter à la gamme des Modern Classics, une version nouvelle de certaines motos de légende du passé de Triumph. C'est la nouvelle définition des motos modernes, célébrées par les passionnés des années '60 par Steve McQueen, qui s'inscrivent complètement dans un contexte urbain contemporain.

Machine à tout faire, à aller où bon vous semble, inspirée à la fois par la culture très relax de la Californie émolée, et par le goût du style des amateurs de scooters sur européens, le Scrambler a été développé

spécialement à l'intention des motards à la recherche de algo bien spécifique.

Trois peu de motos peuvent se réclamer uniques, mais le Scrambler en est une grâce à son style bien à part. Selle plate, petit phare, et un compteur de vitesse l'aident à bien marquer sa différence de même que la paire de silencieux qui remplit à tort de la selle. Le 865cc, double arbres à cames en tête, huit soupapes, refroidi par air du Scrambler comporte un vilebrequin calé à 270° conçu pour fournir une puissance douce et épuisée. Avec un alésage et une course de 90x68mm et un taux de compression de 9,2:1 le moteur est alimenté par des doubles carburateurs. La puissance maximale est de 55cv obtenue à 7000 tr/min avec un couple maximum de 6,6kgm disponible dès 5000 tr/min. Elle passe à la roue arrière par l'intermédiaire d'une boîte à 5 rapports et d'une chaîne.

Étant d'un cadre en acier tubulaire et de suspensions avant et arrière à longue course – une fourche télescopique 41 mm et des doubles amortisseurs chromés à ressort réglables en pré-contraints – le Scrambler est d'une construction solide de quoi éviter toutes les bosses. Son guidon large et haut et ses repose-pieds très élevés aident à la conduite et se révèlent particulièrement efficaces lors des manœuvres à basse vitesse. Les roues à rayons sont chaussées de pneus à crampons. Le freinage est assuré par des étriers double piston sur les freins avant et arrière.

Évidemment une telle machine bénéficiera d'une vaste gamme d'accessoires Triumph, améliorant son aspect et ajoutant des fonctionnalités. On y trouvera : un sabot moteur, une grille pour le projecteur avant, des plaques à numéros pour les côtés (évidemment avec le N° 278 en option), un compte tour, des guidons bracelets, un siège solo et un porte-paquets. La moto sera livrée en deux peintures bicolores : Caspian Blue et White et Tornado Red et White de façon à bien affirmer son côté rétro. Avec le Scrambler, c'est la Grande Evasion au quotidien !

La plaque numérotée, en hommage à Steve McQueen, est un des nombreux accessoires Triumph disponibles et spécialement développés pour le Scrambler.



En tête du peloton

DAYTONA 675

Il est rare qu'une moto se caractérise par sa spécificité, pourtant la Daytona 675 en est l'exemple parfait. Première trois-cylindres de moyenne cylindrée au monde, la Daytona 675 se distingue immédiatement par son aspect et sa sonorité inimitable. Ce moteur, parlons-en : un 675 refroidi par eau, 12 soupapes, de la nouvelle génération, compact, étroit, qui contribue largement à la finesse générale de la moto. Une

boîte à étage six vitesses très compacte qui réduit considérablement l'ensemble moteur-boîte et dont la quatre première est de présélectionnée disposition des rapports très rapprochée, optimisant ainsi parfaitement la puissance du moteur et son couple. Alliage et course de 74,0mm x 57,3mm et puissance maxi de 125 CV délivrés à 12500 tr/min, avec un couple de 72Nm à 11750 tr/min.

Destiné autour du moteur de la Daytona 675, le cadre tubulaire moulé occupe le dessus du moteur, accentuant encore l'étroitesse de l'ensemble. L'angle de chasse est à 23,5°, la chasse de 86,8mm et l'empattement de la moto est de 1392mm. La fourche inversée Kawasaki compose

de deux tubes de 41 mm est entièrement réglable en pré-contrainte, rebond et compression, tout comme l'amortisseur arrière à bobine séparée. Le bras oscillant en aluminium moulé de 574mm entre l'axe de la roue arrière et le point pivot, améliore sensiblement la suspension et le contrôle de la roue arrière. Le poids à sec de la machine est de 165 kg.

Les freins avant radiaux se composent d'un maître-cylindre qui commande deux étriers à quatre pistons, et de disques flottants de 308mm vont de pair avec un disque de 220mm à l'arrière. Les jantes d'un design nouveau sont en alliage léger à cinq branches et elles sont chaussées de pneus Pirelli Dragon Super Corsa très performants.

Le tableau de bord digital de la Daytona comporte les fonctions habituelles ainsi qu'un indicateur d'économie moyenne de carburant. Présent encore un chrono tour par tour jusqu'à 99 tours – bien utile sur circuit pour comparer ses temps au tour. Il vous détaillera également la vitesse moyenne et maxi à chaque tour. Petit plus, un indicateur du rapport de vitesse engagé et un témoin de moment idéal pour effectuer le changement de vitesse.

L'éclairage avant se compose d'un double optique très design extrêmement efficace, et d'un feu à led à l'arrière. Une gamme complète d'accessoires sera disponible pour la Daytona 675, incluant garde-boue avant en carbone, tige pivot. Un échappement Arrow Exhausts sera disponible (non homologué sur route, usage sur circuit uniquement). Le spécialiste Arrow Exhausts fournira également une ligne d'échappement en titane 6 kg moins lourd que celui d'origine et qui fera gagner 5 CV supplémentaire (uniquement réservé à un usage sur circuit, bien sûr).

Disponible en Scorched Yellow, Tornado Red ou Graphite Grey, la Daytona 675 sera la moto séduisante dont vous ne vous lasserez jamais. N'hésitez pas à grossir la file d'attente pour effectuer un essai chez votre concessionnaire, et ce début 2006.



Voulez-vous en voir plus, y compris les détails de la classique Rocket III ainsi que toutes les nouvelles couleurs ? Visitez www.triumphmotorcycles.com pour y lire les nouvelles, voir les photos et les caractéristiques de nos machines.

Adhésion au R.A.T. : du nouveau !



A partir de décembre 2005, prolongez votre contact avec Triumph d'un simple clic.

Visitez www.triumphmotorcycles.com pour vous tenir informé des news Triumph avec le magazine Torque.



Des motos et des gens - Adhésion au R.A.T. vous ouvre les portes de monde cycliste de Triumph.

Faisant suite à l'annonce de Neil Webber, en page 2, concernant les renouvellements d'adhésion au R.A.T., toutes les adhésions arrivant à échéance entre juillet et novembre ont été automatiquement prolongées jusqu'à fin 2005.

A compter du 1er décembre, vous pourrez renouveler votre adhésion et mettre à jour vos informations personnelles en ligne sur notre site www.triumphmotorcycles.com

Le renouvellement de votre adhésion et pour continuer à recevoir le Torque, un clic suffit !

Tout le détail sur "comment renouveler votre adhésion?" seront dans l'édition du Torque d'hiver 2005, en décembre.



Triumph au Mondial du 2 Roues

Comme tous les deux ans, se tiendra le Mondial du 2 Roues, salon de Venailles à Paris Expo. Cette édition aura lieu du 1er au 9 octobre 2005 de 10h à 20h avec nocturnes mardi et vendredi jusqu'à 22h.

Vous retrouverez bien sûr Triumph et tout son staff au Hall 1, stand 531, allée E.

Vous y découvrirez toute la gamme ainsi que les deux nouveautés 2005.

Tarifs : 12€ - 8€ de 12 à 18 ans gratuit pour les - de 6 ans.



Paul Smith et Triumph font la une de GQ

Les relations entre Triumph et Paul Smith sont florissantes. En complément des « Bonneville Limited edition », Paul Smith a inclus dans sa collection automne/hiver une gamme de vêtements à l'inspiration Triumph. Des bottes de motos et des blousons « vintage » en cuir font partie de la collection, mais aussi des T-shirts, jeans, portefeuille et quelques sacs seront inclus dans les gammes Paul Smith Jeans, Paul Smith Accessories, Paul Smith Shoes et Paul Smith Pink collections. Sir Paul Smith est enchanté de cette collaboration avec Triumph. « C'était génial de customiser ces Classic bikes et de collaborer ainsi avec une marque britannique qui fait partie de l'histoire et qui est une vraie success story ».

Les motos et les vêtements ont dernièrement reçu les honneurs de la presse en faisant la une de la bible des magazines "fashion", GQ, augmentant ainsi l'intérêt pour l'une des Bonneville Paul Smith.

Rouler en Triumph Tiger 2006



www.triumphbikes.free.fr

Texte : Alan Cathcart
Photos : Kyoichi Nakamura



Un succès reste toujours un succès. Cela fait 13 ans qu'est sorti le Tiger, le trail tri-cylindre routier, qui a évolué au fil des ans en une GT 'adventure tourer'. Ce Tiger, véritable bonne à tout faire de chez Triumph continue de générer un fort volume de ventes. Jugeons-en d'après les faits : la production de l'année du modèle 2005, prévoyant un total d'environ 3000 unités, a été précocement épuisée. Dès lors, au lieu de produire un lot supplémentaire de machines '05 pour répondre à la demande qui continuait, Triumph a fait avancer la production de la version 2006, avec les améliorations prévues. J'ai eu la chance de pouvoir essayer cette nouvelle version pendant une semaine et ce par tous les temps, et je n'ai pas été déçu.

Ceux qui avaient prévu que, pour 2006, Triumph équiperait le Tiger du tout nouveau 1050 cc à course longue de son tri-cylindre de pointe, vont être déçus.

En lieu et place, la version '06 du Tiger poursuit sa carrière avec le 955 cc amélioré. C'est une version corrigée du triple 79 x 65 mm à 12 soupapes DOHC, mis au point de la même façon que pour le Tiger de 2001, qui fournit 105 cv à 9500 tr/min, et un couple maxi de 92 Nm à 4400 tr/min. Toutefois, la dernière version 2006 du moteur 955 cc présente avec une nouvelle culasse, et est équipée maintenant des mêmes carters de vilebrequin coulés sous haute pression que ceux du nouveau moteur 1050 cc. L'ancienne tuyauterie externe à l'aspect complexe est, essentiellement à ses nombreuses durites apparentes est maintenant cachée dans le bloc, ce qui confère à l'engin un aspect bien plus séduisant.

Les carters à joint horizontal abritent toujours un vilebrequin traité à quatre roulements et doté à 130 degrés, équipé de pistons métalliques assurant un taux de compression de 11,65:1. Comme auparavant les doubles arbres à cames en tôle sont actionnés par chaînes sur le côté droit du moteur. La toute nouvelle culasse se voit munie de lumières révisées et de chambres de combustion modifiées, ce qui fournit un ensemble un peu plus efficace. Le moteur est alimenté comme avant par une injection séquentielle multi-point Sagem, à injecteur simple sur chaque cylindre située avant le papillon de chacun des corps de 45 mm de l'alimentation. La boîte six vitesses

comprend les mêmes rapports que précédemment, mais elle est équipée de pièces internes revues et corrigées qui adoucissent le fonctionnement. Un système spécial issu de la Daytona 650 et du nouveau Triple 1050 réduit sensiblement les bruits et les vibrations.

Le résultat des courses fait que les changements de vitesse sont notablement plus aisés et surtout plus doux à l'usage qu'auparavant. Le moteur 955i reprend sans à coups que ce soit à 1200 tours en 6ème que depuis 2200 tours jusqu'à la limite de la zone rouge à 10000 tours. C'est un plus, mais était-ce vraiment nécessaire car le couple maxi de la moto se situe à 4400 tours et que l'on se cantonne à ce régime ou que l'on tire les rapports jusqu'à 9500, il n'y a jamais de problème.

La répartition de puissance et de couple du trois-pattes est vraiment homogène et la cadence de **gate-to-gate** à moter la plupart des utilisateurs à jongler avec pour rester en permanence au régime de 2000 tours, un



Le double optique si fertile est permis transpercer le nuit.

J'AI EU LA CHANCE DE POUVOIR
ESSAYER CETTE NOUVELLE VERSION
PENDANT UNE SEMAINE ET CE PAR
TOUT LES TEMPS ET JE N'PAS ÉTÉ DÉÇU



plus pour ce genre de machine.

Cette flexibilité semi-automatique et le peu de nécessité de changer de vitesse rend incroyablement aisée la conduite du Tiger en ville ou au milieu des files de trafic lent. Cette partie révisée rend la boîte douce et ultra-précise (aucun besoin d'embrayer pour monter les vitesses), et l'action de la poignée d'embrayage est désormais si légère que vous n'aurez plus jamais de crampes. Six vitesses dans la boîte du Tiger c'est pratiquement une de trop, car étant donné la nature généreuse du triple, il décourage le changement de vitesses. A 160 km/h pour à peine 6200 tr/min tout juste, il n'y a pas de besoin réel d'une sixième surmultipliée. Rendez vous compte à 110 km/h on est à peine à 4000 tours... Il en reste autant pour atteindre la zone rouge. Et quand on sait que grâce à une courbe d'injection revue les reprises sont quasi instantanées. Six vitesses c'est pour faire comme tout le monde. Si Triumph ne l'avait

pas ajoutée, il y aurait eu le risque de se voir traiter d'économiseur de bouts de chandelles ! C'est le marché qui impose sa loi mais ce n'est pas toujours motivé. Cet ensemble moteur ensoivé se trouve dans un châssis sans modification notable, les mêmes suspensions Kayaba à l'avant et à l'arrière assurent toujours un roulage super-douce sur une grande variété de surfaces de routes. La qualité de confort du Tiger est très élevée, comme aussi la hauteur de selle ! Même en position la plus basse de 840-850 cm (réglable en tirant la selle et en modifiant le mécanisme par en dessous), le Tiger reste haut même à un conducteur de 1,80 m comme moi. Une des raisons de cette



Les valves à démontage rapide font de la Tiger une Grand Tourisme redoutable.

sensation de hauteur est la largeur de la selle douce et confortable. Une autre raison est peut-être le fait que Triumph vend plus de Tiger en Allemagne, où les conducteurs sont traditionnellement un peu plus grands que dans n'importe quel autre pays !

La protection minimaliste contre le vent, un simple petit écran monté sur une armature, signifie que dès les 130 km/h passés, les épaules non protégées en prennent un sérieux coup ce qui vous fera lutter pour tenir le guidon. Mais malgré le force du vent, le Tiger ne souffre d'aucune déviation de trajectoire à haute vitesse.

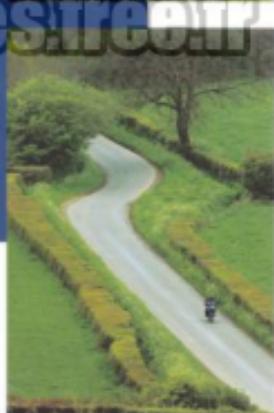
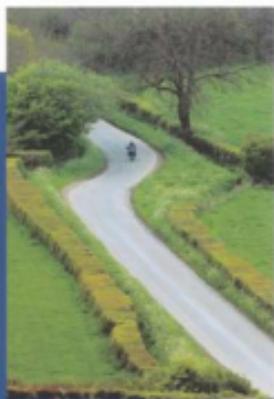
Toutefois la qualité essentielle de ce carénage rudimentaire est que le Tiger a fait bien plus mince que bien de ses rivaux à deux cylindres, et ce malgré le moteur trois cylindres plus large. L'une des conséquences est la facilité à laquelle la moto se laisse mener sur les routes sinueuses, en se moquant quasiment de la qualité du revêtement. Grâce à la suspension plus ferme et à la géométrie de direction novatrice introduite voici un an, la conduite du Tiger est plus précise, moins floue qu'auparavant et ce quelle que soit la vitesse. Cela est dû à un angle de 25,8 degrés et à une chasse de 88 mm, associés à un empattement de 1515 mm beaucoup moins lourd que les 1550 mm de tous les Tiger précédents.

La moto se mane aisément, n'est pas austère et inspire toute confiance, c'est également grâce au large guidon et à une position de conduite bien étudiée.

La grande selle et la position de conduite droite (peu fatigante à petite vitesse) offrent aux pilotes de Tiger un perchier élevé facilitant la

CETTE FLEXIBILITÉ SEMI-AUTOMATIQUE ET LE PEU DE NÉCESSITÉ DE CHANGER DE VITESSE REND INCROYABLEMENT AISÉE LA CONDUITE DU TIGER EN VILLE OU AU MILIEU DES FILES DE TRAFIC LENT





navigation à travers le trafic et permettant de savourer la campagne qu'ils traversent – de plus j'ai trouvé qu'elle donnait une excellente vue de ce que font les gens de l'autre côté de leurs haies, et que l'on ne voyait pas en conditions normales (ne me demandez pas quoi !!)

Même avec cette une suspension un peu plus raide, la qualité de confort du Tiger fait merveille, spécialement sur les petites routes départementales de l'Ouest de Stratford-upon-Avon dans les Cotswolds, où j'ai longé une rivière serpentant dans les collines, avec un virage au mètre, jouant sur les bosses qui cadrent les virages et le peu de lignes droites, le tout sur un fillet de gaz. Les 215 kg à sec se font oublier bien que l'amortissement de la suspension du nouveau Tiger soit aux antipodes de la mollesse de l'ancienne, il n'en résulte pas une randonnée cahotique, et il y a une bonne sensation de docilité ainsi qu'un confort accru.

J'ai apprécié la stabilité du train avant même sous un fort freinage, un freinage de chez Nissan assuré par une excellente paire de disques 310 mm qui offrent une prise très acceptable aux mâchoires à deux patrons qui les mordent. Ils supportent largement même soumis aux efforts supplémentaires requis par un passager et des bagages.

Le train avant, plus ferme, plonge nettement moins que celui de l'ancien Tiger, qui s'adaptait bien moins aux efforts auxquels il allait être soumis sur une piste route de campagne viruleuse à souhait obligeant le pilote à beaucoup de freinages violents.

Les rétroviseurs sont excellents, et alors que la machine est indéniablement large quand elle est chargée de bagages, les roues en alu coulé lui donnent une apparence de finesse très agréable.

Le Tiger 2005 sera décliné en Bleu, Gris métallisé et Orange.

Après avoir équipé le Tiger de sa nouvelle tenue 2005, il est facile de comprendre pourquoi les ingénieurs de Triumph n'ont pas continué dans la voie Trophy dont la production est désormais stoppée. Au lieu de cela, ils se sont astucieusement concentrés à raffiner le Tiger la transformant en une mangeuse de kilomètres quels que soit le terrain et les horizons. Le Tiger c'est l'arme du baroudeur dans toute sa splendeur. Elle contraste complètement avec la Sprint ST, la sportive-GT de la gamme qui va toucher



l'autre sorte de public qui envisagera une autre version du Trophée.

Avec ce moteur merveilleux, Triumph a toujours un avantage de dans le secteur tourisme. Les ingénieurs de John Bloor ont été très experts en traitant Triumph à la hauteur de ses concurrents avec ce 955i Tiger, arrivant même dans certains domaines à lui faire devancer la concurrence.

Dans le marché actuel de la moto, le Tiger est certes un des meilleurs compromis que l'on puisse trouver. Gentlemen, en selle, vous avez trouvé la moto qui va vous en donner pour votre plus juste prix !

Le drapeau qui décore mon casque flotte pour vous !!



DANS LE MARCHÉ ACTUEL DE LA MOTO,
LE TIGER EST CERTES UN DES MEILLEURS
COMPROMIS QUE L'ON PUISSE TROUVER

TRIUMPH
CLOTHING



GO YOUR OWN WAY

Casual clothing from Triumph.
Because there's always someone who wants to be different.

Product shown - Rabbone jacket with distressed flag t-shirt

www.triumphmotorcycles.com



1er Triumph National Days : pari gagné !

L'espace d'un week-end, 200 Triumph ont envahi la paisible région d'Arbois, dans le Creuse pour les Triumph National Days.

Certains n'avaient pas hésité à venir de Belgique, de Suisse, d'Italie, de Grande Bretagne et même un couple de Nouvelle Zélande ! Chapeau !

C'est sur le circuit du Mas du Clos qu'avait lieu cette première et les participants en ont pris plein les yeux tant ce site est magnifique ! Et, certes sur le gâteau, un soleil radieux et des températures caniculaires nous ont accompagnés durant ces deux jours...

Ce 1er rassemblement français était attendu depuis longtemps par beaucoup et de nombreux aficionados de Triumph se sont regroupés spontanément pour faire le déplacement ensemble.

Ainsi, des groupes de 8, 10, 15 motos... se sont présentés à l'entrée le samedi matin venant de Brest, Paris, Bayonne, Toulouse, Nice, etc...

Et quelques concessionnaires n'avaient pas hésité à faire le déplacement avec leurs clients





C'EST SUR LE CIRCUIT DU MAS DU CLOS
QU'AVAIT LIEU CETTE PREMIÈRE ET LES
PARTICIPANTS EN ONT PRIS PLEIN LES YEUX
TANT CE SITE EST MAGNIFIQUE !

pour participer avec eux à cette grande fête !
Au programme du week-end : du sport, du
tourisme et de la bonne humeur.

Du sport avec des sessions de roulage par
niveau, sur le tracé très technique de 3,1km.
L'encadrement était assuré dans la
décontraction mais avec professionnalisme par
Christian Hacquin et Bruno Borhul.

Ainsi ce dernier nous confie : « C'est un plaisir
de bosser avec Triumph au Mas du Clos.
Toute l'équipe est sympa et pro et nous
permet de passer deux journées agréables »
Les participants aux sessions de roulage ont pu
s'en donner à cœur joie, tant les conditions
climatiques étaient excellentes et la piste
superbe.

Leurs commentaires en disent long sur le
plaisir pris pendant ces deux jours.

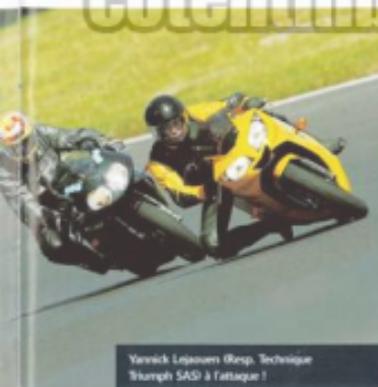
Raphaël/Montesson : « Super ! Le cadre, les
briefings des pilotes avant les sessions, l'accueil
du personnel. Pour ma part, les meilleurs
moments, et bien ce pourquoi je suis venu :
rouler sur la piste... et sur la route en essayant
la gamme 2005 sans contrainte »

Willard/Le Vesinet : « Que du bonheur ! Une
excellente idée, un choix judicieux avec un
circuit magnifique et génial à rouler, un vrai
rassemblement Triumph digne de ce nom
avec plus de 200 participants !! Un succès
inénarrable à voir la tête de gens le dimanche
soir.

Chaque session a été le meilleur moment...
du moment, c'était un week-end "circus" et
nous n'avons pas été déçus !! On s'est régalez
et ce rendez-vous est appelé à devenir LE
grand rendez-vous incontournable en France »

Du sport toujours, avec Kevin Carmichael qui a
étonné une fois de plus la foule avec des
figures de stant en Speed Triple 1050 de plus
en plus spectaculaires et qui a fait « garter »

cotentinbritishbikes.free.fr



Vareick Lejauners (Resp. Technique
Triumph SAS) à l'attaque !



En pré-qual la promesse de réaliser les
premières tours...



CI-DESSUS : Kevin Carmichael dans ses oeuvres...

A droite : Les plus sportifs ont pu exploiter le potentiel de leur machine



une Rocket III en wheeling et échappement libre...

Et Bruno Bonhuit n'a pas hésité une seconde lorsque Kevin lui a proposé d'être son passager pour quelques tours ou de jouer les obstacles humains lors de son show...

A sa descente de moto, Bruno a hurlé : « Ce type est fou !!! »

La partie tourisme était assurée par 3 road-books mis à la disposition de tous afin de découvrir les charmes de cette superbe région qu'est la Creuse. La balade vers le Lac de Vassivière a été une des plus pratiquées de par la beauté du site.

Le carron du Roadshow a également permis pour beaucoup d'entre-vous d'essayer ou de découvrir toute la gamme Triumph de la Rocket III à la Speed Triple en passant par la Thruxton ou le Tiger...

Le soir, le météo des plus clémente nous a permis de dîner en plein air avec le groupe de musique stéphanois Turn Over aux accents de soul et funk.

Pendant ce dîner, un tirage au sort a permis à certains de gagner des baptêmes de piste dimanche, en passant avec Bruno Bonhuit et Christian Haquin. Un souvenir impressionnant !

Mais aussi des places pour le Mondial du 2 Roues.

Un feu d'artifice venait clôturer la soirée pour certains, d'autres ayant décidé de prolonger la

Dîner en plein air : quel plaisir !





mat avec le groupe de musique...
 Dimanche, les sessions de roulage sur circuit et les essais routiers de toute la gamme ont repris dès 10h sous un soleil de plomb et dans une ambiance toujours aussi d'émotion et conviviale...
 En fin d'après-midi, pour beaucoup sonnait l'heure du retour et ce sont des mises régales et des vœux remplis de souvenirs que nous avons vu défilé...

Thierry/Belgique : « Bravo pour l'organisation de ces premiers Triumph National's Days ! Bravo et merci à vous et à toute l'équipe ! Je suis rentré en Belgique avec un sac de réservoir chargé de souvenirs plus sympas les uns que les autres ! Le moins que l'on puisse dire, c'est que les cylindres anglais seront avec amitié et bonne humeur ! Alors, rendez-vous au TND's 2006 !! »

Pour conclure, les bénévoles des Restaurants du Cotur qui tenaient pendant ces deux jours une consigne de casque vous remercient de votre générosité.

En effet, grâce à vous, ils ont pu récolter 300€ pendant le week-end.
 Toute l'équipe Triumph S.A.S n'a qu'un seul mot à vous dire : MERCI !
 Merci également à l'Office de Tourisme d'Arbrissol et à tous nos partenaires (Maximoto, AMV, GE Money Bank) pour leur aide apportée à la préparation de cet événement.

Merci à Benoit Dauser/BDC pour les photos de ce reportage. Vous pouvez retrouver toutes les photos des Triumph « en action » sur son site : www.bd-creation.com
 Notez que notre partenaire presse Maximoto diffusera un reportage complet sur ce 1er Triumph National Days dans son numéro de septembre.
 Le TND qui a été réalisé durant ces deux jours sera disponible fin septembre.

Pour le Triumph National Days 2006, nous vous donnerons toutes les informations (lieu, dates, tarifs, etc.) dans le Torque de décembre 2005.

LE MOINS
 QUE L'ON
 PUISSE DIRE,

C'EST QUE CYLINDRES
 ANGLAIS RIMENT AVEC
 AMITIÉ ET BONNE
 HUMEUR !
 ALORS RENDEZ-VOUS
 AU TND'S 2006 !





Individualité évidente.

Les pièces peintes Triumph sont le meilleur moyen d'exprimer votre personnalité avec votre moto.

Les pièces et accessoires d'origine Triumph vous proposent un large choix pour la personnalisation allant du Power Cruisers aux Modern Classics en passant par les Urban Sports.

Ces designs exclusifs comprennent les peintures Tribal des Rocket III et Speed Triple ainsi que la peinture Flame pour le Power Cruisers.

Chacune d'entre-elles se compose de motifs peints à la main et de très haute qualité qui se marient parfaitement avec les pièces standards. Les peintures personnalisées permettent ainsi de relever le caractère de votre Triumph.

Merci de visiter notre site web afin d'y consulter la liste des pièces ainsi que les tarifs ou contacter votre concessionnaire Triumph le plus proche pour plus d'informations.

TRIUMPH

GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

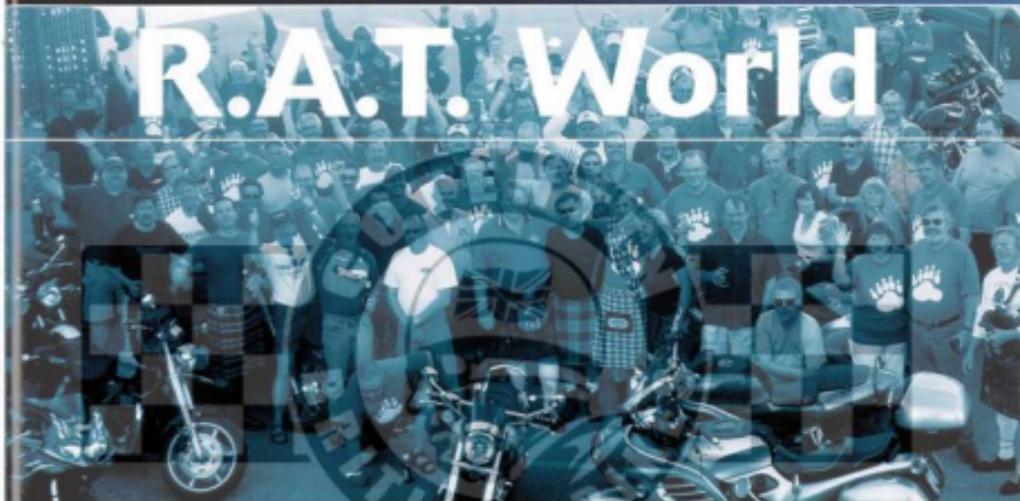
Les pièces et accessoires d'origine Triumph sont fabriqués selon les normes de fabrication d'origine pour offrir précision, longévité et performance. Ils sont conçus afin que vous puissiez exploiter le caractère unique de votre Triumph.

Un service unique
La garantie Triumph
Des prix compétitifs
Un produit d'origine

www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

R.A.T. World



Vos news - Vos événements - Vos balades

Nous sommes là pour vous aider



• **International Co-ordinator :**
Simon Carter
tel: +44 1655 89050 fax: +44 1655 45196
email: simon.carter@triumph.co.uk



• **France :**
Bertrand Goyez
tel: +33 1 64 62 38 32 fax: +33 1 64 62 38 30
email: bertrand.goyez@triumph.co.uk



• **Afrique du Sud :**
Mike Davidson
tel: 27-01-409 7185 fax: 27-01-409 4108
email: oab@comnet.co.za



• **Allemagne, Autriche et Suisse :**
Michael Nier
Chief Executive Officer K200 Triumph Germany
tel: +49 09 8075 9336 - 0 fax: +49 875 933 627
email: michael.nier@triumph.co.uk



• **Rainer Markert**
Dealer Development / R.A.T.
tel: +49 03 4075 9336 - 04 fax: +49 6075 933 627
email: rainer.markert@triumph.co.uk



• **Amérique du Nord :**
Jim Callahan
tel: 678-684-2005 (USA) fax: 678-684-2025
email: jim.callahan@triumphmotorcycles.com



• **Matt Weinst, Co-ordinator**
tel: 678-684-2000 fax: 678-684-2025
email: matt.weinst@triumphmotorcycles.com



• **Tim Jones, Operations Assistant**
tel: 678-684-2000 fax: 678-684-2025
email: tim.jones@triumphmotorcycles.com



• **Australie :**
Phil Hudson
tel: +61 3 938 9766 fax: +61 3 938 9798
email: phil@triumphmotorcycles.com.au



• **Benelux :**
Vincent Eck
tel: +31 725 48030 fax: +31 725 48032
email: vincent.eck@triumphmotorcycles.com



• **Grèce :**
Dina Kuffler
tel: +30 210 2549200 fax: +30 210 2542206
email: dina.kuffler@triumph.co.uk



• **Italie :**
Alessandra Gaggerini
tel: +39 02 934 5401 fax: +39 02 935 32375
email: alessandra.gaggerini@triumph.co.uk



• **Japon :**
Youko Onishi
tel: +81 03 3501 3474 fax: +81 03 3501 3469
email: rati@triumph-motorcycles.co.jp



• **Nouvelle Zélande :**
Lynita Glévoire
tel: +64 9527 0904 fax: +64 9527 0907
email: lynita@triumph.co.nz



• **Suède :**
Peter Gereban
tel: +46 028 680 07 25 fax: +46 028 680 07 85
email: peter.gereban@triumph.co.uk



• **Administration :**
Ben Gray
tel: +44 1655 89050 fax: +44 1655 45196
email: ben.gray@triumph.co.uk

UPFRONT

Avec Bertrand Goyez

Quoi de plus déprimant que la rentrée ?

Et bien avec le Riders Association of Triumph nous allons nous charger de vous remonter le moral !

Et ce de la meilleure façon qu'il soit avec des événements qui vont vous plonger au cœur de l'Histoire de France ou qui vous mettront des rêves plein la tête...

Vous hésitez encore ? Alors faites comme beaucoup de participants du début de saison et sautez le pas en venant à votre premier R.A.T. Raid !

Voilà ne serez pas déçu, je vous le garantis ! Et vous allez y prendre goût !

Au programme des week-end : bonne humeur, convivialité, un kilométrage raisonné et chacun à son rythme...

La recette idéale pour que chacun y trouve son bonheur...

Mais n'oubliez pas la dernière minute pour réserver car tous les Raids, les places sont limitées pour garder une taille humaine et la convivialité qui fait le charme des sorties du R.A.T.

Alors plus une seconde à perdre car la saison touche à sa fin mais nous ouvrirons déjà le programme 2005 qui vous sera dévoilé dans le Torque de décembre afin de préparer votre calendrier R.A.T. et ainsi ne rien manquer...
Je serai présent à Menton et en Corse. Alors ? Le vous y retrouve ?

Bertrand GOYEZ/R.A.T. 19, 30 Georges Fudaels Crosby Beaubourg
77 437 Marie La Vallée - Tel : +33 01 84 62 38 32 - GSM : +33 06 80 02 03 93
bertrand.goyez@triumph.co.uk



Ce que vous avez manqué au Printemps...

Pour plus de photos des événements :

- Volcans d'Auvergne : www.wistibi.fr/Triumphissoire
- Alsace/Lorraine : www.wistibi.fr/Triumphlorraine
- Stage Issoire : www.wistibi.fr/Triumphzratperf



Stage de perfectionnement/pilotage – Folembray : la sécurité avant tout !

Beau circuit, beau temps, bonne ambiance, bons pilotes/formateurs, voici les ingrédients pour qu'un stage de conduite soit une réussite totale !

Ce dimanche 15 mai, ce sont 10 Triumph qui se sont retrouvées sur le circuit de Folembray pour ce 1er stage de la saison.

Pour beaucoup, c'était le baptême du feu car n'ayant jamais mis les roues sur un circuit, une certaine angoisse se lisait sur les visages...

Vais-je y arriver ? N'est-ce pas trop sportif pour moi ? Et la chute ?

Angoisse vite dissipée par Vincent Bocquet (Vice-Champion de France Supersport 600) et David Fouli (jeune pilote de la GSX-R European Cup 750) de l'École Monneret avec lesquels se sont effectués les premiers tours de piste afin de reconnaître le circuit.

Très vite les exercices se sont enchaînés : position et équilibre sur la moto, freinage, passage en courbe, etc...

Toute la gamme Triumph était représentée : de Guillaume et Yves avec leur Speed Triple à Frédéric sur son T-Bird Sport (qui en a surpris plus d'un...) en passant par Jean Louis et son Trophy 4 ou André et sa ST.

Durant cette journée, chacun a pu trouver ce qu'il cherchait dans un stage de ce type : les plus sportifs ont ainsi exploré au mieux le potentiel de leur machine et découvert le plaisir de la conduite sur circuit avec les conseils de pilotes pro. Les autres ont acquis des techniques de pilotage applicables au quotidien pour une conduite plus sûre.

Beaucoup ont conclu cette journée en disant : pourquoi ne suis-je pas venu avant ?

Vous hésitez encore ? Alors, sachez qu'AMV (agence d'assurance Triumph) offre 10% de remise sur la prime d'assurance aux possesseurs de Triumph ayant effectué un des stages organisés par le R.A.T.

Merci à Vincent et David de l'École Monneret pour leur patience et leur professionnalisme. 2006 verra à nouveau une collaboration entre L'École Monneret et le R.A.T. afin de vous proposer à nouveau ce type de journée.



Raid des Volcans d'Auvergne : manège auvergnat...

Une 2nd édition qui restera dans les mémoires !

28 participants sur 17 motos étaient présents au rendez-vous, vendredi soir à l'Hôtel Le Paroiu à Issoire. 10 d'entre eux participaient pour la première fois à un R.A.T. Raid et ils ne furent pas déçus !

Samedi matin, c'est sous un soleil magnifique que le programme débute pour une « mise en jambe » par les virolos des gorges de l'Allagnon et une visite du village médiéval de Besse.

Ensuite, les choses sérieuses pouvaient commencer en montant au Ris de Peyrol à 1589 m pour découvrir un point de vue unique sur la région.

Quelques kilomètres après, la première pause gastronomique au restaurant Les

Tilleuls à St Cirgues de Jordanne fut justement appréciée.

L'après-midi, belles routes et visites étaient au programme.

En effet, le road-book permettait, à ceux qui le souhaitaient, de visiter les châteaux du Cantal ou de profiter du tracé parfait de la D922 de Jussac à Mauriac...

L'itinéraire se terminait par Besse et Super Besse, deux stations de ski réputées du Massif Central.

Samedi soir, rencontre avec les participants du Tour de France Triumph à l'hôtel et échange des impressions de cette première journée de découverte de l'Auvergne.

Dimanche matin, le météo était toujours avec nous pour partir à la découverte du Parc Régional des Volcans d'Auvergne !

Au programme, le Col de la Croix Morand (1401 m d'altitude) et sa montée de rive (bitume parfait et virages à profusion !), Le Puy de Sancy sans oublier pour certains, un stop à St Nectaire pour « ravitaillement » en charcuterie et autres produits du terroir ! Les plus prévoyants avaient laissé une petite place dans les saches ! N'est-ce pas Filii ??

Le Puy de Sancy, un circuit, pardon, une superbe route emmena les groupes vers le point culminant de ce week-end, au propre comme au figuré : le Puy de Dôme à 1465 m d'altitude qui offre un panorama exceptionnel sur les volcans et toute la région...

La joyeuse équipe termina le périple au restaurant du Volcan de Lemptegy en se donnant rendez-vous pour 2006 pour une troisième édition qui permettra de découvrir d'autres routes de cette région magnifique !

Nous tenons à remercier pour leur accueil et leur collaboration l'Hôtel Le Paroiu à Issoire, le restaurant Les Tilleuls à St Cirgues de Jordanne et le restaurant du Volcan de Lemptegy.



Morocco Adventure Raid

15 - 29 mai 2005

La fascination de l'Orient

Nous avons visité les villes impériales, parcouru les terres rouges de latérite, admiré les tours crénelées des minarets, pénétré les casbah en pisé d'argile et de chaux, adoré les médinas aux coupoles nervurées, rêvé devant les hautes dunes et le désert qui s'éloigne comme un oubli. Nous avons arpenté des oasis qui surgissent de nulle part, découvert les montagnes des différents Atlas fortresses posées là par la nuit des temps et médité devant la mer, illuminée. Au Maroc les gens ont l'imensité de l'espace dans le regard et vivent dans un monde souvent encore préservé du temps où les mirages ont des accords de réalité.

Notre équipe, comme à la recherche d'un horizon perdu a littéralement largué les amarres pour avoir, une fois la Méditerranée traversée, la révélation d'une véritable harmonie tant dans les paysages que dans les rencontres.

C'est Tanger la blanche qui nous a accueilli. Tanger tu comme l'on fait avant nous, et surtout à une allure bien plus calme, des gens comme Delacroix ou Matisse nous avons pu admirer les breluis intenses des façades qui contrastent largement avec les blancs un peu trop crus.

Au Maroc les noms des villes sont étés des ... Fes, El Rachidia, Zagora, Ouarzazate, Marrakech, Tafilaout, Essaouira, ... Ces noms ont la consistance et la saveur de ce qu'ils annoncent. Fes, à l'orée du premier jour nous a accueilli. L'Athènes de l'Afrique, la plus ancienne des cités impériales, la cité aux cents fontaines. Nous avons pu nous balader dans la vieille ville au rythme des pas d'un guide, véritable musée vivant de l'histoire de la ville au gré des temps et des dynasties. Nous avons pu appréhender l'Islam et en découvrir ses aspects les plus étranges.



The 2005 Morocco Adventure team.

Le désert nous a conquis pour la seconde soirée, certes ce ne fut pas sans mal ni sans incident mais le plaisir de cette nuit passée à partager les étoiles couchés dans le sable perdu au milieu de nulle part avec la grande durée comme compagnie a laissé à beaucoup comme un goût de "lovehazy".

Zagora la belle fut notre troisième étape. C'est la dernière cité avant le grand rien plus. La dernière douce avant le Sahara, à l'aïet savoir que le chant des minarets de Zagora porte jusqu'au fond de la vallée du Draa... maintenant que nous l'avons entendu il restera à jamais gravé dans nos mémoires.

Marrakech l'Almohade, les petits bars incrustés de bois de santal et d'ébène, le jardin Majorelle et l'ombre d'Yves St Laurent, et surtout l'incomparable place Jemma-El-Fna où les conteurs nous proposent d'incroyables histoires d'amour et de jalousie constellées de trésors cachés au fond de ruelles abondantes. Marrakech le royaume des marchands, des charmeurs de serpents et des baliseurs. Tafilaout nous a ouvert les portes de ses murailles de plâtre blanc. Nous avons découvert ce qui fait le silence de la nuit et la douceur du sud. Plus que toute autre cette petite ville oubliée nous a fait comprendre combien nous étions en retrait avec la vraie civilisation, celle qui vit avec le soleil et se nourrit au rythme des saisons.

Quand nous avons retrouvé la mer, à l'ri, ce fut comme si notre voyage allait se terminer. Nous avons auparavant, en traversant les faubourg de Guelmin, ressenti l'appel du Sud, celui qui va vous faire quitter la civilisation pour vous enfoncer dans le grand inconnu, histoire de vérifier que pour attendre Dakar il suffit de suivre la côte.

Essaouira la ville des artistes nous a ouvert son âme, certains en ont profité pour renouer avec le passé, d'autres pour préparer le futur. Essaouira c'est un peu magique, suffisamment occidentale pour rassurer les touristes, mais suffisamment orientale pour tranquilliser les habitants. Ici on préserve ce qui est le plus important au Maroc, une réelle authenticité.



Aux portes du Sahara.



Le vauveau du désert rencontre le crâne de l'année.

Il fallait bien rentrer. El Jadda fut une étape se o histoire, juste une étape sur la route du retour avec suffisamment de luxe pour faire oublier que bientôt tout cela allait se terminer. Lorsque nous avons revu les façades de Tanger chacun avait une certain spleen au cœur. Pourtant dans la dose de souvenirs à emporter comme un goût de trop peu, un goût qui ne fin éviter pas tout d'être nous à revoir l'année prochaine par le Maroc cela ne s'ingore le pas; cela se savoure et à petites doses à chaque fois !!

Merci à nos amis de MC Voyages qui ont assuré le coup même au devant des difficultés.

Merci à la COMANAV qui nous a transporté, et qui a permis un sacré repos plein de beaux rêves au retour.

Merci au Château de Fargueiro, un sacré Chateaufeu du Pape qui s'apprécie même au cœur du désert.

Et merci à tous les participants pour leur bonne humeur, leurs spontanéité, leur aide et leur réelle envie de se faire plaisir.

A l'année prochaine pour le spécial Morocco Tiger's Tour qui va vous faire découvrir ce que nous n'imaginiez même pas !!

Hervé Descamps



La navigation au Maroc réserve parfois des surprises.

Stage de perfectionnement/pilotage – Issoire : riders on the storm...

Cette célèbre chanson des Doors aurait pu être le point de départ de ce dernier stage de conduite de la saison.

En effet, en ce lundi 4 juillet, les 31 participants à cette journée sur le circuit d'Issoire en bordure d'A75 avaient des mines plutôt anxieuses compte tenu de la météo : orages et pluie !

Pas l'idéal pour débiter un stage mais une bonne expérience pour s'apercevoir que sur un circuit et dans des conditions extrêmes, une moto tient la route...

Après la présentation des pilotes formateurs (David Sciberras – Pilote Formateur au circuit d'Albi et conseiller technique d'Alexis Masbouj/GP125 et Cyril Huvier, pilote 1000 PromoSport, actuellement 2nd au Championnat) il était temps de commencer, après quelques tours de reconnaissances, les exercices de freinage et de positionnement sur la moto.

Ainsi s'enchaînaient des exercices pratiques, théoriques sur la piste et des séances de débriefing en salle afin de corriger les erreurs avec des conseils personnalisés.

Lors du déjeuner, pris en commun sur le circuit, le ciel fut plus décevant et la piste sèche, au grand plaisir de tous.

L'après-midi, c'est sur un tarmac parfaitement sec que les exercices furent pratiqués et le rythme de roulage de chacun déboulant comme confirmé! Ritue peu plus soutenu.

Enfin de journée, aux dires des pilotes formateurs, la marge de progression de chacun fut faible et nombreux sont ceux qui sont prêts à remettre ça l'année prochaine.

Alors, poujous pas vu ?

Bravo à Elodie/CM Grenoble et René/Milénium Moto – St Etienne pour être venu avec 24 de leurs clients !

Merci à Eric/Moto Plus Aulnat pour le prêt de la Sprint RS pour les pilotes formateurs.

Et merci à David et Cyril pour leur professionnalisme et leur bonne humeur.

Rendez-vous est pris pour 2006 pour ce nouveau stage à Issoire, Allés...



Raid d'Alsace/Lorraine :

vous prendrez bien un petit ballon ?

Grosse inquiétude à l'arrivée des 34 participants de cette troisième édition du Raid d'Alsace/Lorraine : la météo !

En effet, vendredi après-midi Gérardmer et sa région étaient plongés dans le brouillard et la pluie...

Pas d'encouragement pour un 6 juillet !

Mais samedi matin, tempête de gel bleu et routes sèches pour attaquer un parcours de 270 km.

Après s'être frayé un passage au milieu des spectateurs d'une étape du Tour de France cycliste, comme d'habitude des petits groupes se formèrent selon le rythme de chacun afin d'entamer les choses sérieuses que sont le col du Bonhomme, le col de la Schiuche ou la Route des Crêtes...

Tout cela au cœur du Parc Régional des Ballons des Vosges, autant dire un régal pour les yeux !

Après un déjeuner traditionnel, le menu de l'après-midi était consistant, jaugez plutôt : Ballon d'Alsace, Grand Ballon, Markstein où chacun pu apprécier lors d'une pause les charmes des danses traditionnelles...

Le retour à La Chaume de Balveurche fut un peu laborieux compte tenu des embouteillages du Tour de France...

Samedi soir, étant au cœur des Vosges, une choucroute s'imposait !

Non sans avoir pris l'apéro en terrasse comme l'avaient promis Pierre et Claudine de Bordeaux ! Lunettes de soleil et T-shirt de rigueur à 1300 m d'altitude alors que vendredi soir il était plutôt question de polaire et feu de bois...

Dimanche, 60 km avec une visite de la très charmante ville de Ribesvillé au milieu des vignobles sans oublier un passage par le Col du Calvaire.

Retour à l'hôtel pour le déjeuner de fin de Raid afin de dîner par un dernier repas traditionnel, ce week-end alacien.

Encore une belle réussite du R.A.T. Pack Moto Evolution 2 de Metz et de toute son équipe.

Merci à La Chaume de Balveurche pour leur accueil et rendez-vous est pris pour 2006...



A venir ...

Raid des châteaux Cathares :

23 - 25 septembre

Plus que quelques jours pour réserver pour ce R.A.T. Raid hors du temps !

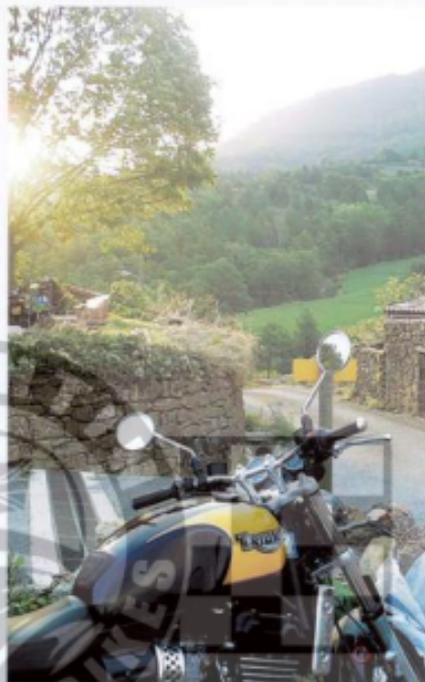
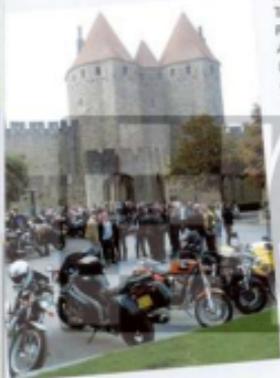
En effet, pendant ce week-end vous partirez à la découverte de

l'histoire et des Légendes de cette région au passé si riche...

Tout cela sous la houlette du R.A.T. Pack Boxer Bike/Toulouse. Alors, contactez vite Hervé, le Pick Leader pour préparer ce week-end « historique ».

Mais attention ! le nombre de places est limité à 35 personnes. Tous les renseignements sont disponibles sur le site du R.A.T. Pack Boxer Bike/Toulouse : www.rat-toulouse.com ou auprès d'Hervé au 06.23.41.41.04.

Le prix « tout compris » de ce week-end du vendredi soir au dimanche soir est de 159€ pers. Une formule spéciale destinée aux « JOUEUX » (120€) sera proposée, contactez nous...



Raid de Monaco/Menton :

14 - 16 octobre

Cette fois, nous pouvons vous en dire plus concernant les détails de ce Raid qui est devenu un grand classique de la fin de saison.

Comme nous l'avons précisé dans le numéro de juin, quelques changements sont au programme de cette cinquième édition.

Comme d'habitude, l'accueil se fera à partir du vendredi soir à l'hôtel Napoléon (www.napoleon-menton.com) sur le front de mer à Menton.

Samеди matin, nous quitterons Menton pour monter dans la montagne et un déjeuner dans une station de ski...

Ensuite, direction Digne.

La nouveauté 2005 résidera dans le fait que nous serons hébergés au Tonic Hôtel (<http://pro.wanadoo.fr/tonic.hotel.digne/>) où piscine et jacuzzi vous attendront dans cette célèbre station thermale pour la soirée.

Dimanche matin, nous reprendrons la route vers Monaco où nous nous séparerons après le déjeuner au prestigieux Monaco Country Club...

Bien sûr, le R.A.T. Pack Moto Deschamps/Nice vous a concocté des road-books « aux petits oignons ».

Au programme : la Turbie, la N202, St Etienne de Tinée, le col de la Bonette, le barrage de Serre-Ponçon...

Que du bon !

Réservez vite car le nombre de places est limité et certains d'entre-vous ont déjà réservé ce Raid depuis plusieurs mois !

Pour ce week-end exceptionnel le tarif est de 180€/pers pour les membres du R.A.T. (190€ pour les non-membres) pour 2 nuits en chambre double et 3 repas (dîner vendredi soir à votre charge).



Evénements 2006

Portugal Tours

Le R.A.T. en collaboration avec Motocadja Motorcycle Tours a le plaisir de vous annoncer une série de Portugal Tours pour 2006. Le Portugal est une superbe destination motocycliste, méconnue de beaucoup, mais offrant une grande diversité de routes qui appellent à la découverte. Ce pays, à l'histoire si riche, n'a pas encore été envahi par le tourisme.

Nous vous proposons au choix deux voyages.

Le premier, un trip de 10 jours, vous fera découvrir au cours des 2000km de balades sur votre propre moto, les plus beaux paysages du Portugal. Cela vous permettra de grimper à 2000 m d'altitude par la Serra do Espinho jusqu'à la "Montagne des Étoiles", de rouler au milieu de la "Vallée de Douro" ou encore de goûter au Porto...

Le deuxième voyage que nous vous proposons se fera sur 7 jours avec des Sprint 115.

Ces voyages seront proposés sur une série de dates entre avril et octobre.

C'est l'occasion unique de venir découvrir ce pays aux routes peu fréquentées et pour une nouvelle aventure motocycliste.

Tous les détails de tarifs et de dates vous seront communiqués dans la prochaine édition du magazine.

Pour réserver ou pour plus d'informations, merci de contacter Julian du Motocadja Motorcycle Tours au +351 91 850 2702, ou visitez www.motocadja.com.

Où encore, contactez-le : info@motocadja.com.

Des routes superbes et
un décor époustouflant.

Morocco Quad Adventure

Du 4 au 10 février 2006

Depuis 2 ans, nous emmenons les amoureux d'espaces hors normes dans le froid du Canada, cette année nous avons décidé de vous faire découvrir la beauté et la douceur de l'Atlas marocain pendant l'hiver.

Après avoir testé les moto neige, nous allons tester les quads.

C'est Marrakech la belle qui va nous accueillir et le massif de l'Atlas qui va être notre terrain de jeu.

Pour ce voyage hors norme il n'y aura qu'une dizaine de places, réservez vite !!

Le coût de ce voyage est de 1500€/pers et comprends le vol de Montpellier à Marrakech, la pension complète sur place,

location des quads, carburant, huile, prêt de l'équipement et un guide en permanence avec le groupe.

Ceci est un évènement MEB organisé par Hervé Descamps. Pour plus d'infos, contactez Hervé au +33 466 854 296 ou par e-mail au herve@motadsenbalde.net.

Tiger Raid de Camargue

15 -16 avril 2006

Cet événement est destiné aux possesseurs de Tiger et sera une excellente préparation du MEB Morocco Tiger Adventure. Deux jours d'un judicieux mélange de routes bitumées et de off road pour tester votre Tiger... Une première journée à parcourir les pistes de Camargue près de la mer et une deuxième journée au cœur des Cévennes.

Ce week-end est inclus (et gratuit) pour les personnes qui participeront au Morocco Tiger Adventure. Pour les autres, le coût est de 150€/pers et comprends le buffet du samedi midi, l'hébergement et le repas du samedi soir, le petit déjeuner et le buffet du dimanche midi et une visite surprise.
Contact : MEB, Pailhès, 30170 Monoplet - France. Tel : +33 466 854 296 e-mail : herve@motardsenbalade.net ou Bertrand à bertrand.goyez@triumph.co.uk

Cap Est Run

13 mai 2006

Comme avec le Mistral Run il fallait faire le retour !!

Donc, un Run long distance de Brest à Metz par les Nations et Départements sur 1100 km !

Les grandes lignes droites seront prosaïques, les paysages traversés seront encore plus divers.

L'itinéraire ne sera communiqué qu'une dizaine de jours avant le départ et nous pouvons vous garantir, à condition que vous apporterez un certain nombre de surprises.

Cela vous intéresse ? Contactez Bertrand Goyez bertrand.goyez@triumph.co.uk pour plus d'infos, ou Hervé par e-mail au herve@motardsenbalade.net.

MEB Morocco Tiger Adventure

Du 20 mai au 3 juin

Cela fait deux années également que nous invitons les amoureux de Triumph et leurs amis à appréhender l'Afrique en leur faisant découvrir les beautés du Maroc.

Pour 2006, nous vous proposons tout autre itinéraire et de visiter particulièrement quelques lieux que traversent les possesseurs de Tiger à venir "sûr" de la piste sur le sol africain...

Certes cela ne sera pas facile, certes il va nous falloir nous préparer très sérieusement à cette épreuve mais sachez qu'en fait cela ne sera pas un véritable raid tout terrain.

Nous allons tout simplement changer de terrain de jeu et permettre aux participants de découvrir un Maroc plus secret, plus authentique et moins connu que les étapes traditionnelles proposées par tous les autres Raids. 2500 km de balade au Maroc dont environ 300 sur des pistes parfaitement praticables.

Nous ne visiterons pas les hauts lieux du tourisme, nous ne logerons pas (sauf à une ou deux étapes) dans des grands hôtels 5 étoiles mais nous allons effectuer un certain nombre de bivouacs et découvrir de superbes petites auberges tout au long de ce voyage.

Une sérieuse préparation tant des machines que des équipages, un entraînement obligatoire pour tous lors d'une balade dans le sud de la France à Pâques 2006 seront nécessaires et le Tiger Raid de Camargue sera un parfait entraînement.

Tout cela pour arriver à ce que ce Morocco Tiger's Tour 2006 soit un voyage inoubliable.

Le Tiger Raid de Camargue est inclus dans le prix de 1300€/pers ainsi que la traversée bateau Gibraltar/Tanger et retour pour les participants et leurs motos (1 moto pour 1 ou 2 personnes) - les repas typiques et hébergements au Maroc et en Espagne - 7/2 pension en gîtes de qualité en chambres couples ou doubles ou en bivouacs - le Road-books - les Cartes - une Assistance légère en 4X4.

Le nombre de places est limité et les réservations ne seront prises en compte qu'à réception d'un acompte de 500€.

Pour plus d'informations contactez Hervé Descamps au +33 466 854 296 ou par e-mail au herve@motardsenbalade.net.

R.A.T. Raid des 100 Cols

Du 16 au 24 juin 2006

Cette superbe aventure vous fera passer par 100 cols durant une semaine sensationnelle ! Vosges, Jura, Alpes, Cévennes, Montagne Noire pour terminer par les Pyrénées...

A la fin de cette semaine vous aurez passé 60000 virages (nous vous proposons de les compter...) et vous serez un expert des épingles à cheveu et autres courbes !

Le nombre de places est bien sûr limité, donc réservé dès maintenant.

Le prix sera compris entre 500 et 600€/pers et comprendra les demi-pensions en gîtes où VVF, repas typiques, chambre doubles pour les couples - certaines visites incluses - Road-book.

Pour réserver ou plus d'infos contactez Hervé Descamps au hervé@motandserbalade.net ou Bertrand Goyez au

bertrand.goyez@triumph.co.uk.

Des centaines de virages comme celui-ci en une semaine...



Morocco Discovery Tour

Du 6 au 24 septembre 2006

Cette expérience marocaine est conçue pour toutes les Triumph de la gamme et va laisser la part belle au tourisme et à la découverte. L'hébergement sera de très haut niveau (triumph 471 au départ de Nîmes avec une étape en Espagne et un embarquement à Gibraltar). Préparez-vous à découvrir la magie du Maroc et à un déplacement total !

Pour réserver et confirmer, contactez Hervé Descamps au hervé@motandserbalade.net.

Ce voyage est réservé à 15 places, contactez au plus vite. Tarif dans la prochaine édition du Torque.

La magie du Maroc à découvrir en septembre.



LA MERIDIONALE

une autre façon de voyager...



Corse et Sardaigne

*Découvrez les charmes authentiques
des traversées de nuit.*

renseignements et réservations

N°Azur 8 00 26 13 70

gratuit appel local

www.cmn.fr

Spanish Adventure Tour

Du 7 au 18 octobre 2006

Nouveauté en 2006, et pour faire suite au succès des deux derniers Tour de France, nous sommes ravis de vous annoncer l'arrivée du Tour d'Espagne ! Départ de Bayonne le 7 octobre à l'aube, l'aventure suivra rapidement ! Les côtes rythmiques feront la meilleure partie du voyage, mais pour les atteindre il faudra sortir des sentiers battus. Attendez-vous à quelques surprises et à des rencontres inhabituelles dans les régions de Salamanque et de Séville. Ce tour ne

se concentrera pas sur les zones touristiques. Le faire serait une prise de connaissance superficielle de l'Espagne. Il s'agira plus de vous donner le parfum du pays dans sa totalité, et peut-être de vous donner la confiance nécessaire pour y revenir seul à l'avenir et explorer davantage.

Le prix d'inscription et le road-book seront disponibles dans la prochaine édition du Torque. Ce que nous pouvons dire aujourd'hui est que chaque jour verra un trajet de 300/400 km, qu'il y aura un jour de repos au milieu du tour, et que vous allez voir une bonne quantité de pays sans passer par les autoroutes !

Pour réserver, contactez Hervé sur herve@motardembalade.net.

A la découverte des montagnes espagnoles durant ce Spanish Adventure Tour.



Conditions d'inscription à un R.A.T. Raid :

Votre inscription à un R.A.T. Raid implique la participation à la totalité des activités du week-end (hôtels, restaurants, visites, etc...). Toute annulation d'une prestation moins de 3 semaines avant le Raid ou durant le week-end pour convenance personnelle (météo, timing, etc...) ne pourra donner lieu à aucun remboursement.

En cas de force majeure et avec justification éventuellement attestée, accident ou **remboursement** partiel ou total sera être envisagé en fonction des prestations ou frais qui auront été facturés au R.A.T.

Formulaire d'inscription aux R.A.T. Raids

Pour réserver votre participation à un R.A.T. Raid, il vous suffit de compléter ou de recopier le formulaire ci-dessous (un formulaire par R.A.T. Raid) et de nous le renvoyer avec votre règlement (chèque à l'ordre de Triumph SAS) à l'adresse suivante :

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

NOM :

Prénom :

Adresse :

Tél :

Mail :

N° de Membre :

Date de validité :

Machine possédée :

N° de châssis :

Veillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de
personnel) pour le R.A.T. Raid de

Around the Packs

Ambérieu en Bugey – Strike Motos (01)

Pour la fin de saison :
- 11 sept. : Run du Jura

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

Nice – Deschamps Motos (06)

Petit résumé du Run de la Bonette. 53 personnes attendues ce WE... 30 courageux à l'arrivée. Au réveil à 6h30, déluge et orage de grêle au programme. Arrivée à la concession 8h pour accueillir les courageux qui sont quand même venus ! Du Var pour certains...
Départ de la concession à 9h30.

Au programme : RN 202, Gière, Pierrelet, Roquesteron, Entrevaux, Gorges du Dakus. Une pause à Guillaumes avant de reprendre le Col de la Cayolle (où nous trouverons la neige et une chausserie particulièrement glissante). Barcelonnette, Jausiers, La Condamine-Chauleard.

2 km de tout terrain pour rejoindre notre restaurant. Après un repas partagé, chaque départ du resto vers 16h pour terminer par le Col de la Bonette (un peu frais à 2800 m !), St Etienne de Tinée, Auron, Isola et retour à Nice vers 19h.

Pack Leader Gilles Bogliolo au 06.03.49.7731 ou gilles.bogliolo@free.fr



Valence – Bouvier Motos (26)

- 4 septembre : Run du Mont Gerbier de Junc. Pique-nique à prévoir

Pack Leader de Valence, Patrice Vézian au 06.79.08.6730, ou patrice.vezian@wanadoo.fr

Quimper – Cornouaille Moto (29)

Beaucoup d'activités au sein du jeune R.A.T. Pack Cornouaille Moto de Quimper en ce début de saison, car pas moins de 9 événements entre les Runs et les Raids ont déjà été organisés et l'effectif s'en va grandissant, car ayant commencé à 2 participants en novembre, nous voilà à présent 15 passionnés par Triumph pour notre prochain Run de la côte de Granit Rose.

En début de saison les Montagnes noires, la presqu'île de Crozon, le Run des Triples Days sur les côtes nord Finistériennes, Roscoff, le 24h moto au Mans, le Run du Morbihan, le Run des Clerics Days sur le Pays Bigouden et le Pointe du Raz, le Run accompagnant l'Accueil des participants au Cap Ouest et la visite de la côte des Abers et de Granit, Joyeux vert Perrot, Guaret, le R.A.T. Rallye du Triumph National Days, le R.A.T. Rallye du Raid d'Alsace Lorraine. Alors à bientôt et venez nous rejoindre sur les magnifiques routes de Bretagne pour rouler ensemble.

Et voici un petit compte rendu d'une de nos dernières sorties...

Il faisait très beau pour ce 1er mai 2005 et c'est sous ce climat radieux que le groupe s'est lancé vers le Golfe du Morbihan et la presqu'île de Quiberon. Une fois encore le groupe s'agrandit avec 3 nouveaux membres qui se sont rapidement mêlés aux anciens (de 6 mois maintenant). Nous avons ainsi constitué la totalité du groupe arrivé à Port-Louis où nous attendaient les bénévoles. Port-Louis fut la

première visite et l'occasion de redécouvrir une belle citadelle militaire et l'entrée de la rade de Lorient.

Nous avons ensuite continué jusqu'à la Barre d'Elbeil et là encore un très beau coup d'œil sur cette côte bretonne très dangereuse à cet endroit. Il nous restait alors à longer la mer sur 25 km pour atteindre Quiberon où nous avons déjeuné à l'épicerie Le Rétro, à 3 mètres de la plage et sous le soleil breton. Ensuite nous avons poursuivi par la visite des alignements de Carnac et suivi la côte depuis la Trinité sur mer et ses chantiers de constructions de trimarans célèbres, jusqu'au prochain arrêt : Locmariaquer, charmant petit port à l'entrée du Golfe du Morbihan. Nous avons entamé notre visite du golfe jusqu'à Auray pour rentrer dans notre Finistère. Nous avions encore beaucoup de choses à voir pour finir le tour du golfe mais cela sera l'objet d'un prochain Run !

Pour finir la saison :

- 11 sept. : Run du Canal de Nantes
- 23 sept. : Run de la Côte de Légende
- 13/17 oct. : R.A.T. Rallye du Raid de Monaco/Menton
- 4 déc. : Run du Téléthon
- 4 déc. : R.A.T. Party de fin de saison

Pack Leader, Bernard au 06.6730.1094 ou bernard.seglen@aposte.net

Nîmes – Technic Motos (30)

Encore une réussite pour cette nouvelle édition du Run de Rocamadour intitulé cette année Rocamadour-Fénelon.

Au programme : des road-books judicieux dans les gorges et causses du Lot et découvertes du terroir par une gastronomie dont la réputation n'est plus à faire...

cotentinbritishbikes.free.fr



Nantes – Triumph Nantes (44)

- 16 oct. : Run des Bords de Loire

Pack Leader: Marc au 06.82.86.06.72 ou marc.bondron@wanadoo.fr

Orléans – Moto Service 45 (45)

Pack Leader: Jean Loup au 02.38.63.10.00

Lanester – Access Machine (56)

- 25 sept. : Run de Loomiquec

Pack Leader: Daniel au 02.97.81.68.68 ou access.machine@wanadoo.fr

Metz – Moto Evolution 2 (57)

Un Run des Classic Days qui a débuté sous une pluie tenace jusqu'au repas et que le soleil est venu remplacer pour toute l'après midi : heureusement ! Ça change vraiment la vie un beau ciel bleu et quelques viragos... Un bon week end de passé aux Côtes Moto Légende.

Samedi le soleil a même percé dans l'après-midi et dimanche c'est sous un délice qui n'a pas entamé notre plaisir que nous sommes rentrés au bercail. Comme d'habitude une bonne table d'hôtes et un lit bien douillet nous attendaient samedi soir.

Voilà en quelques mots notre week-end sans oublier un spectacle très sympathique avec des machines plus belles les unes que les autres, quelques grands noms de la moto et...une petite glissade sans gravité.



La suite pour 2005 :

- 18 septembre : Run de Bernkastel
- 14/17 oct. : R.A.T. Rallye du Raid de Monaco/Merion Run de Marseille Mais aussi des participations aux Pônes Ouvertes de la Bénécen, un déplacement au Mondial du 2 Roues, une participation active au Cap Ouest Run, etc.

Pack Leader de Metz: Raim Hauptmann 06.70.72.94.08 ou r.haupt@free.fr

Lille – Avenir Moto (59)

- 4 sept. : Run des 2 Caps

Informations et inscriptions auprès de Jean Rémy ou Mathieu au 03.20.53.10.25 ou avenirmoto@wanadoo.fr

Biarritz – TBC (64)

Le Raid d'automne prochaine organisation du R.A.T. Pack TBC aura lieu les 17, 18 et 19

septembre 2005.

Contrairement à ce qui avait été annoncé, nous n'irons pas en Cantabrie mais nous retournerons dans le nord de l'Espagne, au cœur des Sierras aragonaises : Sierra de Guara, les canyons et les villages abandonnés.

- 10/15 sept. : Raid d'Automne en Espagne

Pack Leader de Bayonne, Marc Hauvette au 05.59.42.23.95 ou eclair@club-averm.fr

Lyon - Roussillon Moto (69)

Xavier : 06.73.00.64.57, ou xybermut@guidant.com

Chalon-sur-Saône – Central Twin (71)

Pack Leaders : Thierry ou Dominique au 03.85.93.32.00 ou centraltwin@free.fr

Le Mans – Triumph Le Mans (72)

Rendez-vous était donné dimanche 26 juin à 8h30 à la concession Triumph Le Mans pour un petit déjeuner.

Départ vers 9h30 avec comme destination, St Malo par les petites départementales. Malheureusement au bout de quelques kilomètres, un violent orage tomba sur notre petit groupe de 12 motos, ce qui nous obligea à un arrêt précipité dans un café de Sillé le Guillaume.

Après une petite heure d'attente, nous sommes repartis en direction de Cancale où nous nous sommes arrêtés pour la pause pique-nique sur le port et dégustation de crêpes.

Dans l'après midi, direction St Malo par la magnifique route de la côte ou nous en avons pris plein les yeux.

Après la pause détente sur les remparts de St Malo, nous voici repartis vers le Mans par les petites routes de campagne et leurs innombrables virages.

Malgré le mauvais temps du début de Run, tous les participants ont été ravis de cette journée et sont prêts à recommencer l'aventure.





Rendez-vous est pris pour le prochain Run, le 25 septembre où nous irons visiter les bords de Loire vers Saumur et son vignoble.

Pack Leader : Joël au 02 43.80.59.77

Paris – ATS Bastille (75)

Le dimanche 3 juillet, le R.A.T. Pack ATS Bastille organisait son second Run. Le road book a entraîné les 21 participants vers la Champagne et ses magnifiques « coteaux ». Le soleil était au rendez-vous et la journée fut très agréable. Après un déjeuner dans une auberge de Courthézy, proche de Dormans, nous sommes revenus vers Paris par le Crépus et ses agréables routes ombragées. Le sourire était sur toutes les lèvres, nous nous sommes donnés rendez-vous en septembre pour une nouvelle balade et un déplacement au Bol d'Or.

Pack Leaders : Patrick au 06.11.70.15.54 ou Yves au 06.11.70.15.54



Montesson – Diagonale (78)

- 18 sept. : Run de l'Eure et Loire

Pack Leader, Audrey au 01.39.13.44.94 ou diagonale.moto@wanadoo.fr

Versailles – Manicourt (78)

Encore une fois une belle balade avec le Pack Manicourt ! Malgré une météo annoncée comme catastrophique, nous n'avons pas vu une goutte de pluie et avons même eu trop chaud par moments ! Ce dimanche 15 mai, on s'est retrouvé à 27 chez Manicourt à Versailles. Comme d'habitude, un café croissant avant de démarrer. Un petit arrêt ensuite à l'entrée de "La Bonneville" pour immortaliser la journée. Le matin, un groupe de 11 personnes s'est détaché du groupe principal avant de nous retrouver le midi, ce qui a mis un peu de piment ! Merci le road book et les photocops de cartes routières ! Après un bon repas le midi, une promenade digestive s'imposait dans Senlis. Une petite visite et on est remonté sur les motos pour attaquer le mordant de choix le pays de Thelles. De magnifiques panoramas colorés et étendus, des longs enchaînements de virages et colorés en descente certains se sont lâchés

mais on ne donnera pas les noms, hein Bernard !, des routes minuscules au milieu des champs et dans la verdure (Tiger approved !!). On s'est quitté vers 18h30 à Auvers-sur-Oise devant une bonne bière. Un bon moment passé ensemble avec les fiolètes du premier jour et aussi des nouveaux. RDV en septembre pour le Run du Gâtinais Français. Merci à tous.

- 11 sept. : Run du Gâtinais Français

Informations et inscriptions auprès du Pack Leader Pierre-Yves Le Gal au 06.62.86.83.25 ou pierre Yves.le.gal@freebee.fr

Amiens – Kilomètre 66 (80)

Sortie du 3 juillet

20 personnes avaient répondu présentes à la sortie proposée par le R.A.T. Pack Kilomètre 66 à Amiens.

Des membres du club AMM80 (Association des Médecins Motards) s'étaient joints au groupe. Christian Dubreucq avait confié des motos d'essai à plusieurs participants, de sorte que le Rocket II, le Speed Triple 2003 et surtout la nouvelle Speedmaster au moteur 900 cm³ ont pu être essayés à tour de rôle. Au menu, une petite mise en jambes sur des routes sinueuses et étroites pour bien s'échauffer, puis des routes plus roulantes au confins de l'Oise constituaient le parcours. Un bon rayon de soleil a réchauffé les plus frileux jusqu'à l'auberge du Canard où la table a fait le miel.

La Picardie est une région de gastronomie encore un peu méconnue, mais il existe une grande tradition de qualité se déclinant autour du canard, des produits de la pêche et des petits légumes qui poussent dans les horizons, ces fameux terrains entourés d'eau remontant à l'époque romaine. Nous encourageons tous les amoureux de la gastronomie à prendre contact avec la corporation qui leur indiquera



Et bien sûr, la bonne humeur habituelle de toute l'équipe rnoïse...

- 16/17 sept. : Run de la Montagne Noire
- 23 oct. : Run des Cévennes
- 12 nov. : Run de Cadeaques

Pack Leader : Armand au 04.66.68.71.00

Toulouse – Boxer Bike (31)

Journée Essai, le 3 Septembre, Et bien sûr le Raid des Cathars du 23 au 25 Septembre.

Mais aussi :

- 16 oct. : Run
- 19 nov. : R.A.T. Anniversary Party
- 11 déc. : Run

Retrouvez toutes les photos des sorties passées et le programme des prochaines sur notre site : www.rat-toulouse.com ou contactez Hervé au 06.23.41.41.04.

Réunion du Pack chaque premier lundi du mois à 20h au bar « le 42ème Avenue », rue du Port Montaudran à Toulouse.

Bordeaux – Zone Rouge 33 (33)

Café, croissants, jus d'orange au magasin et en route direction l'estuaire de la Garonne. Un nombre idéal de participants (16 machines), du grand soleil et le décor est planté pour une journée d'été comme on en rêve.

Une première partie avec des routes qui serpentent le long des châteaux les plus prestigieux du Bordelais jusqu'à la pointe de Grave où nous avons embarqué pour une traversée de l'estuaire. Royan nous tend les bras ainsi que 2

"Charentais" qui se joignent à nous pour aller au restaurant situé en face de la mer avec vue imprenable sur la phare de Cordouan. Le retour s'effectue côté Charente Maritime sur une route sinueuse que beaucoup découvraient. Un stop à Talmont nous a permis de parcourir à pieds un petit village au charme typique et de nous déshabiller. Retour sur Bordeaux en attendant de nous retrouver pour le prochain Run de la rentrée programmé le 25 septembre direction Sarlat en Dordogne.

Pack Leader de Bordeaux, Jérôme Taormina au 06.74.35.0732, taormje@sb.cic.fr

Montpellier – Pascal Moto Ouest (34)

Run des Gorges, 8 Mai 2005.

Motards et motardes étaient au rendez-vous devant le lieu habituel pour le R.A.T., Pack de Montpellier par un éblouissant temps printanier. On entendait murmurer des commentaires de satisfaction parmi ceux qui avaient affronté la neige seulement un mois auparavant, au Raid de Rocquafort ! Les 30 motos sont parties à 9h30 précises et avaient vite fait de quitter les grands axes pour emprunter les petites routes champêtres en passant sur le Vidourte à Sommières puis filer vers St Hippolyte du Fort, Lasserre, St Jean du Gard et la mythique corniche des Cévennes. Pause "raf" croissants au col de Saint Pierre où nos plus jeunes "Triumphistes" du R.A.T., Pack Pascal Moto Ouest ont rejoint le groupe.

(Classe 2 ans 1/2 et Constant 11 mois) grâce à leur parcours pionnier sur Legend et Side-car Speed Trip. Belles notes, dérogées et virages à volume ont offert à tous la possibilité de frissonner de plaisir, chacun à son rythme.



Le merveilleux village de Ste Enimie était notre lieu choisi pour le pique-nique. La balade redémarra à la porte des gorges du Tam où nous avons pu frôler les gigantesques rochers en serpentant le long du fleuve jusqu'à Meyrieux, pause rafraichissements et nombreux accueils des patrons du restaurant datant du XVIIIème siècle. La descente de l'Espyrrou restera sûrement un des moments les plus spectaculaires de la journée.

Après d'innombrables virages en épingles à cheveux négociés avec brio par tous et célébrés par certains, les nôtres se sont quittés après une courte pause à l'entrée de Valleraugues, village dominé par le Mont Agoual. Motard au revoir des motards ? "C'est quand la prochaine balade? C'était génial !"

Pour la rentrée, encore un beau programme :

- 11 sept. : Run de Faugères avec visite de caves...
- 14/16 oct. : R.A.T. Rallye du Raid de Monaco/Menton
- 6 nov. : Run de la Ste Baume/Ste Victoire

Pack Leader(s) : Bernard 06.99.08.66.20 et Patrick 06.82.91.72.80
Montpel.motops@aol.com

Grenoble – CM Grenoble (38)

Le programme était séduisant pour ce Run du Vercors, aussi nous avons prévu une bonne vingtaine de participants, c'était sans compter sur les prévisions météo qui étaient plutôt pessimistes, « temps couvert accompagné de violents orages dans l'après midi ». C'est ce qui explique qu'à l'heure du départ il y avait sept motos, pas une de plus. Ce n'est pas grave, on y va quand même, avec un peu de chance on passera à travers les gouttes.

A 10h la petite troupe s'élançait. Le temps est couvert et la route humide dans les gorges d'Engins. Arrivés à Lans en Vercors le temps s'éclaircit un peu, nous passons les gorges de la Beurre et montons sur le plateau du Vercors. A



la surprise générale, le soleil est là, grand ciel bleu et pas un nuage !!

Nous poursuivons jusqu'au col de la Bataille où nous faisons halte pour casser la croûte. Nous poursuivons en direction du col des Limeouches pour basculer dans la Drôme, puis nous descendons par des petites routes sinueuses en direction de Die.

La remontée vers le Vercois se fait par le col du Rousseil, le revêtement est bon et les virages s'enchaînent sur 15 Km !! Petite halte pour savourer ce bon moment et on repart car le temps se couvre. Petite montée sympathique par bois Barbu et retour à Villard de Lans. Petite pause histoire de se rafraîchir, puis c'est Lans en Vercois, St Nizier et enfin Grenoble. Finalement nous avons fait notre balade de 300 Km sans une goutte de pluie, sans doute avons-nous forcé le destin...

Dans notre programme 2005, nous avons prévu de participer aux Triumph National Days et au stage de conduite d'Issoire.

Ainsi 11 équipages se sont rendus aux TND qui se déroulaient au Mas du Clos. Certains d'entre nous ont pu piloter sur circuit pour la première fois. A entendre les commentaires, le dimanche soir, tous étaient satisfaits des roulements sur circuit et du spectacle.

Il y avait également 11 équipages Grenoblois pour le stage de conduite d'Issoire. Plus de la moitié n'avaient jamais roulé sur un circuit et ont pu bénéficier des conseils des deux formateurs. Il y avait quindi même une petite appréhension avant le départ de la première séance. Surtout que la pluie tombée le matin a rendu la piste plutôt glissante ! Il faut être doux avec les freins et la poignée



directeur.

Les blancs de roulage de l'après midi se sont déroulés sur une piste sèche ce qui a permis à chacun de rouler à son rythme et de se faire plaisir.

Pour fin 2005 :

- 11 septembre : Run des grands cols

Pack Leader de Grenoble, Christian Ganguet au 04.76.81.23.92 ou christian.ganguet@wanadoo.fr

St Etienne – Millenium Moto (42)

Wilfried, le Pack Leader, et René, le concessionnaire dit « le Boss », n'ont pas hésité à faire des déplacements en masse pour le 1er Triumph National Days ainsi que pour le stage de conduite d'Issoire.

Pour ce dernier, ce n'est pas moins de 15 motos qui ont participé à cette journée de perfectionnement pilote.

Pik ce doute que les prochaines dates soient aussi suivies par ce sympathique R.A.T. Pack.

- sept. - août à définir
- 1718 sept. : R.A.T. Rallye du Bol d'Or

Pack Leader de St Etienne, Wilfried Tudela au 06.12.55.22.77



les bonnes adresses gourmandes.

Les prochaines sorties

- 3 sept. : Run sur invitation, à l'initiative du club AMM80
- 10 sept. : Run de Croix en Ternois - pour assister aux très belles journées moto anciennes organisées par le CAJMAN de Lille.

Toulon – Road Spirit (83)

Pack Leader : Didier au 06.11.03.01.36

Limoges – Moto Move (87)

Une fin de saison alléchante pour ce R.A.T. Pack :

- 17/18 sept. : R.A.T. Rallye du Bol d'Or
- 2 oct. : Run du Périgord Blanc avec visite du Château de Hautefort

Informations et inscriptions auprès du Pack Leader : Frédéric Astier au 05.55.33.76.40 ou 06.77.83.47.23 ou frederic.astier@wanadoo.fr

Joinville – Joinville Trophy (94)

Informations : contact@joinville-trophy.net

Beaumont sur Oise – Beaumont Moto (95)

Richard, le concessionnaire m'a fait l'honneur de me demander d'assumer le rôle de Pack Leader. Pour que tout soit parfait le 18 septembre, comme pour toute sortie d'un pack, plusieurs reconnaissances du parcours s'imposent.

Arrivée à la concessionnaire sur place. On attende !

: une splendide Bonneville était mise à ma disposition pour chercher des virages et des petites routes sympas entre Chantilly, Raray, Pierrefonds. A la lecture de la carte, c'était pas gagné, toutes les nationales étant désespérément droites. J'ai trouvé un itinéraire somptueux qui fait traverser trois forêts, qui tourne beaucoup et qui permet de rouler sur un grand circuit touristique.

Je pensais devoir restituer la Bonneville le soir même. Deuxième surprise : "tu la gardes toute la semaine si tu veux". J'en ai vraiment bien profité, un bruit hyper sympa, des trajectoires très chouettes et des inclinaisons surprenantes, je me suis régalé. Merci Richard !

- 18 sept. : Run des Châteaux de l'Oise

Pack Leader : Jean Jacques Jean-Jacques.Brault@wanadoo.fr
Et plus d'infos sur : www.beaumontmoto.com

Nouméa – Sud Motors (98)

Pack Leader : Pierre Louis_pilou@orange.fr

SUISSE

Sion – Supermotorama

Pack Leader : Robert au 0079 342 4625 ou robert.pruident@alienz-suisse.ch

BELGIQUE

13 Juin: Journée circuit à Folembray (France)

La 2nd édition de la journée sur le circuit de Folembray a été organisée par les R.A.T. packs de BMC, Motorservice Sterckx, Mourin & Co, Bourdeaux Sports, Burger, Blazefret.



Une bien belle journée au circuit !!

Waterloo et d'autres concessionnaires Belges sans R.A.T. packs.

Une quarantaine de fans ont participé à cette journée supervisée par Motoren & Tomme Kalfel dans des conditions climatiques enssoleillées.

La journée a commencé tôt pour les participants : l'heure du départ des activités était fixée à 8h15.

Après le briefing d'accueil, les pilotes ont été divisés en groupes avec 3 programmes différents en fonction de leurs niveaux et attentes :

1. Perfectionnement à la conduite
Cette formation était destinée aux pilotes qui veulent améliorer leur technique de conduite en sécurité.
Les exercices suivants ont été expliqués en théorie, puis mis en pratique sur le circuit : slalom, technique de virage, freinage et évitement d'obstacles en courbe, exercices avec vitesse enclenchée sans freinage.

2. Initiation au pilotage
Cette formation était destinée aux pilotes (spécifiquement) devant améliorer leur technique de pilotage sur circuit.
Les points suivants ont été traités : technique de prise de virage, débruitement, exercices avec vitesse enclenchée sans freinage, technique de rétrogradage, technique de freinage.

3. Séance libres (pour les pilotes confirmés)
Après un déjeuner mérité (Merci à Rudi pour le buffet extérieur) et la dernière "thérapie de groupe", la journée s'est terminée à 17h00 après des séances libres pour tout le monde. Un événement réussi qui sera reconduit l'année prochaine !!

Angleur – Fun Bike

Balade du 25 juin : 28 motos, 48 participants ont répondu à l'appel.
Une belle promenade de 250 km, à la découverte des petites routes des Ardennes. Le





midi pour se restaurer, un arrêt à Clerveaux. Seul inconvénient, une bonne averse, seulement 50 km après notre départ, qui a découragé quelques participants. Merci à Jean-Pierre pour ce joli tracé. A Pleu et tous les autres pour leur présence

Evénements futurs : Contactez Gérard Pibit, E-mail: fun.bike@worldonline.be

Anvers – Garage Burger

Le R.A.T. Pack du Garage Burger a rejoint l'événement motocycliste des 1000 virages qui commence à l'est de la Belgique pour continuer vers le Luxembourg et terminer en France.

Nous sommes partis du garage Burger (Concessionnaire Triumph de la région d'Anvers).

Le samedi, nous avons roulé 380 km par les Ardennes belges et françaises. Les routes très techniques du Luxembourg à la fin étaient éprouvantes.

620 participants ont participé à l'événement du week-end.

Nous avons vu de nombreux Triumph comme les nouvelles ST, des Speed Trikes, Daytona 600 et quelques Tiger. Un des membres de l'organisation est un journaliste



Une fois de plus la Rocket III a fait le spectacle

moto qui a pris le peine de monter le Rocket III sur le podium du groupe de rock local "Roadhouse".

Beaucoup de personnes espéraient que la Rocket était une sorte de prix, ils ont eu tort... Nous avons apprécié la musique du groupe et le délicieux barbecue.

Nous attendons l'édition de juin 2006 qui se fera au Luxembourg à l'occasion du 50ème anniversaire.

R.A.T. run reprise du run d'ouverture: Dimanche 17 Juillet 2005

La balade a eu lieu dans des conditions froides et humides.

Comme les participants ont beaucoup aimé le trajet, nous avons planifié une reprise le 17 juillet. La deuxième version a eu lieu dans un climat sec et ensoleillé. Plus de 20 membres ont pris la route vers le sud de la Belgique.

L'itinéraire a légèrement été modifié, vu que je n'ai même plus fait le même parcours 2 fois

durant la même année.

Cela nous a permis de visiter une partie de la France inconnue pour nous. Les routes étaient très étroites, comparables à celles en Grande Bretagne (Pays de Galles, Ecosse). C'était une bonne combinaison avec les routes à 2 voies rapides.

Le groupe a visité une tour de 50 mètres qui offre une vue spectaculaire de l'ouest des Ardennes belges d'une altitude de 503 mètres. Retour à la maison avec au passage une délicieuse glace en France près de Givet. De retour chez le concessionnaire, la soirée s'est terminée « en famille » à 22 heures avec des boissons et des chips. Bonne initiative !!

Prochainement:

17 sept.: Mossel tour

Pour de plus amples informations contactez Ivan Priem, le R.A.T. Pack leader du Garage Burger: E-mail: Ivan.Priem@schawk.com

Ath – Mourin & Co

24 Avril 2005 Ballade des collines

La deuxième balade caritative au profit des mois invalides pour leurs vacances en Ardennes 2005. Organisée conjointement avec les Heures Heureuses de Ath et le R.A.T. Pack de Ath.

En cette fin avril était organisée la deuxième balade au profit des mois invalides; ce sont quelques 75 motos et 65 passagers + 30 voitures anciennes de rallye avec passagers qui prirent le départ de cette merveilleuse balade au pays des collines de notre belle région



qu'est le pays vert de Ath.

De plus cette année un grand prix de balle pelote y était organisé + quelques animations. Le bilan de la journée : 212 participants, 385 petits déjeuners et déjeuners + boissons. Tous repartirent avec le sourire et vivement 2006 pour la troisième édition avec quelques surprises...

Futurs événements:

Run des Saveurs, le 11 Septembre et environs 480 km et partira de la concession pour nous amener dans une magnifique région de France et le retour nous fera passer dans des endroits bucoliques. Attention Maximum 30 personnes, avec réservation par mail à notre adresse: R.A.T.rigole.ath@skynet.be

Bertem – Motorservice Sterckx

Journée au circuit de Folembry

Le 13 Juin, R.A.T. Pack Motorservice Sterckx a participé au Triumph Track Day sur le circuit de Folembry en France. Après une bonne nuit de sommeil dans un gîte à proximité du circuit, ils ont rejoint le reste du groupe à Folembry.

Sous les yeux attentifs des instructeurs de "Motaren & Tourisme Actief" ils ont fait les exercices avec leurs motos : Un parcours de slalom, un exercice d'évitement d'obstacles.

L'après midi a été consacrée à l'initiation ou le développement de la conduite sur circuit.

Événements futurs:

Contactez Steven and Rita Beckers
R.A.T.bertem@biz.tiscali.be



Un endroit agréable à vivre!!

Ertvelde – BMC

Week-end dans la Moselle Allemande 1-3 juin 2005

Ce fut la troisième édition de la balade en Moselle Allemande organisée par le R.A.T. Pack BMC.

Environ 20 personnes ont participé à cette balade qui nous a emmené dans les reliefs autour de Bismarckel.

Cette région est idéale pour la moto. De plus Jef, un habitué des balades avait un flair particulier pour les belles routes nous a une fois de plus guidé. Il s'agissait donc, simplement de le suivre et de savourer le paysage. La route du samedi nous a emmené vers le Thuis, dans la région de Muhlheim.

La fête du vin organisée par la famille Dettler, notre hôte du week-end, a complété cet événement réussi. L'édition 2006 est déjà

prévu par le R.A.T. Pack BMC !!

Futurs événements:

9 Octobre 2005 run d'octobre Pour davantage d'information contactez Marc Maes marc.m.m@belgacom.net

Grote-brogel Motorshop Limburg

13 Juin: Journée au circuit à Folembry (France)

R.A.T. Pack Limburg a participé à la journée sur le circuit de Folembry.

Événements futurs:

4 Septembre: Maas run

Pour de plus amples informations contactez Jan Peeters

E-mail jan.peeters@skynet.be



Une petite pause avant de passer à la pratique.



Oostende – Garage Blondeel

Raid d'Alsace

Entre le 5 et le 8 mai, nous avons fait une balade vers les Vosges.

C'était un week-end froid et pluvieux avec du brouillard dans les ballons.

Nous avons logé à l'hôtel "Le Tremplin" à Bussang où un excellent repas nous attendait à la fin de chaque journée.



R.A.T. Pack Blondé et à la source de la Moselle.

Raid dans les Ardennes flamandes

Notre raid dans les Ardennes Belges a eu lieu le **Dimanche 12 juin**.

Nous avons bénéficié d'un temps ensoleillé. Après notre déjeuner au salon de P. Vertindan à Oudenaarde nous avons suivi notre route dans la région du "Zwalm" région entre Zottegem et Brakel.

Nous avons fini notre route au "GRD Loft Hotel" à Oudenburg, bien connu chez la plupart des pilotes européens.

Prochains événements:

- 20 août : 19.00 Balade de nuit
- 25 sept. : 10.00 Baguette Run

Vous pouvez visiter le site du Pack Leader users.skynet.be/dirk.vanhoutte/R.A.T.htm ou le site internet du concessionnaire www.blondeel.be.

Contactez le Pack Leader :
Dirk Vanhoute +32 477 782392
E-mail : dirk.vanhoute@belgacom.net

Waterloo – Waterloo Bike

- 13 juin : Journée au circuit de Folembrey (France)

Le R.A.T. Pack a assisté à la journée sur circuit en France.

Une occasion pour nous d'améliorer notre technique de pilotage !!

Prochain événements:

- 11 sept. : Run de la vallée du thon

Pour d'avantage d'informations envoyez un courriel électronique à waterloobikes@compagniet.be



Speed triple en action!

Pilotage à Brakel dans le Pays d'Herengod.



gotentinbritishbikes.free.fr

L'aventure R.A.T. vous tente ?

Vous souhaitez connaître toutes les modalités pour mettre en place un R.A.T. Pack avec votre Concessionnaire ?

Alors, contactez vite votre Responsable National !

Si vous avez des questions concernant les activités et événements du R.A.T. dans votre pays ou sur votre statut de membre R.A.T., n'hésitez pas à contacter votre Responsable National.

Bertrand GOYEZ - Responsable Riders Association of Triumph/France
Tel : +33 (0)1.64.62.38.32 - GSM : +33 (0)6.80.02.03.93

MEMBER ASSOCIATION OF
TRIUMPH

Privilèges Membres



Le Réseau France Billet (filiale de la Fraco) 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 Réseau Association of Triumph. Vous pouvez également voir la liste des spectacles sur www.francebillet.com



Abonnements revues motos

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

- MOTO MAGAZINE (mensuel) : 1 an - 10€ = 30€
- L'INTEGRAL 1 an - 6€ = 18,55€
- MOTO JOURNAL 1 an - 4€ = 7€
- CAFE RACER : 1 an - 6€ = 20€
- MOTO REVUE CLASSIC : 1 an - 6€ = 19,65€
- MOTO REVUE : 1 an - 4€ = 85,68€

Joindre à votre demande d'abonnement une photocopie de votre carte de membre en cours de validité

EN BELGIQUE :

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



Hôtels

EN FRANCE :

- Les hôtels Balladins (+ de 120 hôtels en France) offrent

10% de remise aux membres du RAT sur le prix de la chambre seule. Pour réserver, deux moyens s'offrent à vous : Par internet : www.balladins.com - Par téléphone à la Réservation Centre : 020/20 71/71 ou 0 825 088 453 ; Fax : 01.60.30.11.83. 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 : +3308321.52.97.87 ou

www.kirbougnerie.com

- Rhône-Alpes : un prix dans les collines de Bourgoin la Vallée à Buisson (Isère). 10% de remise pour les membres. Mercator et

Madame

Mahieux

04.74.05.70.45.

- Indre : L'hôtel du Pont Noir (36200 Le Pin) près de Guéret offre 10% de remise sur les chambres et repas aux membres du RAT. Contact : Jean Baptiste au 02.54.87.85.20.



- Alpes : L'hôtel restaurant Le Capricorne (20m de Bourg St Maurice) au cœur de la Savoie, propose une étape RAT (déjeuner + nuit-gîte (4€)) 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 : +3304 79 22 52 41 ou hotel-le-capricorne@wanadoo.fr



- Pays Basque : "Erousteakobords" chambres d'hôte. 10% de remise en sud basque pour réservation la région +33 05 59 34 29 77, ou maillabroua@libertat.net. Visitez les chambres sur www.erousteakobords.com



- Provence : Auberge de la Bernevenguda 10%, +33 104 90 54 32 54.
- Luberon : A Bonnieux, près de Gordes, 5% de remise sur les locations saisonnières dans une grande bastide du XVIII^e siècle (7 appartements) dans un cadre d'exception avec vue sur le Luberon. Réservations : janssens.immobilier@wanadoo.fr ou +33014.90.75.96.98



EN BELGIQUE :

- L'hôtel restaurant "Les Aiges" à Brugelette, dans le Hainaut offre 10% de remise sur le prix des chambres. Tel :

32046845.72.50 ou www.lesages.com

- La Ziverre brasserie Le Mercier à Ath, Belgique, offre 10% de remise aux membres du RAT sur les menus du week-end. Le Mercier, 44 Grand

Place, 7600 Ath.

Telephone

+3201 68 55 33 00





www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

Le Raid des Pyrénées : Vues de l'intérieur.

Le Raid des Pyrénées espagnoles 2005 se promettait d'être un week-end extraordinaire et mémorable. Les 52 participants avaient préparé leurs machines et se rendirent en Espagne au mois de mai, la majorité d'entre eux voyageant ensemble depuis le Royaume-Uni.

Cela allait du baroudeur expérimenté à la première expérience de celui qui découvrait. Mais pour tous l'ambiance de la montagne et le souvenir de cette semaine incroyable restera longtemps dans leur mémoire. Simon Carter a rassemblé les réactions de quelques-uns des

participants. Il vous propose de découvrir leurs impressions sur les grands moments qui n'ont pas manqué dans ce Raid.



Nick, 'Dog' Downes, Daytona 955

Les Pyrénées espagnoles étaient le premier Raid que j'ai fait, avec le B.A.T. et ce ne sera sûrement pas le dernier. C'était un voyage extraordinaire sur des routes excellentes, bien organisé, avec un séjour dans des hôtels confortables et en compagnie d'une sacré bande de copains. Cela a vraiment dépassé mes espérances ! J'ai toujours le sourire aux lèvres sur la figure, et j'en suis fier. J'ai rapidement tous les membres de mon pub en leur racontant mes histoires de Pyrénées.





Profiter de l'instant présent.

« Sur le coup vous allez en bavoir et regretter la galère dans laquelle vous vous êtes fichu mais après, quel merveilleux souvenir, et vous ne regretterez plus rien, vous aurez bien fait de saisir l'opportunité ! »

Trois heures plus tôt cela avait été mon or de bataille adressé à deux autres adeptes de l'ad-ràline que j'avais persuadé de quitter la route recommandée et de me suivre sur une ancienne piste de contrebandiers montant vers Andorre.

Alors que la température baissait et que le soleil tombait largement, je réalisais combien futiles étaient ces paroles.

Tor, un village en pierre déserté, était maintenant bien loin derrière nous et je



me inquiétais de savoir où finissait la piste sur lequel mon GPS nouvellement acquis. Il y avait peu de chances que nous puissions redescendre en toute sécurité ce chemin muletier avant la tombée de la nuit. Avec la montagne devant nous et le ciel noir de

Stuart Webb, Daytona 955

Quel Raid! 45 motos, 2300 miles, pas de pluie, de l'essence à vil prix, des nourritures délicieuses, des routes extraordinaires, fabuleux!

Si vous songez à visiter le Nord de l'Espagne, n'hésitez pas plus longtemps. Des superbes massifs de l'Europe ont vu de nombreuses régions défigurées par des tunnels et des rectifications de route – certaines de mes routes les plus mémorables ont déjà



disparu. C'est peut-être le progrès en termes de sécurité de la circulation et de durée des voyages, mais pour un motard c'est plutôt triste.

Néanmoins pas l'expérience espagnole. Allez-y dès que possible. Mais allez-y avec le R.A.T. Vous découvrirez et profiterez tellement plus que si vous y alliez tout seul.

cotentinbritishhikes.free.fr



Paul Burbridge, Speed Triple

Nous avons commencé par nous perdre sur le périphérique parisien, ce fut le début de notre aventure ! Après cela nous nous sommes calmés un tant soit peu. Il semblait que nous allions avoir un temps fabuleux et de l'excellente compagnie.

Les paysages sur le chemin de l'Espagne – si on prenait le temps de regarder – étaient assez extraordinaires. L'arrivée au Parador nous a coupé le souffle tellement c'était beau. Participer à un Raid du R.A.T. c'est comme la vie – on y gagne ce que l'on veut y gagner. Je n'arrive pas à exprimer par des mots l'intensité du plaisir que j'ai pris lors de cette randonnée.

Paul Smiley, Daytona 600

Nombre de mes souvenirs s'appuient sur mon impossibilité de trouver un certain nombre de choses – des routes, des cafés, et un assez grand port dans le Nord de l'Espagne qui je crois se nomme ... Bilbao. La prochaine fois, je dois vraiment penser à apporter une carte routière !

Mes meilleurs souvenirs dans cette histoire ? C'est notre disparition soudaine, dans les 30 secondes après avoir quitté l'hôtel pour trouver une station service.

C'est l'agitation aux stations de péage pour trouver de la monnaie.

C'est ces deux frères dont je ne me souviens jamais du nom, qui complétaient à la façon de duettistes de cinéma, pour

arriver les premiers à toutes les destinations !

Et encore ce gars en BMW, *Rocky* il est, qui détestait des balaises dans le gilet, de Gascoigne, Dog et ses comiques oreilles sur le casque,

le course aux toilettes, les paysages. C'est encore plein et plein de choses !

Après avoir voyagé 2000 miles à travers

l'Europe en 7 jours, j'ai quand même réussi à me faire pincer par la police à deux minutes de chez moi. Je leur ai raconté la fin de mon voyage Triumph, comment nous étions allés, et combien je ne pouvais tarder à voir mon gamin. Et bien croyez-moi si vous voulez mais le fic m'a dit : Faites gaffe à vous, roulez prudemment vous avez l'air de quelqu'un qui sait le faire ... et rentrez chez vous voir votre gamin !!

Tous compléments et sachant à quel point c'est dur de trouver le croquis du début de l'année, cette semaine sera pour moi inoubliable.



chaque virage en épingle croissant plus nous prenions de l'altitude, nous commençons à entrevoir le stupéfait de nos actes.

Nous arrêtons pour prendre du souffle et nous concertons avant l'épingle suivante, nous remarquâmes un 4x4 se dirigeant vers nous.

Le signal de détresse international – agiter frénétiquement les bras – eut l'effet désiré, et entraîna l'arrêt du chauffeur étonné de nous voir dans cet endroit.

«A quelle distance y a-t-il du lac de St. Hipp. ?»

«Cinq cent mètres.»

«Vous pouvez y aller à moto ?»

«Oui, je pense que oui !»

Nous n'avions d'autre option que de serrer les dents et d'attaquer. Trente minutes de galère plus loin, nous avons failli nous en mettre une de plus dans une épingle particulièrement méchante et soudain devant nous la fin de l'adversité. Du lac profond, noir, dur et merveilleux. Un panneau routier fatigué orné des éplures européennes annonçait notre entrée en Angleterre.

Il n'est impossible de décrire le soulagement à l'arrivée de la fin de cette piste. L'accolade que nous nous sommes donnés et l'écho de notre



LE SIGNAL DE DÉTRESSE INTERNATIONAL - AGITER FRÉNÉTIQUEMENT LES BRAS - EUT L'EFFET DÉSIRÉ, ET ENTRAÎNA L'ARRÊT DU CHAUFFEUR ÉTONNÉ DE

NOUS VOIR DANS CET ENDROIT



APRÈS AVOIR VOYAGÉ 2000 MILES À TRAVERS L'EUROPE EN 7 JOURS, J'AI QUAND MÊME RÉUSSI À ME FAIRE

PINCER À DEUX MINUTES DE CHEZ MOI



me réveiller dans la vallée, ma retraite dans l'idée que tous se feraient quand même pas mal de soucis. Il ne restait pas assez de temps pour apprécier le paysage. Nous devions retourner au Paradore. Les épingles asphaltées de la route descendant vers Andorre la Vieille furent avalées avec une incroyable facilité... mais entre temps nous avions eu largement le temps de réfléchir à notre aventure.

Le haut dans les Pyrénées, quand j'ai vraiment cru que nous ne sortirions jamais de cette galère nocturne, j'ai appris beaucoup de cette expérience.

Des choses primordiales sur les décisions raisonnables, l'endurance, la solitude, la ténacité et la folie passagère !! Mieux-encore, notre aventure a pu nous montrer combien incroyables sont ces motos Triumph. Nos

Richard Lovings, Sprint 57

Nous étions dans l'après-midi, le dimanche de ces routes fantastiques le samedi après-midi, se laisser pénétrer par des paysages à vous couper le souffle sous un climat merveilleux, discuter à chaque arrêt avec les autochtones faisant du rafting ou pêchant la truite — des souvenirs que nous n'oublierons jamais.



Kevin Mattocks, Daytona 595

Quel voyage fantastique ! J'ai eu du plaisir à chaque minute, même quand j'avais la plus belle gueule de bois que je n'ai jamais prise ! Jusqu'à l'année prochaine pour y

revenir, mais cela va être bien trop long ! Même mon remorquage sur les 200 derniers miles, après une crevaillon juste après Portsmouth n'a pu gâter les choses !



Bill Herd & Gill Humble, Rocket III!

Le Paradis des Pyrénées fut une expérience fantastique. Nous n'avons aucune envie de revenir chez nous, et nous sommes déjà prêts à repartir pour le Noël suivant.

La partie la plus mémorable fut le montée vers Andorre avec des paysages spectaculaires, des routes superbes et tous ces virages formidables.

Pour couronner le tout, le Parador nous a fait une impression inoubliable. Nous voulons recommencer dès MAINTENANT.



machines ne pouvaient à aucun titre monter cette piste. Le fait qu'elles aient réussi, sans problèmes ni soucis mécaniques est la preuve de la bonne conception, de la solidité et de la polyvalence de ces machines. Merd Triumph ! Oui, nous avions été des fous, non, nous ne le ferons certes jamais plus, oui, nous n'en avons pas eu de plaisir à l'instant même, non, nous n'oublierons jamais cette après-midi dans les collines.

Avions-nous un seul regret ? Non pas du tout. Nous l'avions fait !

La chasse aux Tapas

Prenez une rue étroite. Imaginez la remplie de rien d'autre qu'une douzaine de petits bars. Incluez dans le tableau des milliers de friends, des tapas et des grands verres de vin rouge.

Maintenant imaginez que vous faites partie d'un groupe de motards Triumphistes, liés entre eux par des milliers de kilomètres sur la route, et toujours avides d'expériences nouvelles même après un voyage de plus de 500 km. Vous avez faim et soif et vous venez de pénétrer dans la rue. Qu'arrive-t-il ensuite ?



LÀ-HAUT DANS LES PYRÉNÉES, QUAND
J'AI VRAIMENT CRU QUE NOUS NE
SORTIRIONS JAMAIS DE CETTE GALÈRE
NOCTURNE, J'AI APPRIS BEAUCOUP DE CETTE
EXPÉRIENCE

Garder le groupe ensemble dans cette rue, comme sur la route, est virtuellement impossible. Les uns plongent dans le bar le plus proche alors que d'autres étudient les options possibles en buvant dans une atmosphère plutôt étrange. Le reste se fraye un chemin à la poursuite de l'organisateur du Raid, Simon Brampton, en suivant ses recommandations. Il faut dire qu'il avait beaucoup plus que nous autres l'expérience d'une nuit aux tapas.

Dans chaque bar c'était la lutte pour accéder au comptoir, un baragouinage en espagnol, et l'échange de 3 euros contre une portion de tapas et un verre de vin de la région. La nuit passant ce n'était plus seulement nos estomacs qui se remplissaient. Notre compréhension, notre appréciation de la culture espagnole grandit, et même avant que le vin ce soir n'ait vraiment fait son effet, nous étions conscients de la soirée bien particulière à laquelle nous



avions la chance de participer.

En vérité, et à l'instar des autres soirées du voyage, nous avons été les derniers à quitter les lieux. Cette même rue étroite, déserte et silencieuse mais recueillante, était une pâle ombre de ce qu'elle était à notre arrivée. Son silence reflétait le vide que nous avons ressenti quand est venu le temps de se séparer et quand nous sommes rentrés chez nous le Raid terminé.

Mike Sexton, Sprint ST

Je me souviendrai toujours du second jour. De Nevers à Narbonne. Après une journée à bouffer des miles à travers le nord de la France, nous avons eu l'occasion de nous régaler sur des routes plus intéressantes. Cela vous fait réaliser que la technologie est une chose merveilleuse. Le GPS nous a donné



l'occasion d'effectuer quelques balades hors des sentiers battus. Nous avons pris un peu d'autoroute et traversé le magnifique pont de Millau malheureusement avec le mauvais temps. Ensuite, toujours en suivant ce fameux GPS, nous avons repris les chemins de campagne. Arrivant à Narbonne je peux dire honnêtement que je n'aurais jamais eu autant de plaisir sur deux roues. Étant relativement débutant à moto, ma Sprint ST m'a fait davantage goûter de plaisir sur le bout de chemin que jamais auparavant — et encore ne savait-elle pas ce que j'allais lui faire subir plus tard dans les montagnes!



Note de fin

Si ces récits ont aiguisé votre appétit, sachez que nous serons à nouveau là pour arpenter les montagnes et renouveler l'expérience de la chasse aux tapas en 2006 ! Il y aura un paquet d'options pour se rendre en Espagne, y compris une option avion/roule ! Les dates, les prix et les informations vous seront donnés dans l'édition de décembre de votre magazine Torque.

Letters

R.A.T., 19 Bvd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France.

L'esprit Tiger depuis le sommet de la montagne

Chen Hao-Giu

Taiwan

Nous sommes fin mars. Le froid hiver taiwanais touche à sa fin. Histoire de me dégeler, je décide d'enfourcher mon Tiger pour aller visiter le célèbre site de Wenshan et ses fameuses sources chaudes. Je suis parti en fin de semaine, profitant du soleil matinal. Je n'ai pris que le strict nécessaire : un sac de couchage, de quoi camper, mon appareil photo, des cartes routières, quelques vêtements et des provisions pour 48 heures.

Pour aller, j'ai emprunté de petites routes à travers la campagne, découvrant au passage de superbes paysages. De temps en temps au hasard de la découverte de routes inconnues et non repérées, je suis allé jusqu'à me perdre dans les champs. Il m'est même arrivé de finir dans les coins de ferme.

À l'île de Taïwan, j'ai pris la route panoramique qui domine l'océan Pacifique. Ah ! L'odeur de la brise marine combinée à la conduite de mon Tiger c'était le must en plus du paysage. Au bout d'un moment j'ai senti que tout le stress et la fatigue m'avaient quitté. Quel splendide instant ! Le second jour, j'ai grimé les monts Moanai



Chen Hao-Giu sur son, mon héros.

pour visiter un des pics les plus élevés du pays. Je me vous dis pas le froid qu'il faisait ! Mais dès que j'ai eu franchi le col et que je suis sorti de la mer de nuages, la vue qui s'est offerte à moi valait bien la souffrance.

Les routes montagneuses aux multiples virages de Taïwan sont un grand moment pour toutes les motos et le Tiger s'y sent parfaitement à l'aise. Bien qu'il soit toujours interdit de rouler à motocyclette sur les autoroutes, il se trouve assez de routes de montagne avec des points de vue magnifiques pour faire de Taïwan un excellent lieu pour s'amuser.

J'espère pouvoir vous accueillir un jour à Taïwan. Une bonne occasion d'aller rouler ensemble en Triumph !



Le kit de protection pour le Tiger.

Rocket Sprints

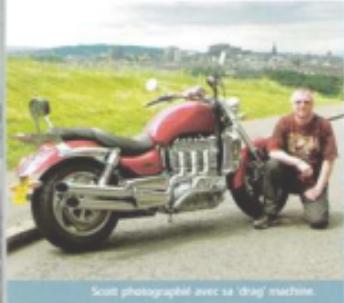
Scott Crearie

UK

Hello ! depuis Edimbourg. Je viens tout juste de rentrer des courses TT de l'île de Man, après une quinzaine d'excursions où j'ai ajouté 2900 km au compteur de ma Rocket III. J'ai participé aux deux épreuves de sprint à Ramsey. Le dimanche, le sprint en droite ligne a été ma meilleure prestation - sept essais, dont mon record : un chrono de 748 sec pour 148,8km/h. Apparemment cela a été très rapide. Le Ramsey sprint du mardi était

bondé. Je n'ai donc pu faire qu'un seul essai. Ma roue arrière patinant en première, je n'ai fait que 785 sec et 144km/h.

La Rocket intéresse beaucoup de monde, elle était la seule à concourir pour autant que j'ai bien vu. Je n'aurais jamais essayé rien de tel auparavant - je suis ingénieur, de là ma sympathie pour la mécanique - mais c'était très amusant, et c'est cela qui compte au TT.



Scott photographié avec sa 'big' machine.

Retour à la Bonneville

Graham Stone

UK

Pour moi, la Triumph Bonneville de mes dix ans était une des plus belles motos jamais créées. C'est pourquoi lorsque j'ai acheté la nouvelle T100, j'ai tenu par la suite à rendre hommage à l'ancienne T140. Mes silencers sont faits à la main en acier inox et proviennent de chez Haldimire Motorcycles. Les garde-boue ont été réduits et peints au chrome, et j'ai remodifié la selle en la reconstituant de mousse mouton dense - avec l'aide du cousin électrique de ma belle-mère ! La très jolte peinture est l'œuvre de Tony de chez Cycloparts, je possède maintenant une moto étonnante, moderne et fiable, qui attire plus d'attention et est l'objet de plus d'une personne.

Une réalisation d'Herby à la sauce écossie !



En route pour la Conférence

Ad Sepp

Holande

Que faites-vous quand vous habitez les Pays-Bas et que votre employeur déplace une conférence de Belgique en Bulgarie? Vous vous adaptez à la situation et vous y allez en Triumph ! C'est en traversant l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie et la Roumanie, la bonne route pour rejoindre la Mer Noire et le site de Varna, Bulgarie, que ma moto fut réellement mise à l'épreuve.

Malgré la pluie, ce qui est plutôt commun au mois de mars dans ces régions, le voyage valait la peine. La Transylvanie et les Carpates sont très beaux. Autre point fort, la traversée du Danube sur un pont très élevé entre Giurgiu (Roumanie) et Russe (Bulgarie). Les deux

Hollywood sur une Daytona 95Si, c'est cool !

Cheryl 'Issa' Nelson

USA

Janvier 2004, Los Angeles, grand soleil, qu'est-ce que je fais là ?

Et bien, je suis en train de participer à la réalisation, pour le compte de la Warner, du dernier compte rendu de sortie de «Torque». Le studio avait fait venir sa troupe habituelle de reporters et de journalistes pour interviewer les acteurs et assister à la projection, mais il avait encore fait mieux. Le couple vedette du film se rendait sur des motos de la marque Triumph, il fallait absolument prouver aux journalistes présents que ce n'était que du coupage.

NDF : pour ceux qui ne sauraient pas. Couple «Torque» en anglais. Entrené en scène Jim Calnan, coordinateur du R.A.T. local et une fière de Triumph étonnante. Chacun des journalistes à l'occasion de s'approcher de rencontrer les vedettes, d'effectuer un enregistrement sonore et de prendre quelques notes, ensuite ils ont dirigés vers le parking. C'est là que Jim les prend en charge et s'écroule avec eux un aller-retour sur l'avenue des Stars.

Ce fut une révélation, et tout le monde fut enthousiasmé !

En ce qui me concerne la petite bête ne



Issa prend possession de sa propre T100.

m'avait pas suffit, il me fallait encore plus. C'est ainsi qu'à l'heure du déjeuner Jim et moi avons pris notre équipement, monté une Daytona 95Si, et nous sommes allés dans Hollywood. Nous avons parcouru plusieurs fois Rodeo Drive nous faulxant dans le trafic, regardant les passants, nous arrêtant même devant les vitrines des magasins. La ville fut si intense, en émotion, qu'elle restera pour moi un souvenir indélébile ! Revenue chez moi, j'ai pris rapidement les choses en mains et me voilà désormais la fière propriétaire de ma propre Triumph TT 600 Apple Red !



Étendue d'une ex-résidence de Coucoucou à Bucarest.

paires de fonctionnaires des douanes d'une de chaque côté de la rivière) se montrèrent aimables et très intéressées par ma moto. Un grand nombre de voitures durent attendre que je fasse un aller-retour de plus au profit des douaniers. Une autre expérience intéressante fut d'être arrêté pour excès de vitesse : dans presque chaque village de Roumanie et de Bulgarie on vous souhaite la bienvenue avec des radars !

Quant à la qualité des routes, tout ce que vous aurez pu entendre est vrai. Sur les routes

principales, l'alternance bon/mauvais était continue, et il fallait s'accommoder tant avec le risque d'énormes nids-de-poule qu'avec le danger habituel de tout trafic. Nécessité donc, une extrême concentration de tous les instants.

Malgré les routes et la pluie, la moto a parfaitement fonctionné, couvrant 3200 km sans aucun problème.

INCOMPARABLE

Essai de la Triumph

Daytona 675

Alan Cathcart nous dévoile comment est née la Daytona 675 et nous donne ses premières impressions d'essayeur.

Il est certain que la Daytona 675 va non seulement révolutionner la catégorie des Supersports de moyenne cylindrée, mais il y a aussi de grandes chances que l'esprit général de la moto sportive en prenne aussi un coup. Ces réflexions sont le résultat d'une journée de discussion avec Ross Clifford, le Directeur du développement des produits chez Triumph et des 100 miles (160km) où j'ai pu tester en exclusivité l'un des prototypes, totalement anonyme. La Daytona 675 est incontestablement l'avenir.

Chez Triumph un seul mot résume ce que cette nouvelle moto représente : « **Enfin, nous avons commercialisé le projet Daytona 675, nous ne faisons qu'une seule chose – qui est soit absolument unique** », dit Ross Clifford.

« Nous allons développer une nouvelle moto sportive de moyenne cylindrée qui allait être différente de toutes les autres – déjà par sa cylindrée de 675cc. Nous voulons une moto capable de rouler vite et longtemps comme une vraie Supersport – et non comme une invention exotique quasi impossible à conduire en optimum. De même nous voulons qu'en termes de performance et de caractère elle soit une exclusivité comparée à toutes les autres du même segment, et non un engin dans le commun de la gamme. En fait, la Daytona 675

est la quintessence de tout ce que la marque Triumph représente actuellement – quand nous faisons quelque chose, nous le faisons d'une façon distinctivement Triumph. La Daytona 675 a été conçue avec l'ambition spécifique d'être unique sur le marché ».

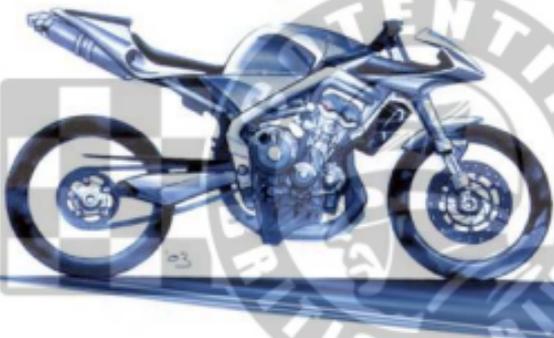
En développant cette machine, Triumph s'est posé un certain nombre d'objectifs. Il fallait d'abord que la moto soit compacte et très maniable en profitant des atouts qu'elle a au départ de son nouveau moteur trois cylindres. Il fallait aussi de la puissance et un couple typiquement Triumph. Les marques de fabrication comme de Clifford : « Nous voulons aussi des puissances linéaires depuis les basses RPM, ce qui est un trait de caractère de nos plus gros triples, « **ATTACHEMENT** », et aussi fait-il la sonorité et le feeling distinctifs d'un trois-cylindres – qui sont sans doute encore améliorés par les stratégies d'admission et d'échappement adoptées sur la 675 – elle rugit vraiment au fur et à mesure que le régime augmente. Nous voulons aussi éviter de développer un nouveau modèle en se retrouvant, à l'heure de son lancement, en concurrence avec une machine comparable produite ailleurs avec un demi CV de plus ou un tiers de kg en moins, de sorte qu'elle serait perdue comme la deuxième avant même que

TRIUMPH Gros Plan





quiconque ne l'ait conduite. Nous voulions que la nouvelle machine prouve sa valeur dans sa propre gamme, comme une machine plénière à posséder et à conduire, et qui soit unique et incomparable dans sa catégorie.» Triumph commença à concevoir la Daytona 675 (numéro code interne D6LC) en mars 2002, avec un premier moteur tournant sur banc d'essai en mai 2003. Auparavant, les premières esquisses de stylistes illustrant l'éventuel aspect furent effectuées en janvier 2003. Deux stylistes différents – un externe et un de la maison – furent invités à présenter leurs idées en juin 2003. « Les premiers dessins démontrèrent que nous avons commencé par un style très radical, visant à prendre le ton et à typer le feeling de la moto. » dit Clifford. « Bien que nous la voulions incomparable, nous désirions aussi user des lignes générales de la Daytona 595. Nous voulions aussi donner un aspect hyper moderne et complètement novateur à la moto. Nous avons aussi dessiné le moteur, prouvant que cette réalisation ce n'était pas qu'un travail d'ingénieur. En plus chaque composante externe individualisée a été objet d'un exercice de style. Toute la philosophie était de faire une belle moto dont le propriétaire serait fier, même quand il aurait été le carénage pour la nettoyer, et à l'opposé d'une machine simplement fonctionnelle. »



Se basant sur les feedback de ces constatations, Triumph décida d'opter pour son dessin maison. Ainsi, s'appuyant sur les stylisations finales, une maquette en 3D grandeur nature fut réalisée, les dessins définitifs étant validés en septembre 2003. Celui-ci comporte deux projecteurs frontaux (un code et un longue portée) et le triple silencieux sous la selle, élément-clé du stylisme dès le début, pour que la moto soit la plus belle possible.

Les premières esquisses étaient inspirées de la mythique Daytona 311S.

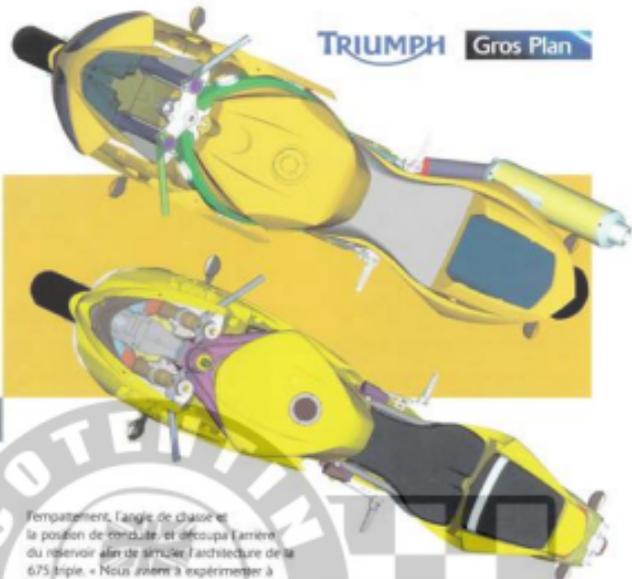


Ces idées au département R&D se concentrent sur le bas de la machine. La Daytona devait être conforme à la norme Euro 3 en matière d'émission de gaz d'échappement entrant en vigueur en 2007. Les ingénieurs de Triumph se sont mis à développer une machine qui selon tous les standards serait très étroite, compacte et légère. La moto est propulsée par un moteur 675cc double arbre à cames en tête, trois cylindres en ligne refroidi à eau avec un espacement égal de la poussée tous les 120 degrés, par un vilebrequin plus étroit de 47

LES PREMIERS DESSINS DÉMONSTRENT QUE NOUS AVONS COMMENCÉ PAR UN STYLE TRÈS RADICAL, VISANT À PRENDRE LE TON ET À TYPER LE FEELING DE LA MOTO.



Le châssis de la Daytona 675 est plus étroit de 110mm par rapport à celui de la Daytona 650.



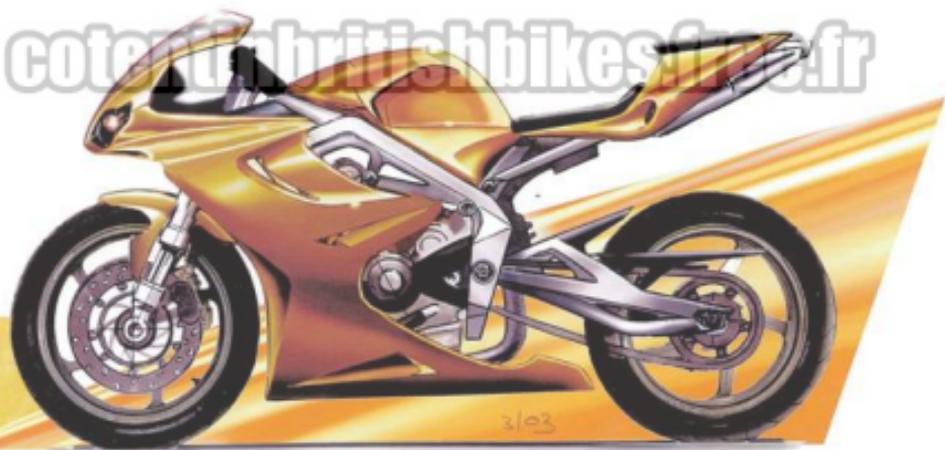
mm, plus court de 20 mm et moins épais de 14 mm que sur le moteur quatre cylindres de l'ancienne Daytona 650, mais autorisant 25cc de plus en cylindre. Le nouveau moteur produit 123 cv au vilebrequin à 10 500 tr/min et un couple max de 92 Nm à 11 750 tr/min. Afin de réaliser une construction la plus compacte possible c'est la première Triumph à avoir six dans le prolongement du moteur avec une pompe à eau et huile combinée interne - c'est à dire aucune canalisation extérieure apparente.

Afin de tester les paramètres du châssis dès le début du concept en 2002, l'équipe R&D découpa un châssis Daytona 650 pour y adapter un pivot de bras oscillant, travailla

l'emplacement, l'angle de chasse et la position de conduite, et découpa l'arrière du réservoir afin de simuler l'architecture de la 675 triple. « Nous avons à l'expérience à partir d'une ergonomie de base, pour nous donner une idée approximative de la sensation en conduite rappelle Chiffoard. Lorsque, au temps de goûter aux délices de la machine, il m'a fallu quelques minutes pour m'adapter à ma monture, tout l'architecture du 675 est irréprochable. Au niveau l'écartement large à hauteur de l'avant de la selle et de l'arrière du réservoir, comme à la plupart des 600, la Triumph est étroite et mince, permettant aux jambes de plus glisser aux flancs du réservoir de 17,4 litres tout en

Côté à côté, la Daytona 650 et la Daytona 675. L'écartement de cette dernière saute aux yeux.

courbes. En dépit de la compacité de la Triumph, on sent toutes ses parties, et même dans la position de conduite de la 675 est étonnamment spacieuse. Le petit tableau de bord est complet avec un indicateur de rapport engagé et un chronomètre à 99 tours, qui indique la vitesse maximum et les moyennes. Démarez le moteur, et soyez prêt à entendre le





Une première chez Triumph : boîte de vibrations dans le prolongement du moteur avec une pompe à eau et huile combinée externe.



concept de vialisme que dirige le 3 cylindres, qui tracte très fort des 2000 tr/min, et ne demande qu'à monter dans les tours. La seule différence avec les Jutes, c'est que le 675 ne se caractérise pas par une puissance max; la courbe du couple étant quasi horizontale, les 60 Nm étant atteints dès 4000 tours. L'accroissement de puissance est complètement linéaire jusqu'à 10000 tr/min — et où le 675

décline dans la puissance max. Fournir la puissance coupleuse de la Daytona 675 tout en respectant les normes Euro 3, est la plus impressionnante réussite de cette moto. Ce que la Triumph aime est la performance d'une Superpart tout en montant dans les tours, dans/tout cinq chiffres du compte-tours, du démarrage du moteur des 2000, encore plus vite mais contrôlable, propulse le 675 jusqu'à

la zone rouge à 14.000 tours. Mais ce n'est pas tout — il y a une surprise de plus et ce dès 12300 tr/min, quand la Daytona disjoncte et devient quasiment une bête de piste ! Je suis quasi certain que la Daytona 675 deviendra l'une des préférées sur circuit, non seulement parce qu'elle frappe au-delà de son poids en termes de performance, mais aussi parce que l'on éprouve un maximum de



La maquette en 3D grandeur nature.



L'avant projet défini a été validé dès septembre 2003.

EN DÉPÎT DE LA COMPACTÉ DE LA TRIUMPH, ON SENT TOUTES SES PARTIES ET MÊME ALORS LA POSITION DE CONDUITE DE LA 675 EST ÉTONNANMENT SPACIEUSE.

plaisir à la mener bon train. Il n'y aura pas beaucoup de motos plus rapides que la Daytona 675 lors des grandes balades au long cours, sur routes sinuantes ou dans les cols – mais je le prédis, qu'il y en aura un bon nombre qui seront surpris par un simple coup d'accélérateur en utilisant pleinement la puissance globale du moteur. Je préfère ne pas divulguer exactement la vitesse de pointe que j'ai pu atteindre, mais je vous assure que la 675 s'est révélée ultra-stable dans les virages rapides pris dans le plus haut rapport de vitesses.

Un élément clé de ce potentiel est la maniabilité générale du châssis de la 675 – un double biseau au moulé – qui gagne 2,5 kg et est plus étroit de 110 mm par rapport au cadre de la Daytona 650 – 4 cylindres. La 675 n'est pas seulement légère et facile à mener, mais également très sûre et aux réactions parfaitement prédictibles – en dépit de sa minceur et de sa petite taille elle n'est pas nerveuse au maniement, mais simplement rapide et pleine de répondant. Le double bras oscillant composé en deux parties en aluminium moulé soudées ensemble au centre, transmet très bien le couple par le bras du combiné amortisseur arrière Kayaba entièrement réglable. La boîte de vitesses à rapports rapprochés autorise des changements bien plus agréables que ceux des Triumph précédentes. Avec un moteur aussi coupleux et facile à utiliser que celui-ci, on n'a pas vraiment besoin de rapports aussi rapprochés que sur la 675 – mais j'imagine que cela signifie que vous aurez la possibilité de toujours évoluer sur le bon rapport, et que vous pourrez effectuer un changement rapide si nécessaire, car le moteur à la plage de puissance et de couple qui vous le permettra.

Il est vraiment difficile de ne pas conclure que Triumph a tourné une nouvelle page de l'évolution de la moto de sport, en combinant le

mieux des deux mondes en un seul ensemble incomparable. En joignant le couple d'un twin à l'appétit de tours d'un triple compact, Triumph a produit une moto sportive qui pourra tout à fait se comparer à la mesnie des 1000 cc 4 cylindres que l'on rencontre aujourd'hui à tous les coins de rues. Certes, il y a de la demande pour ces éditions limitées de modèles ultrasport 1000cc, que seuls une petite minorité de propriétaires a peut-être – la capacité de conduire sur piste à leur vrai potentiel, avec des assurances exorbitantes des frais d'entretien énormes, des motos qui de surcroît se revendent de véritables pièces à cadavre d'où leur usage extrêmement limité sur route ouverte. C'est le public qui va décider mais avec

l'arrivée de la Daytona 675 sur les autoroutes mondiales en 2006, certains pourront remercier Triumph de s'être interrogé quant à l'usage quotidien de ce genre de machine. La production en série de la Daytona 675 commencera en décembre, premières livraisons chez les concessionnaires en janvier. Seules 4000 machines sont programmées pour l'année 2006. « Nous allons restreindre le volume de production car nous désirons le vendre au modèle à la demande plutôt que de pousser les ventes à tout prix », dit Clifford. « Vous ne vivrez pas la Daytona 675 à tous les coins de rue, et cela aidera à créer un sens de l'exclusivité le temps que les gens se familiarisent avec la nouvelle orientation des motos sport qu'elle représente. »





COTENTIN
BRITISH BIKES

TRIUMPH
MADE IN GREAT BRITAIN

cotentinbritishbikes.free.fr

Une journée avec ...

Alessandra Gasperini est une des employées les plus anciennes de Triumph Italie. Avec ses 9 années d'expérience dans plusieurs départements de la société, elle a aidé à la croissance rapide de Triumph en Italie. Stefano Martignoni l'a rencontrée au quartier général de Triumph à Milan.

Quand et comment es-tu arrivée ici ?

En 1996, je cherchais un boulot qui me permettrait d'aller faire des emplettes sans demander de l'argent à quiconque ! Mon CV finit aux mains du carrossier qui peignait les Rolls Royce de Carlo Talamo le distributeur Triumph de ce temps-là, et ensuite sur le bureau de son assistant. Une semaine plus tard le job me fut confié après un entretien !

Que voulais-tu faire lorsque tu étais petite ?

Mes idées étaient plutôt confuses. Un jour je voulais être danseuse, le lendemain comptable. Cela changeait tout le temps.

Si tu n'avais pas travaillé chez Triumph, que ferais-tu maintenant ?

Je ne sais pas ! Depuis que je travaille chez Triumph je n'ai jamais pensé à faire autre chose. Ma vie évolue autour de Triumph, la vente de motos, et nos activités ici dans ces bureaux.

Comment a été ton premier jour chez Triumph ?

J'étais absolument terrifiée ! J'ai été installée devant un tableau où je gérais 10 lignes téléphoniques avec un nombre incalculable de gens me demandant des renseignements sur des motos. A cette époque, la seule chose que je connaissais des motos était qu'elles ont deux roues et un moteur. Maintenant j'en sais beaucoup plus évidemment !

Comment Triumph a changé ainsi que ton travail ?

Chez Triumph Italie, les responsabilités de chacun se sont accrues et ont donné que nous avons grandi, et cela a mené à une interaction plus forte avec l'usine en Angleterre. Pour apprécier l'évolution de mon travail à l'époque, je me reporte à l'époque où je répondais uniquement au téléphone, écoute à la première fois où j'ai dû parler anglais, mon premier vol sur Birmingham et la première course en top dress à l'Henley. Cela m'a fait réaliser que mon job était utile. Lorsque je devais coordonner du R.A.T. en Italie, je fus mise en contact direct avec des clients Triumph, ce était un des aspects les plus excitants de mon travail.

Quelle partie de tes activités aimes-tu le plus ?

Vendre des motos ! Quand je raconte après une conversation avec un concessionnaire, et après avoir rempli son magasin de motos je me sens exceptionnellement heureuse. Je pense que je m'en accommode parce que tous les distributeurs m'ont connue enfant et qu'aucun d'entre eux n'est capable de me dire non !

Tu habites tout près des bureaux à Milan. Quels autres facteurs ont fait que tu es restée si longtemps chez Triumph ?

Lorsque j'ai rejoint la firme, il n'y avait que 4 personnes travaillant chez Triumph Italie. La société ayant grandi, le nombre de personnes a suivi. Néanmoins nous sommes restés une équipe très solidaire. Mes collègues sont ma famille, et les familles heureuses restent unies !

Tu as assisté à plusieurs lancements internationaux de nouvelles machines. Quel a été ton favori ?

Des trois lancements auxquels j'ai assisté mon favori fut le Thruxton 900 en Angleterre. Bien que je ne roule pas à moto, j'apprécie le style et le caractère des machines, et participer au lancement dans un décor de rêve d'une machine charmante était très spécial.

Combien de motos as-tu vendues depuis ton entrée chez Triumph ?

Je pense qu'environ 16 000 serait une estimation honnête. Ventes à des concessionnaires étrangers, et je suis très fière de ce résultat.

Qu'est-ce qui continue de te donner satisfaction dans ton poste ?

Chaque fois que j'obtiens des résultats concrets. Cette année-ci par exemple lorsque nous avons atteint notre objectif de vente. Cela donne beaucoup de satisfaction.

Tu t'es mariée récemment. Est-il vrai qu'avant de donner ton accord, ton ami a dû accepter de vendre sa R1 et d'acheter une Speed Triple ?

C'est tout à fait exact, et ce n'est pas tout ! il a dû l'acheter couleur Fusion White, juste comme ma robe de mariée !

DEPUIS QUE JE TRAVAILLE CHEZ TRIUMPH JE N'AI JAMAIS PENSÉ À FAIRE AUTRE CHOSE. MA VIE ÉVOLUE AUTOUR DE TRIUMPH, LA VENTE DE MOTOS, ET NOS ACTIVITÉS ICI DANS CES BUREAUX

TRIUMPH



GO YOUR OWN WAY