

TORQUE

Numéro 38 - Hiver 2005

LA FIN D'UNE ÉPOQUE

La Daytona 955i



John Bloor

Perfectionnement continué

Gros plan

Le développement du stand Triumph

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

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

GO YOUR OWN

UP FRONT

L'été dernier mon fils aîné a eu 17 ans, il n'en avait que huit lorsque j'ai commencé à travailler pour le Rider's

Association of Triumph. Dans sa scolarité il y a eu des hauts et des bas, j'ai toujours respecté ses choix et maintenant il a trouvé sa voie. Le parallèle avec le R.A.T. est évident.

Au début j'étais là pour planifier chaque événement, je devais inciter les R.A.T. Packs à en organiser, et j'écrivais la plupart des articles de votre magazine. Au fur

et à mesure que le R.A.T. prenait de l'ampleur on recrute des Coordinateurs Nationaux, il m'a fallu prendre le temps de les tester et peser la pertinence des initiatives. Très rapidement ils n'euvent plus besoin de moi. Comme mon fils aîné, ils constatent avec bonheur que je n'étais plus à leurs basques. Certes, ils firent encore appel à moi, pour un avis ou une idée, mais maintenant c'est à eux de jouer. C'est le bon moment. L'an dernier nous avons travaillé dur afin de faire le bilan exact du R.A.T.

Désormais nous sommes totalement à votre écoute et avons mis en application ce que vous nous avez demandé : des événements encore plus importants, un magazine qui est là pour vous en parler et un abonnement qui ne pose plus de problème. Que puis-je faire de plus ? J'ai accompli mon travail et maintenant il est temps que je passe le relais.

Certes je ne serai pas bien loin. Je suis toujours chez Triumph où désormais je travaille avec nos distributeurs dans le monde entier afin de les aider à fournir le meilleur des services à nos clients.

Le R.A.T. est un des outils de ce service, et même si je suis plus responsable, je suis toujours connecté directement par son bon fonctionnement.

Quels sont mes meilleurs souvenirs ? Je pourrais en remplir un magazine. J'ai été bu avec Hervé Descamps dans les Cévennes, épuisé physiquement au Lands End et John O'Grouts, ébahi au Nurburgring, effrayé en Nouvelle Zélande, reconstruit sur le Mont Olympus, minuscule au Mont St Hélène, inefféchi au Motor Cycle Loft, couvert de neige dans le Beaujolais et trempé dans de multiples autres endroits. Ne croyez pas que je regrette quoi que ce soit. Certes à les relire j'aurais peut être quelques bricoles à changer mais toutes ces aventures je n'aurais voulu les manquer pour rien au monde.

A un de ces quatre sur une route ou l'autre !!

Neil Webster



Sommaire

4 Triumph News



Toutes les infos pour réserver votre adhésion gratuite au R.A.T. sur www.triumphmotorcycles.com. Également, le vlog des Triumph Paul Smith continue de déferler dans le monde.

16 John Bloor Interview



Séul comme le sauveur de Triumph dans le monde, l'attachement et l'investissement de John Bloor a eu un impact énorme sur Triumph Motorcycles. Premier article d'une fascinante série sur les premiers jours de Triumph.

8 Daytona 955i



Roland Brown nous conte l'histoire de la Daytona 955i et comment elle a contribué à l'histoire de Triumph. Un test routier finit de le convaincre qu'elle n'est pas une réplique de moto unique pour les vrais motards.

24 Europe de l'Est



Giovanni Lamonia a fait un voyage fabuleux vers la Mer Noire par la Roumanie sur son Tiger. Les contrastes d'altitude, de paysages et de culture par rapport à son Italie natale ont donné à cet homme de poche qu'il est toujours bon de se souvenir du bureau familial.

14 Triumph National Days



Deuxième édition de ce fantastique rassemblement où nous attendons 300 motos ! Toutes les infos pour réserver votre week-end et ne rien manquer de ces deux jours de fête avec des passionnés venant de toute l'Europe...

32 Letters



Un nouvel échantillon des courriers Triumph du par le monde.

38 Une journée avec...



François Velghe conduit le camion du Roadshow à travers l'Europe. La passion de son travail et l'amour qu'il porte à tout ce qui touche à Triumph est clairement ressenti par tous les clients qu'il a pu rencontrer au fil des essais. Découvrez la vie à bord du Triumph Roadshow.

Cahier central

R.A.T. World RW1-RW20

RIDERS 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.

34 Espace privilégié

Créer un stand capable de recevoir plus d'un million de visiteurs à la découverte du monde Triumph est un projet unique. Le fruit de ce travail est présenté à Paris, Birmingham et Milan comme un hymne à la passion.



www.triumphmotorcycles.com

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hockley, Leics, LE10 3Z9. Angleterre et envoyé directement à tous les membres RAZ. Les membres individuels cotisent 3,75 £.

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 à la justesse des affirmations faites dans le magazine.

Rédacteur en chef
Producteurs

Simon Carter
Red Square Graphics

Du nouveau dans le R.A.T.

Depuis décembre 2005, l'adhésion au R.A.T. est gratuite pour tout propriétaire d'une Triumph d'Hindley.

Afin que vous continuiez de recevoir régulièrement votre magazine Torque et ce sans déboursier le moindre centime, il faut absolument que vous remplissiez en ligne le formulaire adéquat. Rendez-vous sur www.triumphmotorcycles.com.

Suivez les liens conduisant au R.A.T., entrez et suivez les instructions sur l'écran.

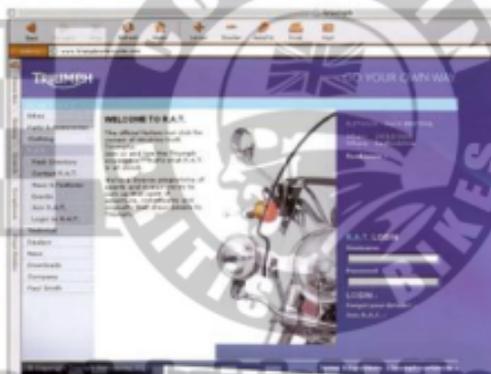
L'enregistrement vous permettra de spécifier votre concessionnaire Triumph préféré, de nous informer en quelle langue vous désirez recevoir Torque, et de nous dire quel(s) Triumph vous possédez. L'inscription est facile à effectuer et prend moins de 10 minutes.

Votre affiliation vous obligera à spécifier un nom d'utilisateur

et un mot de passe.

Souvenez-vous de vos données d'accès car vous serez peut-être amené à l'avenir à rectifier votre fiche si vous changez d'adresse, de moto ou si vous souhaitez changer diverses données.

Rappelez-vous que l'affiliation est gratuite à tout propriétaire de Triumph Hindley, donc vous aurez besoin du numéro de série complet (17 lettres ou nombres) de votre machine pour établir votre fiche. Les numéros de membre du R.A.T. existants perdent leur validité dès le 31 décembre 2005. Connectez-vous dès aujourd'hui à www.triumphmotorcycles.com et complétez votre nouvelle affiliation au R.A.T. ! C'est facile à faire et cela vous permet de rester en contact gratuitement avec nous.



contenu britannique

Pour rester en contact avec Triumph, quelques clics suffisent.



La 250.000ème arrive

La 250.000ème Triumph a quitté la chaîne de production le jeudi 3 octobre 2005, et elle pourrait devenir la vôtre !

La moto qui portera fièrement le numéro 250.000 est une superbe Speed Triple Roulette Green. La nouvelle mouture de l'icône qu'est devenue la Speed Triple dans la gamme, la moto qui a été encensée par toute la presse au début de l'année et qui d'ores et déjà s'inscrit en gros comme le modèle le plus vendu en 2005. Vous allez pouvoir acquérir cette machine, elle est aux enchères. Nous attendons des offres fermes pour cette moto. L'offre la plus élevée l'emportera, le surplus du montant au-delà du prix normal dans le pays concerné ira à une œuvre de bienfaisance au choix du vainqueur.

Complétez le formulaire ci-dessous (les photocopies sont acceptées), et envoyez au R.A.T., Enchère Speed Triple, PO Box 83, Hindley, Leics, LE10 3ZP, UK. Toutes les offres doivent nous parvenir au plus tard le mercredi 4 janvier 2006 à 17h00. La moto est accompagnée d'une garantie de deux ans, kilométrage illimité, et sera livrée chez le concessionnaire Triumph de votre choix. Bonne chance !



Triumph Paul Smith – Tendence vous dites ?

Le phénomène Paul Smith Triumph continue de s'accroître, ne montrant aucun signe de faiblesse. La demande a largement dépassé les 100 machines que nous avions prévu de fabriquer dans la série édition spéciale « Bonneville Paul Smith ». Les heureux acheteurs ont été informés dès novembre. Les livraisons des très spéciales « Live Fast » et « Multi Union » sont prévues pour janvier 2006.

Il est à noter que la gamme « Paul Smith » est toujours bien présente sur le stand Triumph qui passe de salon en salon (voir notre article spécifique par ailleurs) mais également qu'elle a été mise en évidence dans les vitrines de chez Harrod's à Londres et de Barney à New York. Les magasins « Paul Smith » font également la part belle à la gamme puisqu'un certain nombre de nos motos sont présentes dans leurs distributeurs de même que la totalité de la gamme vêtements Paul Smith Triumph.

Vous découvrez en photo l'une des affiches qui est exposée à l'extérieur du magasin piano au centre de Tokyo.



250.000 : Enchère Speed Triple

Nom :

Adresse :

Code Postcode :

Pays :

E-mail :

Téléphone :

Portable :

Montant de votre enchère :

Belles et Typiques – Gamme Triumph 2006 pour Femmes

Nous avons le plaisir de vous annoncer que vous allez découvrir une toute nouvelle collection pour femmes sur le catalogue 2006. Complètement renouvelée, elle comporte une sélection de vêtements stylés et très mode estampillés Triumph ainsi qu'un certain nombre d'accessoires qui la complètent.

Les deux produits qui font leur apparition sont les blousons très classe Chalcot et Pinda. Ce sont deux vêtements absolument mode dans le style de ce qui se fait de mieux aujourd'hui. Le blouson Chalcot est en cuir de vachette très souple, le Pinda, lui est en pur coton Oxford et peut le porter n'importe où et n'importe quand. Dans la gamme accessoires, vous trouverez la nouvelle montre pour femme de Swarovski qui se caractérise par un cadran nacré et corolle du raffinement le bracelet est en cuir de python. Vous pourrez également trouver une nouvelle ceinture à rivets et une boucle de ceinture particulièrement design.

Vous les trouverez dans notre catalogue.

Tous ces articles sont désormais disponibles, contactez votre concessionnaire.



Moto Tour 2005 : des Triumph en bonne place !

Semaine difficile pour le Xzeos team ! Dès le départ sous la pluie, Patrick Bourmisen, piégé le 1er jour par le mauvais temps sur le circuit Carole, pointe à la 75ème place, François Flick à la 37ème et Sébastien Rysler (Chef d'atelier chez Boxer Triple à Toulon) à la 7ème des Experts. Grâce à de gros efforts, Patrick rattrape son retard au fil des jours. François remonte

quelques places et Sébastien stabilise son classement dans les 10 premiers. Jusqu'à Valberg nous alternons avec les spéciales humides, trempées, au séchage et le froid sur la liaison de 800 km car le 1er est partent à 2h30 du matin ! Après Valberg, pour arriver sur nos terres "toulonnaises" avec le soleil

pour nous accueillir. Malheureusement Sébastien tombe vendredi matin piégé par des vents froids alors qu'il était 8ème au général, oblige d'abandonner !

Tous les espoirs reposent sur les 2 pilotes du team Xzeos restant en course. Finalement, Patrick termine 8ème des Promotions et ayant fait plusieurs scratches dans la semaine et François finit à une honorable 15ème place des Experts.

Tous ces résultats encourageants confirment les bonnes critiques de la moto, tant sur sa fiabilité que sur son homogénéité. Le moto tour 2005 prouve une fois de plus que la Speed 1050 est le roadster de l'année !

A noter également que Bernard Soboz, notre pilote Suisse engagé sur une Speed Triple 2004, a terminé en 27ème position dans la catégorie Promotions. Chapeau pour une première participation !



Un concessionnaire en Super Roadster Cup !

Cette année, Bruno, le gérant de la concession Triumph Le Mans, a décidé de concrétiser un vieux rêve : faire une saison de compétition moto.

Après 4 ou 5 séances d'entraînement l'an dernier, c'est sur une Speed Triple 950 - 2003 avec un minimum de préparation qu'il va s'aligner en Super Roadster Cup en compagnie de pilote de renom comme Bruno Bernul, champion du monde d'endurance, Olivier Uimann, Philippe Donichal et bien d'autres encore.

Les 7 courses de la saison se sont déroulées sur des circuits aussi différents que Magny-cours, Le Mans, Carole, Spa-Francorchamps, Le Mans et majoritairement sous la pluie...

La Speed Triple #72 s'est notamment classée 12ème au général après avoir manqué des points sur toutes les courses de la saison.

Un résultat très honorable par rapport au budget de la saison et au faible budget prévu pour l'entraînement et les réglages. La moto et le pilote espèrent remporter ça l'an prochain si les partenaires suivent !! Merci à JDOOL, France Equipement, les casques NZL, Diams décoration et bien sûr la concession Triumph Le Mans, sans oublier Geoffroy et Vivi pour leur aide précieuse !

Un petit coup de chapeau également à Vincent Houssin #53 en 600 Roadster Cup qui s'est battu toute la saison aux premières places et fin 3ème au classement général sur une Speed Four.

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

R.A.T. – Donnez votre avis

Dans notre souci d'être toujours à votre écoute nous allons lancer bientôt par l'intermédiaire d'Internet un large sondage d'opinion. Nous allons vous interroger sur les diverses activités du club, sur le look et le format de votre magazine. Nous allons également vous demander votre opinion et vos appréciations sur le fonctionnement du R.A.T.

Pour répondre au questionnaire en ligne cela ne va pas vous prendre plus de quelques minutes. Ne les négligez pas, cela nous permettra de vous donner encore plus. Pour participer connectez-vous à www.triumphmotorcycles.com/ratsurvey

Customisation de la Rocket III

Nous allons sortir un certain nombre d'accessoires Rocket 3 spécial Custom et nous vous en avons parlé dans la dernière édition de Torque. Certains d'entre vous ne vont pas hésiter à en équiper leur machine. Envoyez-nous une ou plusieurs photos (de bonne qualité s'il vous plaît) avec un petit texte spécifiant les modifications que vous avez apportées à votre Rocket 3 à : Torque, R.A.T., PO Box 83, Hinkley, LE10 3ZF ou par e-mail à sirien.carter@triumph.co.uk et nous nous occuperons du reste. Ceux qui auront la chance de voir leur photo publiée recevront le pin's collector extrêmement recherché de la Rocket.

TRIUMPH Daytona

La fin d'une époque

Roland Brown a analysé l'impact qu'ont eu dans la gamme des motos Triumph, la Daytona 955i et son précurseur la TS95 depuis leur apparition en 1997. Un essai comparatif des deux modèles effectué sur les routes du sud de l'Angleterre lui a remis en mémoire les qualités de ces deux modèles, et lui a permis de retrouver ainsi l'héritage Daytona.



Photos: Kevin Master, Jason Critchell.

Il avait fait beau mais relativement froid toute la journée et au moment où le soleil se couchait, je regrettais de ne pas m'être couvert un peu plus. Je suivais une Daytona T595 sur la A24 qui traverse le Surrey au long de l'A24 et je ne pouvais m'empêcher d'avoir une certaine nostalgie en songeant que c'était cette moto qui avait propulsé en son heure les ventes de Triumph. Je pilotais une descendante de cette T595, une Daytona 955i modèle 2006. Je la sentais vive, avec du répondant, cette superbe moto est dans la vraie lignée des superbikes modernes. Les fameux « Deceptive Bends » près de Box Hill sont avales par ma nouvelle triple noire à une vitesse impressionnante et avec une stabilité sans faille. Chaque fois que je ralentis pour changer de rapport de vitesses, j'entends la nœmure mélodieuse de la T595 devant moi, et bien que cette moto soit de huit ans l'ainée de la mienne, elle se comporte sur cette route d'une manière qui laisse rêveur. La journée passée à se balader dans le sud de l'Angleterre sur les deux Daytona m'a permis de retrouver les qualités originelles de la T595, véritable vedette en son temps, et confirme que sa descendante est encore meilleure – malgré le fait que bientôt elle ne sera plus qu'un souvenir dans la gamme Triumph. Et oui, vous avez bien lu. Le modèle 2005 sera le dernier de la gamme Daytona 955i. L'usine d'Hinckley a décidé de mettre fin à la production de la grosse sportive 3 cylindres pour se concentrer sur la Daytona 675, qui

sera dorénavant l'Hyper sportive, le fer de lance de la gamme.

Des dérivés du gros moteur animeront évidemment encore la Speed Triple et la Sprint, mais la Daytona 955cc a atteint la fin d'une course pleine de succès – et qui fut en son temps d'une importance vitale pour Triumph. Même pour ceux qui se rappellent l'euphorie entourant la révélation de la T595 à l'automne 1996, il est facile d'oublier combien significatif ce modèle fut pour Triumph. A cette époque, la société de John Bloor était relativement petite et prudente, ayant construit des motos depuis cinq ans à peine, et n'ayant produit que quelques milliers de machines au total. Un modèle sport, dénommé Daytona, avait fait partie de ses projets depuis que Triumph était reborné sur les bords en 1991, mais les réalisations précédentes n'avaient ressemblé en rien à la T595.

Les Daytona originelles avaient été construites en usant d'un concept modulaire, permettant à Triumph de lancer six modèles nouvelles en trois cylindres différents tout en modérant les coûts de développement et de production par le montage sur les six de nombreux éléments de moteur et de châssis communs. Ce système avait superbement bien fonctionné pour la Trident dépolluée et sur les modèles tourisme sport Treprey. Mais les Daytona, spécialement la 750cc triple initiale et la 1000cc à quatre cylindres avaient bien plus de peine à concurrencer les machines sport japonaises.

La Daytona 1200 de 1993 et la 900 Super II l'année suivante ne manquaient pas de chevaux et étaient très maniables, mais elles partageaient encore le châssis original en acier. Ainsi, lorsque la T595 fit irruption sur la scène fin 1996 – le plus communément en jaune vil bien que noir soit une option dès le début – elle était bien plus que la simple suivante dans la lignée Daytona. Première Triumph de Hinckley qui abandonne le concept modulaire, elle était une affirmation puissante de l'entrée de Triumph dans une nouvelle phase de la société.

Et en logeant le moteur agrandi et entièrement revu de 955cc DOHC 12 soupapes dans un cadre unique et accroché en aluminium tubulaire, l'équipe design de Triumph avait créé une machine qui pouvait se mesurer aux superbikes les plus rapides et meilleures au monde. L'impact était clair et net, dès l'instant où la T595 fut introduite au Salon de Cologne en septembre 1996, avec ses cotes tout à fait comparables à ce qui se faisait de mieux : 178cv de puissance maxi et un poids à sec de 198kg – installant ainsi Triumph face à la Fireblade de Honda et à la Ducati 916, les deux machines qui avaient été les jalons de son développement.

Le style absolument distinctif était lui aussi un coup dans le mille. La Daytonarmania baya le pays et quelques concessionnaires placèrent en quelques jours des commandes de plusieurs dizaines d'exemplaires.

✓ Quelques semaines plus tard nous sommes



allés au Salon NEC avec une liste d'acomptes de 800 unités, et à la fin du Salon NEC nous en avions 1400 », rappelle Bruno Tagliarini, Directeur Ventes et Marketing de Triumph UK. « Nous avons même eu des clients qui concession de notre espace VIP appelaient leur concessionnaire et leur dictaient le numéro de leur carte de crédit ! »

Des nouvelles enthousiastes du lancement de presse en Espagne allumèrent l'incendie, et au Printemps, les ventes de la Daytona étaient bien en voie d'atteindre les 1850 unités – presque la moitié des ventes totales annuelles en UK, et depuis lors toujours un record de fabrication pour un modèle. Le distributeur du Middlesex, Jack Lilley, vendit 160 unités à lui tout seul en 1997. L'arrivée de la Daytona semblait venir à point nommé avec un sentiment de confiance nationale qualifié par la phrase 'Cool Britannia'. Le jeune politicien Tony Blair, qui avant les élections générales s'était fait photographier toutes dents dehors à cailloufourché sur une TS95, fut vainqueur

général des élections de mai. Les groupes pop Blur et Oasis grimpaient haut dans le hit parade; et l'étonnant nouveau superbike, sommet d'une industrie de la moto en renaissance triomphante, se joignit aux frères Gallagher, à David Beckham et à l'aristocrate Damien Hurst comme un symbole de tout ce qui était frais et excitant en Grande-Bretagne. Mentionner Jack Lilley nous ramène à sa TS95 noire, dont le propriétaire, Robert Clarke, est directeur pièces et accessoires de la concession. Lorsque vint l'idée de joindre la première et la dernière Daytona 955cc, la moto de Robert était le choix idéal. En vente chez Lilley à 5180€ avec 16000km au compteur, elle était dans un super état, simplement marquée et décaisée par les griffures d'une dé de contact sur le té de fourche. Elle était aussi hors standard par son pot d'échappement en fibre de carbone non homologué. Celui-ci correspondait au pot similaire de la T960 2006 qui elle aussi avait puisé dans la liste des accessoires Triumph

pour sa peinture Union Jack, son cache moyeu arrière et un sauto-vent plus haut. Je pris d'abord la machine la plus ancienne, et de suite agréablement surpris non seulement par la tension et la douceur générale de cette machine vieille de huit ans, mais aussi par la célérité et les capacités sportives qu'elle démontrait encore. La position de conduite semblait sportive sans être inconfortable ni contraignante, les commandes étaient toujours légères et efficaces, et la réponse à la poignée des gaz était toujours instantanée et forte sur mon trajet vers les grands espaces du sud. Les machines sportives ont perdu du poids au cours des années – à 188kg à sec la dernière 955i a un avantage de 10kg par rapport au TS95 – mais le vétéran restait toujours remarquablement léger et manœuvrable. A la moindre occasion elle débailait une puissance insoupçonnée. Ayant trouvé un morceau de ligne droite sans circulation j'ai voulu faire un test comparatif au niveau de l'accélération. Et bien cela s'est avéré

Aussi à l'aide sur un circuit, la Daytona est parfaitement stable et agile.



LA 955I EST RAPIDE, AGILE ET EXCITANTE, MAIS ÉGALEMENT FACILE, CONFORTABLE MÊME POUR CEUX QUI ONT DE LONGUES JAMBES

impossible. Certes la nouvelle Triple s'élançait peut-être un peu plus vite dès que nous avons ouvert les gaz de concert à 110km/h en 4ème. Mais la différence ne fut jamais significative, se réduisant rapidement à quelques mètres. Les deux triples étaient si rapides qu'avant toute comparaison significative nous avions parcouru trois kilomètres à la minute, rattrapant le trafic devant nous à une allure à faire peur. La Daytona 955i à une puissance maximum de 147cv, et elle a plus de couple à moyen

régime. De même elle est un peu plus légère donc elle a obligatoirement un certain avantage qui serait particulièrement bienvenu si on doit les comparer sur route fermée. Elle est probablement de 16 km/h plus rapide que les 260km/h de la TS95. Mais la vieille Triple était plus qu'assez rapide pour faire de la route A3 un fabuleux terrain de jeux et assez maniable pour dépasser tout trafic sans la moindre difficulté, on n'avait même pas besoin de jouer avec la boîte à six vitesses, un peu

plus dure que celle de la 955 l'encore adoucie cette année par l'apport de nouvelle pièce mais sans la moindre difficulté pour passer les rapports.

La maniabilité de l'ancienne Triumph était excellente aussi, bien qu'un peu différente de ce que l'on attendait d'une super-sport aujourd'hui. En fait, cela était vrai déjà dans une certaine mesure en '97. Je me rappelle toujours nettement guidant la TS95 originale à travers la dizaine serrée du circuit de



1996

1996 Daytona T595 lancée au Salon de Cologne en septembre.

1997

1997 Triumph vend 1850 T595 en Grande-Bretagne, un record pour l'usine.

1998

1998 La T595 reste inchangée sauf l'ajout d'une option peinture rouge, en même temps que jaune et noir. Encore plus de 1000 exemplaires vendus en GB.

1999

1999 Le modèle est rebaptisé Daytona 955i parce que nombreux sont les motocyclistes qui pensent que le nom original T595, dérivé du code d'usine Triumph comme pour les anciens modèles de Meriden tels le T120 Bonneville, prête à confusion. Le cylindre reste à 955cc et la puissance à 128cv. Sont modifiés la came d'échappement, de nouveaux collecteurs d'échappement améliorant la garde au sol. Elle est dotée d'un amortisseur Showa plus ferme.

2000

2000 La Daytona est subtilement modifiée par un empattement plus court de 15 mm, de nouveaux graphismes, et un silencieux rond. La peinture est désormais métallique et plus noire.

2001

2001 Une remise à jour majeure voit arriver un carénage neuf, un moteur plus puissant de 147cv et de même cylindrée 955cc, sous un poids réduit à 188 kg. Des modifications de châssis donnent une géométrie plus rigide.

2002

2002 Daytona R1 "Competition" lancée en Australie.

2003

2003 Pas de modifications techniques. Le Tomado Red rejoint le Jet Black et l'Acid Yellow.

2004

2004 Modifications mineures de détail du guidon. Anodage du phare et du guidon noir sur châssis, bras oscillant et jantes.

2005

2005 Finition graphiste du châssis et du bras oscillant, plus option Racing Yellow pour la version 'Edition Spéciale'.

2006

2006 Edition de l'année finale avec nouvelle culasse et nouveaux carters et révision de la tubulure de refroidissement pour un aspect plus jol. Les autres modifications incluent un réducteur de niveau sonore, ainsi qu'un système de changement de vitesses revu et corrigé.



Cartagène lors d'une présentation de presse, et pensant qu'elle se comportait très bien, un peu comme la Thunderace de Yamaha - très facile à contrôler et très stable, mais un peu moins rigoureuse que les super-sports de course d'alors. L'avantage était que c'était une roulière à la stabilité étonnante et rassurante, qui allait pouvoir s'adapter au circuit, sans les sensations extrêmes de certaines autres rivales. Rassurez-vous, c'est toujours le cas.

Ceci étant dit, j'eus le bonheur de passer directement à la 955i pour affronter les deux machines sur l'A3. Compte tenu de la garde au sol et malgré une grande quantité de virages et de ronds points, je n'ai juste pu qu'égratigner mes sliders. D'emblée, la Daytona moderne donna une sensation de plus grande agilité. Elle avait incontestablement un avantage compte tenu de la suspension neuve qui permettait de littéralement avaler les bosses, ce qui n'était pas toujours le cas de l'ancienne machine. Certes les cartes n'étaient pas équitables mais quoi qu'il en soit, il ne fallait pas se voiler la face, la 955i était plus agile dès que cela tournait.

Ce qui s'avérait vrai encore, en ce bras jour d'automne où la 955i avait encore une centaine de kilomètres à couvrir avant d'atteindre les Midlands le même soir, est que les équipes avaient amélioré plutôt que diminué la traditionnelle capacité de la Daytona à parcourir de grandes distances. Pour 2006, seules quelques modifications de



moteur ont changé son aspect extérieur grâce à des daites revues et corrigées dans leurs implantations, et la transmission est rendue plus douce par un nouveau système de changement de vitesses, mais par ailleurs la Triple n'est pas modifiée.

La position de conduite reste sportive sans être particulièrement inconfortable, et le carénage protège bien, essentiellement grâce à ce sautoir un peu plus grand qui ne génère pas de turbulences supplémentaires. La 955i est rapide, agile et excitante, mais également facile, confortable même pour ceux qui ont de longues jambes et relaxante à conclure. Son aspect était diablement impressionnant aussi, spécialement à cause de cette livrée Union Jack et avec monobras donnant à l'arrière un style particulier.

Tout cela m'a rendu triste et cela m'a un peu surpris que la 955i quitte la gamme Triumph... jusqu'au moment où j'ai dû admettre que la dernière Sprint ST aurait été capable de faire la même chose avec des performances comparables et encore plus de raffinement et de confort. Triumph aurait pu développer une moto entièrement nouvelle pour remplacer la 955i, mais la « grosse » Daytona a tout simplement atteint la fin de sa vie naturelle, étant donné que la plus légère, plus pointue Daytona 675 est arrivée pour emmener le thème de la triple sportive chez Triumph dans un sens totalement différent.

Bruno Tagliarini, UK Sales and Marketing Manager

La T595 fut notre première tentative pour entrer sur un marché à gros volumes de vente. Le moteur à trois cylindres lui donnait un avantage unique. Cela frappait l'imagination. La moto avait un look distinctif, et il s'agissait autant de son look que de ses performances. Le châssis était très individualisé, et le style superbe. Elle a toujours un design intemporel et c'est une machine populaire depuis huit ans maintenant. Manifestement 1997 fut l'année de la T595, mais durant plusieurs années elle parvint à se vendre à raison de 1000 unités par an, ce qui est historiquement respectable pour les « petit jouet ». Ces quelques dernières années, nos ventes se sont stabilisées à 600 unités. Nous avons sorti de nouveaux modèles qui sont entrés en concurrence avec la 955i, la Speed Triple, a évolué et le dernier Sprint ST est considéré comme une moto sport exceptionnelle. Ainsi, il y a eu un passage naturel vers d'autres modèles, particulièrement vers le Sprint ST. C'est vraiment dommage de voir la 955i disparaître. Elle nous a servi mieux que n'importe quelle autre machine. Elle a maintenu de vraies concurrentes, spécialement la 675 qui captive de la même façon l'imagination du marché actuel des motos sport. La 955i est une icône pour Triumph. Elle aura été notre modèle le plus vendu et elle reprendra les livres d'histoire comme étant le modèle qui a fait notre présence réelle dans le marché des motos sportives. Nous avons construit une quantité limitée de 955i en 2004 afin de donner à nos clients les plus passionnés la dernière chance d'acquiescer une des légendes d'Herdley. Une moto à collectionner.



La Triumph Daytona - une pièce maîtresse dans la success story d'Herdley



2nd Triumph National Days : 24 et 25 juin 2006

1er Triumph National Days : 200 motos, 300 personnes !
300 motos ! C'est le chiffre que nous nous sommes fixés
pour ce 2nd Triumph National Days !

**Un week-end exclusivement Triumph !
Ne manquez cela sous aucun prétexte !**



Cette deuxième édition se déroulera à nouveau sur le superbe circuit du Mas du Clos près d'Aubusson entre Limoges et Clermont-Ferrand. Un site magnifique qui a enchanté les participants en 2005.

Un tracé technique de 3,1km qui permettra aux pilotes expérimentés et expérimentés d'essayer leurs talents, mais aussi aux débutants de découvrir les joies de la conduite sur piste. Un toboggan géant aux côtés des participants de l'édition 2005.

Comme pour la 1ère édition, nous vous proposons deux formules : Sport et/ou Touring. Dans la première, c'est sous la houlette de Christian Haquin et Bruno Bonhual que se dérouleront les sessions de roulage de 20min avec 2 niveaux : débutants ou confirmés.

ATTENTION : pour cette formule, vêtements de moto et protections personnelles seront exigés (voir règlement).

Et pour des raisons de sécurité, un contrôle technique des motos sera effectué avant l'entrée en piste. L'accès de celle-ci pourra être refusé si votre machine présente un danger pour vous ou les autres pilotes.

Pour la formule Touring, cette année, nous vous proposerons des balades encadrées par les Pads Leaders qui mèneront des groupes avec des départs à l'heure fixe pour découvrir cette magnifique région qu'est la Creuse.

Bien sûr, Kevin Carrichari sera à nouveau présent pour assurer le show. Mais aussi un groupe de musique pour la soirée, un feu d'artifice,...

Un concours de préparations sera mis en place afin de récompenser les 10 plus belles préparations pré-sélectionnées par un jury composé de personnel Triumph et de membres du RAT.

Pour cela, envoyez-nous les clichés de votre machine avec la liste des transformations et vos coordonnées.

Sur place, vous trouverez de quoi vous restaurer le midi pendant des deux jours et un grand dîner sera organisé le samedi soir.

Pour l'hébergement, nous vous fournirons tous les éléments via l'Office du Tourisme à réception de votre inscription. Un camping à la ferme à proximité du circuit sera possible (sanitaires et douches à disposition).

Tarifs :

Une grande nouveauté pour 2006 : la gratuité pour les passagers !

- * Formule « Sport » : 65€ par jour qui comprend : l'accès au site, 2 sessions de roulage maximum par jour, cadeaux commémoratifs (repas du samedi soir non compris).
- * Formule « Touring » : 40€ par jour qui comprend : l'accès au site, cadeaux commémoratifs et la possibilité de participer aux balades de découverte de la région (repas du samedi soir non compris).
- ** Triumph National Days Party ** : 20€/pers : dîner du samedi soir avec animations par groupe de musique.

Un programme et les repas de samedi midi et dimanche midi seront à votre charge.

ATTENTION : Le nombre de places sera limité à 300 motos !
Aucune inscription ne sera possible sur place.



TRIUMPH

FORMULAIRE D'INSCRIPTION

Triumph National Days 24/25 juin 2006

Conditions d'inscription au Triumph National Day :

Votre inscription au Triumph National Day implique la participation à la totalité des activités réservées.

Toute annulation d'une prestation moins d'un mois avant l'événement ou durant le week-end pour convenance personnelle (maladie, timing, etc...) ne pourra donner lieu à aucun remboursement.

En cas de force majeure et avec justificatif (événement familial, accident), un remboursement partiel ou total sera envisagé en fonction des prestations ou des frais qui auront été facturés à Triumph et au R.A.T.

INSCRIPTION : merci d'envoyer le formulaire dûment rempli avec votre règlement à l'ordre de Triumph SAS à l'adresse suivante : Triumph SAS/Triumph National Days, 19 Bd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne La Vallée, Cedex 2 (1 formulaire par moto).

PRE-ENREGISTREMENT :

Afin de faciliter votre enregistrement sur place et de fluidifier l'accès au circuit le samedi matin, une permanence sera mise en place dès le vendredi après-midi.

Vous pourrez ainsi venir retirer vos bracelets et numéros de sessions de roulage à partir de 14h et jusqu'à 18h.



Fiche Technique circuit

Altitude : 690 mètres.

Point G.P.S. 45° 55,5' Nord

2° 18,5' Est

Type de revêtement : 0/10 -

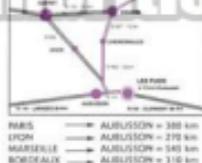
BBSG - alluvionnaire.

Longueur du circuit : 3.071,80

mètres.

Largeur minimum : 9 mètres -

Largeur maximum 14 mètres.



NOM/Pilote :

NOM/Passager :

Prénom/Pilote :

Prénom/Passager :

Adresse :

Tél :

Mail :

N° de Membre :

Date de validité :

Motocycle possédée :

N° de chassis :

Veuillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de personnel pour le Triumph National Day. **11 formulaire par moto!**

N'hésitez pas à faire un photocopier du coupon pour le passager.

- Formulaire « Sport » - niveau : Débutant* Confirmé*

Pilote

Samedi : 65€ x pers. = €

Dimanche : 65€ x pers. = €

- Formulaire « Timing » - Run Samedi* Run Dimanche*

Pilote

Samedi : 40€ x pers. = €

Dimanche : 40€ x pers. = €

- « Dîner Party »* - dîner samedi soir - 20€/pers

20€ x pers. = €

Total Global : €

* - Rayer les mentions inutiles

Conditions d'inscription au Triumph National Day :

Votre inscription au Triumph National Day implique la participation à la totalité des activités réservées.

Toute annulation d'une prestation moins d'un mois avant l'événement ou durant le week-end pour convenance personnelle (maladie, timing, etc...) ne pourra donner lieu à aucun remboursement.

En cas de force majeure et avec justificatif (événement familial, accident), un remboursement partiel ou total sera envisagé en fonction des prestations ou des frais qui auront été facturés à Triumph et au R.A.T.

Pour toutes informations complémentaires concernant cet événement, merci de contacter Bertrand Goyez au +33 01164.62.38.32 ou bertrand.goyez@triumph.co.uk



Une évolution constante

Une interview de John Bloor

Interview : Berte Simmonds Photos: Jason Critchell

Fait extrêmement rare, John Bloor a bien voulu accorder un long interview au magazine Torque. C'est une exclusivité. Il y parle de son opinion sur la situation actuelle et sur l'avenir qu'il compte bien donner à la société Triumph. Dans le premier de cette série d'articles, John nous dit comment il a acquis le nom mythique et de tout ce qu'il a du faire avec la société avant qu'elle ne puisse construire les toutes premières Triumph Hinckley.

LORSQUE VOUS AVEZ ACHETÉ LE NOM TRIUMPH EN 1983, AURIEZ-VOUS UN SEUL INSTANT SONGÉ QU'À PEINE 20 ANNÉES PLUS TARD LA SOCIÉTÉ AURAIT PRIS UNE TELLE IMPORTANCE DANS LE MONDE DE LA MOTO ?

Non. Cela a été la conséquence logique de divers facteurs positifs.

POURQUOI N'AVEZ-VOUS PAS COMMENCÉ À CONSTRUIRE DES MOTOS EN 1983 ?

En 1983, Triumph produisait toujours des

motos, mais perdait de l'argent en quantité considérable, et je n'ai jamais songé poursuivre dans ce sens.

Ma société acquit le nom et les droits de propriété en décembre 1983 (j'ai de suite fait un bilan global de l'activité. Dans une période intermédiaire, j'ai accordé une licence sur le nom à Les Harrison, afin qu'il puisse continuer une petite production. En 1984, j'ai engagé quelques ouvriers de l'ancienne usine de Meriden et nous avons visité ensemble diverses autres usines de constructions de motos afin de voir quels avaient été les

progrès technologiques par rapport à l'ancienne société Triumph.

QUELLES TECHNIQUES OU QUELLES LEÇONS VOULIEZ-VOUS QUE L'USINE TRIUMPH RENAISSANTE ACQUIÈRE DE CES MANUFACTURIERS ?

A ce moment là il n'y avait aucun plan vraiment déterminé en vue de la renaissance de Triumph. Notre premier souci fut d'évaluer le potentiel. Ce n'est que deux années plus tard, en 1986, que nous avons décidé de procéder à l'étape suivante. Nous avons mis



cotentinbritishbikes.free.fr

sur plans et développé deux moteurs, l'un à trois et l'autre à quatre cylindres, en suivant un schéma modulaire et sur un châssis commun. Ce travail fut effectué dans un petit atelier dans les environs de Coventry.

QUAND EST-CE QUE VOUS AVEZ VRAIMENT DÉCIDÉ DE COMMENCER À PRODUIRE DES MOTOS ?

Entre 1988 et 1989 nous avons décidé de procéder à l'étape suivante qui était de construire nos propres motos. Sans savoir quelle serait la durée de vie de celles-ci et le

potentiel de la marque. Nous étions toutefois bien conscients que rien n'était gagné et qu'il allait falloir être en constante évolution.

COMMENT FAIT-ON POUR RASSEMBLER TOUS LES ÉLÉMENTS ET POUR REDÉMARRER UNE ACTIVITÉ TELLE QUE TRIUMPH MOTORCYCLES ? COMMENT AVEZ-VOUS FAIT, IL VOUS FALLAIT UN LOCAL ?

Le côté immobilier c'est celui le plus facile de l'opération, il suffit de visiter des propriétés et de les acheter. Trouver des collaborateurs de qualité cela est beaucoup plus difficile. La

plupart de nos ingénieurs et dessinateurs sont arrivés directement de l'université. 90% de nos employés avait moins de trente ans. Avant d'être engagé, la totalité de notre personnel a subi des tests psychologiques. Il fallait que notre esprit soit l'about principal de l'entreprise. Nous missions plus sur les individus que sur les profits.

QUI ÉTAIENT LES PERSONNAGES-CLÉ DU RENOUVEAU DE TRIUMPH MOTORCYCLES À CE MOMENT LÀ ?

Tout le monde est un personnage clé, certains même jouaient plusieurs rôles. Un type qui



bon sur la chaîne est un personnage clé. Un autre capable de prendre une décision est aussi un personnage clé. En réalité chacun va dépendre des autres. Au tout début nous n'avions qu'un petit nombre de personnes en design et sur la chaîne, mais ils étaient tous des gens très très importants. Certains sont toujours parmi nous, et ils sont toujours des personnages « clé » dans la société.

ETAIT-IL IMPORTANT QUE CES « SUPPORTERS » PARTAGENT LA MÊME PASSION POUR TOUT CE QUI SE PASSAIT DANS LA SOCIÉTÉ?

Notre personnel s'est toujours passionné pour tout ce qui touchait la marque. Les uns par le produit fini, les autres par la conception et la construction.

QUELS ONT ÉTÉ LES PRINCIPAUX OBSTACLES QUE VOUS ET VOTRE ÉQUIPE AVEZ EU À SURMONTER AVANT DE PRODUIRE LA PREMIÈRE MACHINE?

Ils furent innombrables. Il fallu trouver les machines pour les construire, sélectionner les composants, préparer et former le personnel, trouver les distributeurs, monter un réseau de vente et nous assurer que le produit s'écoulerait à un certain marché. Innombrables, je vous rassure.

IL SEMBLE QUE CE FUT UNE TÂCHE BIEN ARDUE ?

C'était en effet assez difficile. Triumph est un mécanisme extrêmement complexe, même si aujourd'hui c'est encore une société de relativement petite taille.

ALORS, POURQUOI L'AVOIR FAIT ?

Certains jours je me dis que j'ai été fou ! Cependant, même nous avons réellement fait ce que nous voulions : créer une société qui passionne beaucoup de gens.

Cela a été une partie très importante de ma vie, et une partie importante de la vie de nombreuses autres personnes dans la société. En fabriquant des motos vous faites face à toutes les complexités d'une fabrication d'automobiles, mais sur une échelle miniature et sans grosse infrastructure. Nous sommes obligés de construire de nombreux produits différents qui doivent évoluer constamment.

JE SUIS PARTICULIÈREMENT FIER DU FAIT QUE DANS LA SOCIÉTÉ IL N'Y A PAS EU DE HAUTS NI DE BAS. NOUS AVONS SANS CESSÉ CONTINUÉ NOTRE PROGRESSION MÊME SI CELLE-CI ÉTAIT PAS À PAS. LES PROGRÈS DEPUIS LE DÉBUT FURENT TOUJOURS CONSTANTS

LORSQUE VOUS AVEZ SORTI VOTRE PREMIÈRE MOTO, CELA FUT EXTRAORDINAIRE POUR VOUS ?

Fétais surtout extraordinairement nerveux.

AINSI DONC, AVEC TOUT LE TEMPS, LES EFFORTS ET L'ARGENT DÉPENSÉ POUR CES PREMIÈRES MOTOS, COMMENT POUVIEZ-VOUS ÊTRE CERTAINS DE DISTRIBUER UN BON PRODUIT ?

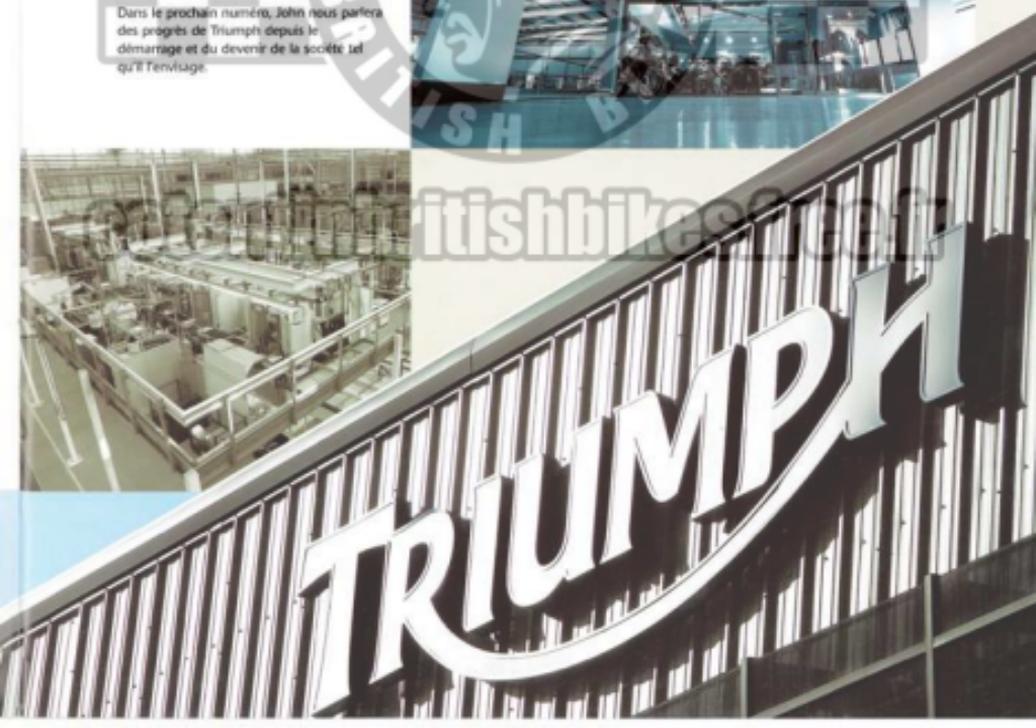
Nous savions que nous avions un produit, mais qu'il devait très rapidement évoluer pour être compétitif avec ceux des autres manufacturiers. À cette époque, en même temps que nous fabriquions les premières motos, nous avons débuté le concept de la recherche de produits nouveaux, un processus que nous avons poursuivi jusqu'à ce jour.

EN CONSIDÉRANT LES 15 PREMIÈRES ANNÉES DE PRODUCTION DE MOTOS TRIUMPH, QUELLES SONT LES CHOSSES DONT VOUS ÊTES LE PLUS FIERS ?

Je suis particulièrement fier du fait que dans la société il n'y a pas eu de hauts ni de bas.

Nous avons sans cesse continué notre progression même si celle-ci était pas à pas. Les progrès depuis le début furent toujours constants.

Dans le prochain numéro, John nous parlera des progrès de Triumph depuis le démarrage et du devenir de la société tel qu'il l'envisage.



itishbikes.com

TRIUMPH

CLOTHING

Individuel, comme nos motos

GO YOUR OWN WAY

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 1455 89025 fax: +44 1455 45396
email: simon.carter@trumph.co.uk



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



Afrique du Sud :
Miko Davidson
tel: 27 11 409 7185 fax: 27 11 409 4118
email: miko@trumph.co.za



Allemagne, Autriche et Suisse :
Rainer Markert
tel: +49 0 875 7 9336 - 84 fax: +49 875 933 627
email: rainer.markert@trumph.co.uk



Amérique du Nord :
Jim Collins, Manager
tel: 678-854-200 x20319 fax: 678-854-2025
email: jim.collins@trumphmotorcycles.com



Matt Weir, Co-Indiceur
tel: 678-854-200 fax: 678-854-2025
email: matt.weir@trumphmotorcycles.com



Tim Robinson, Operations Assistant
tel: 678-854-200 fax: 678-854-2025
email: tim.robinson@trumphmotorcycles.com



Australie :
Phil Hudson
tel: +61 3 9380 5156 fax: +61 3 9380 5156
email: phil@trumphmotorcycles.com.au



Beneux :
Vincent Eck
tel: +31 725 400311 fax: +31 725 40032
email: vincent.eck@trumphmotorcycles.com



Grèce :
Dora Kufel
tel: +30 210 2496200 fax: +30 210 2496206
email: dora@trumph.gr



Italie :
Stefano Martignoni
tel: +39 02 934 5430 fax: +39 02 935 83575
email: stefano.martignoni@trumph.co.uk



Japon :
Yasuko Onishi
tel: +81 03 5501 3474 fax: +81 03 5501 3469
email: onishi@trumph-motorcycles.co.jp



Nouvelle Zélande :
Lynita Atkins
tel: +64 9527 0904 fax: +64 9527 0907
email: lynita@trumphnz.co.nz



Suède :
Peter Gerben
tel: +46 08 680 07 25 fax: +46 08 680 07 85
email: peter.gerben@trumph.co.uk



UK :
Ben Gray
tel: +44 1455 89025 fax: +44 1455 45396
email: ben.gray@trumph.co.uk

UPFRONT Avec Bertrand Goyez

Comme le temps passe vite !

Nous voilà déjà en fin d'année et la saison a été tellement riche en beaux événements que je n'ai pas vu le temps passer...

Et que vous réservez 2006 ?

Nous vous proposons de nouvelles destinations telles que la Bretagne, la Côte d'Opale, l'Espagne, ...

Mais aussi des classiques qui ont fait la réputation du R.A.T. et toujours à des tarifs les plus serrés pour une prestation de qualité !

Nous aurons l'occasion durant toute cette nouvelle saison de fêter les 10 ans du R.A.T. ! Et oui, **déjà 10 ans** et des centaines d'événements à venir actif !

Et le succès, c'est grâce à vous, à votre passion et votre enthousiasme pour la marque. Et pour cela, au nom de tous les Packs Léviados, je tiens à vous remercier de votre soutien durant tous ces Rallyes, Raides, rassemblements, etc.

Et vous consulerez dans la rubrique « Argend the Packs » que de nouveaux R.A.T. Packs ont vu le jour afin de vous proposer des balades près de chez vous.

Donc, rendez-vous en concession pour mettre à jour votre agenda de sorties Triumph ! Bonnes fêtes de fin d'année !



Bertrand GOYEZ/R.A.T., 19, Bd Georges Bidault, Croixy-Beaubourg,
77 437 Marne La Vallée, Tel : +33 01 64 62 38 32, GSM : +33 06 80 02 03 93,
bertrand.goyez@trumph.co.uk

Raid des Châteaux Cathares :

Imaginez plus de 20 motards en train de découvrir un castroux géant dans une concession Triumph, au beau milieu des motards... Nous sommes vendredi, cette motte de motards affamés nous a rejoint depuis plusieurs régions de France et d'Angleterre à l'occasion de la brotérie édition du Raid des Châteaux Cathares.

C'est tout un R.A.T. Pack qui s'est mobilisé pour accueillir nos invités comme il se doit. Même si la plupart des participants ne se connaissent pas en arrivant à Toulouse, il n'aura fallu que quelques heures, (peut être quelques heures !) et un peu de confie de café pour que se crée une fois de plus cette ambiance particulière qui a fait la réputation du Cathare : beaucoup de convivialité, de vrais qualités d'accueil et des tonnes de bonne humeur ! Même si les « nouveaux » ont eu au début quelques difficultés à imaginer qu'une concession

peut se transformer en un haut lieu de la gastronomie locale, le repas a permis à chacun de faire connaissance avec le groupe avant le départ.

Après cette soirée de bienvenue et quelques heures de sommeil, nous voilà partis en direction du Pays Cathare. Cette région située entre Pyrénées et Méditerranée se



Raid de Monaco/Menton :

Une cinquième édition placée une nouvelle fois sous le signe de l'internationalité ! Suisses, Belges, Britanniques, Allemands, Italiens s'étaient donnés rendez-vous ce vendredi 14 octobre à l'Hôtel Napoléon de Menton pour bien débiter ce Raid incontournable de cette fin de saison.

Au total pour ce week-end, ce sont 70 personnes sur 50 motos qui se sont retrouvés sur la French Riviera ! Samedi matin, après le petit déjeuner et le traditionnel briefing de début de Raid, pas de temps à perdre pour « attaquer » le plat de résistance de la journée : la Route Napoléon ! Et ce sous un soleil magnifique et une température idéale.

Vrags, revêtements de qualité et paysages superbes... De quoi contenter les plus exigeants ! Et des passages incontournables tels que Entrevaux, le Parc du Mercantour, etc...

Après le déjeuner au pied des prés, de ski (!), restait encore à franchir le col d'Allos pour se diriger vers Digne, notre étape du soir, non sans avoir effectué le tour du Lac de Serre Ponçon. Magnifique !

Les plus rapides sur la journée purent profiter pleinement des jacuzzis dans-chaussure chauffés pour se détendre ! Lors du dîner, un tirage au sort,

largement doté par les sponsors, permis à eux plus chanceux de gagner casque, chemises, gants, etc...

Dimanche matin, retour sur Monaco et beaucoup de participants étaient curieux de découvrir l'accueil au prestigieux Monaco Country Club ! Non sans oublier le lac de Castillon et une petite partie des magnifiques gorges du Verdon, bien sûr. Wouh ! Telle était l'expression employée par chacun...

En effet, c'est sur la terrasse avec vue sur les courts de tennis et sur la baie de Monaco qui s'est déroulé le déjeuner de clôture...

Un final splendide qui restera longtemps dans les mémoires !

Le Monaco/Menton 2006 vous tente ? Surveillez le calendrier...

Cette nouvelle formule (2 nuits dans 2 hôtels différents) a donné le loisir de découvrir encore plus de paysages...

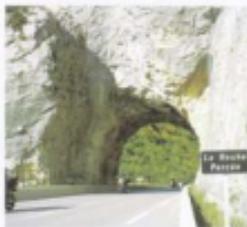
Merci à l'Hôtel Napoléon de Menton et au Tonic Hôtel de Digne pour leur accueil ainsi qu'au restaurant, l'Quatre Blancs à Allos. Merci également au Monaco Country Club pour sa prestation luxueuse !

Et merci à Moto Deschamps et tous les sponsors pour leur implication active dans ce Raid qui ne pourrait avoir lieu sans eux.

Enfin, félicitations à toute l'équipe du RAT Pack Moto Deschamps pour leur organisation sans faille.

Pour plus de photos :

www.rat.fr/raids/monaco ou <http://gilles.boghota.free.fr/RaidMonaco2005/>



distingue par au moins trois caractéristiques : un passé exceptionnellement riche où se mêle Histoire et légendes, des paysages escarpés, rocaillux et toujours magnifiques... et des routes, des routes ! De quoi ravir le plus blasé des motards ! C'est sur chacun de ces aspects que nous avons découvert cette région durant deux jours. Chacun a pu à l'aide de son road book organiser sa balade au rythme de ses envies en étant toujours certain de retrouver une bande de joyeux motards lors de chacune de ses étapes. C'est ainsi que les plus chanceux ont pu croiser quelques chevaliers Cathares au hasard de leur périple dans les gorges de Galamus ou de leur découverte des châteaux de Galamus ou Peyreperthus. Quant aux plus optimistes, ils se sont mis à la recherche du fameux Trésor des Cathares, sans succès paraît-il. Il suffisait pourtant d'écouter les explications de notre hôte lors du déjeuner dans un de ces châteaux, spécialement loué pour l'occasion !

Pour le samedi soir, une surprise attendait encore notre petit groupe : pas d'hôtel, pas d'auberge, mais ce sont une quinzaine de villas qui nous

abritaient. Tout un village de motards ! Après dans une villa pour les uns, piscine pour les autres, cueillette de champignons pour certains et si si si ! Le fait est que une soirée mémorable pour conclure cette

journée... ce fut fait ! mais chut chut, on ne donnera pas de détails ici !

Quelle destinée que le départ du dimanche matin a été plutôt laborieux. Mais même si certains esprits étaient encore quelque peu embrumés au petit matin, ce sont 70 motards enchantés

qui ont rejoint la fameuse Cité de Carcassonne pour y conclure le Raid. Là encore... le beau temps était au rendez vous (au début !) et nous a permis d'apprécier les routes locales à leur juste valeur. Depuis trois ans, c'est toute l'équipe du RAT Pack Boxer Bike qui - avec beaucoup de plaisir - passe chaque année de longs moments à préparer ce week-end. Nous avons toujours voulu faire du Raid des Cathares un moment un peu « spécial », un peu différent de nos autres sorties. Une fois de plus, le pari est gagné grâce à chacun des participants, à votre état d'esprit exceptionnel et à votre bonne humeur. Alors encore MERCI à tous ceux qui nous ont rejoint, merci pour ces superbes moments d'amitié que nous avons vécu ensemble... et revenez nous voir l'an prochain, on vous réserve encore quelques surprises...

Le Raid des Cathares 2006 aura lieu les 22,23 et 24 Septembre 2006.



Corsica R.A.T.

Tour 6 : Virages et gastronomie.

Ces deux mots résument bien le séjour Corse qu'ont partagé les 30 participants de ce Corsica 2005. Un de plus, mais sans nul doute pas le dernier. Au point de vue temps, il nous a fallu nous adapter à une météo pour le moins capricieuse mais le bilan général fut plus « maillot de bain » que « combinaisons de pluie ». Dès notre arrivée, nous avons eu la chance de faire le tour du Cap Corse sous un superbe soleil, seule la traversée du massif montagneux nous fit toucher des roues les cotés ventails du temps dans l'île de Beauté. Le lendemain, il faisait plutôt moyen sur la terrasse du Belvédère, mais vers le grand sud, itinéraire prévu au départ, il faisait beau. Le ton était donné, le séjour allait devoir modérer les incursions dans les montagnes trop sujettes aux caprices météo et surtout aux dégradations de revêtement. La journée connut son apothéose lors de la balade en bateau dans le golfe de Bonifacio avec la fameuse visite de la grotte. La journée du lendemain se déroula d'une façon un peu plus normale, nous pûmes admirer la côte ouest et les fabuleux paysages des Chalanches de Piana et de la Baie de Porto sous une météo clémente et arpenter l'itinéraire sur une route sèche qui fut bien appréciée par la majorité des participants.

Avant dernier jour du Raid et une pluie battante à Cù-Chianu (Bagnuolu) de saper le moral de tout le monde, cette situation pour le moins

inhabituelle dans l'île nous a permis de découvrir des facettes que nous avions l'habitude d'écouter pour cause de programme un peu trop chargé. La visite d'Ajaccio, la côte sud, la visite d'une coutellerie, les presqu'îles autour de Propriano avec un bain pour les plus courageux et un pique-nique d'anthologie face au Golfe de Valinco et en fin d'après-midi les bains d'eau sulfatée de Bacchi qui furent la cerise sur le gâteau...

Ce ne fut pas de l'improvisation mais de l'adaptation très instructive !! Le festeur sur Blatta se déroula pour une fois sous le grand beau temps et cela nous permit de faire la visite, un peu trop rapide, de la Castanicia.

C'est promis nous mentionner cette excursion au programme pour le prochain Corsica !

En bref, le séjour qui fut une véritable réussite tant par l'ambiance qu'il a régné que par les conditions dans lesquelles il s'est déroulé. Si, une semaine avant, nous avions prévu cela, nous aurions signé de suite tant les prémices de cette aventure semblent problématiques.

Un grand merci à Marie Lou, Jo et à toute l'équipe du Belvédère qui a largement contribué à la réussite en faisant découvrir toutes les facettes de la gastronomie corse aux 30 participants de ce Corsica 6. En 2006, le traditionnel Corsica s'annonce dès le 30 novembre. Nous espérons un coup de péter sachant que traditionnellement le début de ce mois est super beau dans l'île ce qui n'est pas souvent le cas sur le continent...

Vous pouvez dès maintenant réserver vos places !!
Pour plus de photos : www.wests.fr/triumphcorsica



Calendrier 2006

Du 4 au 10 février :	Morocco Quad Adv. - NEW !
15/16 avril :	Camargue Tiger Raid - NEW !
23 avril :	Rocket Run - NEW !
30 avril :	Stage conduite - Folembay
13 mai :	Cap Est Run
Du 20 mai au 3 juin :	Morocco Tiger Adventure
26/28 mai :	Raid de Bretagne - NEW !
Du 17 au 23 juin :	Raid des 100 cols - NEW !

24/25 juin :	Triumph National Days
30 juin/2 juillet :	Raid des Volcans d'Auvergne
3 juillet :	Stage de conduite - Issoire (63)
Du 6 au 24 sept. :	Morocco Discovery Tour
15/17 sept. :	Raid Côte d'Opale - NEW !
22/24 sept. :	Raid des Châteaux Cathares
6/8 octobre :	Raid de Monaco/Menton
Du 7 au 18 oct. :	Spain Adventure Tour - NEW !
Du 27 oct. au 3 nov. :	Raid de Corse
Dates à définir :	Stage de conduite - Albi (81)

Grands événements 2006 :

Cap Est Run

13 mai 2006

Le Cap Ouest a eu un succès extraordinaire, nous fûmes complets très rapidement, trop rapidement même au dire de certains. Comme avec le Mistral, il fallait faire le retour !!

Nous avons tenu compte des remarques et des constatations !! Les grandes lignes droites seront proscries, les paysages traversés seront encore plus divers, le fait d'être programmé plus tôt dans la saison va augmenter la difficulté puisque les jours seront bien plus courts.

Le Cap Est ne sera pas l'occasion de faire sauter les cabines radars mais de découvrir des aspects très cachés de régions qui vous semblent pourtant bien connues. L'itinéraire n'est pas communiqué qu'une dizaine de jours avant le départ et, nous pouvons vous l'assurer, il comportera un certain nombre de surprises et de points de passage qu'il va vous falloir chercher !!

L'expérience qu'il vous faut faire, ne serait-ce que pour vous montrer que vous en êtes capables !!

Départ Brest (Finistère) et arrivée à Metz (Moselle)

Une Endurance - Tourisme de 1100 km dans la journée

Participation : 170€ par personne

Ce prix comprend le repas, l'hébergement et la soirée du vendredi soir à Brest, le road-book, le repas.

L'hébergement à l'arrivée.

Reservations dès maintenant. Clôture : Fin Février 2006

40 personnes maxi



Tiger Raid de Camargue

15 et 16

avril 2006

Cette expérience française sera un excellent test avant le Morocco et va permettre à ceux qui veulent tester leur Tiger en situation tout terrain de le faire. Protections latérales obligatoires, pneus de la gamme, bagagerie souple.

Une journée en Camargue avec test sur piste en sable et le second jour découverte des Cévennes par certaines pistes forestières et de petites routes secrètes !!

Un raid qui va vous emmener découvrir les derniers kilomètres de la Vallée du Rhône jusqu'au delta de Camargue. Départ de St Gilles (30).

Première journée dans le delta avec un itinéraire plein de surprises et de points.

Second jour sur certaines pistes des Cévennes. Obligatoire le

matin pour les essais au

Morocco. Participation : 150€ par

personne pour le buffet du samedi

soir, l'hébergement et le repas du

samedi soir, le petit déjeuner du

dimanche matin.

Attention : 25 participants maxi -

réservé aux Tiger.

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, temps, etc...) ne pourra donner lieu à aucun remboursement.

En cas de force majeure et avec justificatif (événement familial, accident, un remboursement partie ou total sera envisagé en fonction des prestations ou raids 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, Croisy Beaubourg, F-77437 Marne La Vallée, France.

NOM :

Prénom :

Adresse :

Tel. :

Mail :

N° de Membre :

Date de validité :

Machine possédée :

N° de châssis :

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

Morocco Tiger's 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. Nous y avons emmené toutes sortes de motos de la gamme, de la « petite » Bonnie à la monstrueuse Rocket. Il fallait que nous trouvions autre chose, quelque chose d'encore plus original et quel de mieux qu'inviter ceux qui utilisent tous les jours le modèle « Trail » de la production, d'essayer de le tester sur un terrain qui va permettre de pleinement s'exprimer !!

Certes, cela ne sera pas facile, certes il va nous falloir peut-être 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. 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 l'automne 2006 qui va permettre à chacun de tester les capacités et les possibilités de leurs machines tout cela pour arriver à ce que Morocco Tiger's Tour 2006 soit un voyage



inoubliable. 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. Sachez bien que pour les participants au Morocco Tiger's Tour, le Raid de Camargue, entraînement obligatoire, sera gratuit et que si vous ne vous sentez pas capables d'effectuer le Morocco, il ne vous en coûtera que le prix de revient du Camargue qui sera

déduit de votre remboursement d'acompte.

Prix 1300€ par personne.

Ce prix comprend : 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 pension en gîtes de qualité en chambres couples ou doubles ou en bivouacs - le Road-book - les Cartes - une Assistance légère en 4X4 - un 4X4 qui assurera le transport des bagages et des passagers en cas de difficultés. Guide marocain en permanence sur place.

Ce prix ne comprend pas : les boissons lors et hors des repas en hôtel - les dépenses personnelles et extra - le carburant des motos.

Chaque personne doit en outre avoir contracté une assurance dommages - rapatriement et avoir équipé son Tiger de protections en cas de chute et d'un GPS (facultatif) ainsi que de bagagerie souple. Départ de Perpignan et arrivée à Cordoue-Espagne.

Attention : 15 personnes max

Les 100 cols du R.A.T. France

Du 16 au 23 juin

Les 100 cols est un Raid qui va fêter les 10 ans du R.A.T. en France. D'ors et déjà la quasi totalité des personnes qui ont effectué avec nous le Tour Of France

2005 sont partants pour ce voyage hors normes. Cela signifie déjà les glaces...

C'est un véritable Raid découverte.

Au départ de l'Alsace nous allons, tout au long de cette semaine, gagner le centre de la France en passant par les Vosges, le Jura, la totalité des Alpes, les Cévennes, la Montagne noire, grand moment, et une remontée sur le Massif Central pour arriver juste pour participer aux Triumph Days !! - Cert cols au programme, il y en aura peut être même un peu plus, plus de 60000 virages au long de sept étapes. Des lieux d'hébergements choisis parmi le catalogue des petites auberges, ce qui va réduire un peu les frais d'inscription mais toujours le même système de demi-pension qui va vous permettre de découvrir une vraie cuisine du terroir.

Le parcours après les premières reconnaissances :

Départ : Saverne (Vosges) le 17 juin
La Chaix des Crotteys (Jura) -
Bonneval sur Arc (Savoie) -
Castellane



Haute Provence - Verdun - St Germain de Cabrerne (Gard - Cévennes) -

Répieux (Minervois - Hérault) - Cahors (Lot) et arrivée à Aubusson (Creuse) le 23 juin.

Les étapes feront entre 280 et 400 km par jour, cela fera environ 7 heures de roulage en comptant les pauses et les visites.

Les inscriptions sont ouvertes.

Prix : 650€ par personne

Le prix inclut : demi pension en

auberges, repas typiques,

chambre doubles pour les couples - Road-book.

Ce prix ne comprend pas : les boissons hors des repas - les dépenses personnelles et extra - le carburant des motos - les déjeuners

Attention : 30 motos max !!



Fly-Ride Tours du Portugal

En complément du R.A.T. tour du Portugal, Motocadia propose une réduction de 20% sur le prix public aux membres du R.A.T. pour ce voyage de 7 jours.

À votre arrivée à l'aéroport de Lisbonne, vous serez rapidement pris en charge par votre guide qui vous amènera au pied de votre Sprint RS. Durant toute cette semaine, vous suivrez un planning de balade et de tourisme. Vous passerez chaque nuit dans de superbes hôtels quatre étoiles avec piscine et parking gardé. Le tarif est de 972€ par personne en chambre double et une moto ou 1500€ par personne en single et une moto. Ce prix inclut l'hébergement en B&B, la location d'une Triumph Sprint RS (assurance comprise), les services d'un guide bilingue, les road-books ainsi que les transferts de et vers l'aéroport de Lisbonne. Merci de noter que le vol jusque Lisbonne n'est pas compris.

Ces voyages auront lieu entre avril et octobre et seront limités à quatre couples par voyage. Merci de visiter le site www.motocadia.com pour plus d'informations ou envoyez un e-mail à julian@motocadia.com.



Greek Tours 2006

La Grèce – un pays magnifique riche d'une Histoire de 4000 ans. Les sites historiques jalonnent le paysage parcouru de routes modernes. Quoi de mieux que de découvrir ce pays fascinant à la turbine des plus riche au guidon d'une Triumph ?

Une fois de plus, notre spécialiste local 'Triumph Bike Tours' vous propose deux voyages extraordinaires. Ainsi, pour ceux qui souhaitent la Grèce classique, le très reposant Peloponnese tour est une option recommandable. Huit jours d'une odyssée incroyable en visitant les sites anciens avec une nuit exceptionnelle près de Mycènes, la maison légendaire d'Agamemnon, et l'ancien Olympia, une cité dédiée au dieu de l'Olympe Zeus, et berceau des Jeux Olympiques.

Si vous en voulez plus et souhaitez en voir d'avantage et plus, le R.A.T. Alexandrian tour en pour vous. Ce voyage démarre du nord d'Alexandria, avec ces petites routes de montagnes et ces villages typiques. Cette expérience unique et incroyable vous plongera au cœur de la « vraie » Grèce.



Les programmes:

Le R.A.T. Alexandrian Tour: 17 - 25 Juin.

- Jour 0 : Arrivée, transfert à l'hôtel, près d'Azopolis.
- Jour 1 : Mont Parnassos, Arachova, Delphi.
- Jour 2 : Château de Nafpaktos, Astakos, Levkada.
- Jour 3 : Arta, Agnandá, Ioannina.
- Jour 4 : Kastoria.
- Jour 5 : Boucle épique dans les campagnes du nord de la Grèce vers Prepsa.
- Jour 6 : Grevena, Katsari Pass, Metsovo, Meteora.
- Jour 7 : Farkla, Gila, Eka.
- Jour 8 : Sud Evia, Atsika.

Le R.A.T. Peloponnese Tour: 16 - 24 Septembre.

- Jour 0 : Arrivée, transfert à l'hôtel.
- Jour 1 : Canal de Corinthe, théâtre d'Epidavros, château de Nafplion, Tirintha, Mycènes.
- Jour 2 : Plaka Leonidion, Eleonas Monastery, Monemvasia.
- Jour 3 : Boucle optionnelle vers Kyparissi ou Mistras.
- Jour 4 : Route de la côte du sud de la Grèce.
- Jour 5 : Dinos Caves, Kalamata, château de Methoni et Pilos.
- Jour 6 : Nestos Palace, Ancient Messini, Temple d'Apollo, Ancient Olympia.
- Jour 7 : Bayoude en option ou journée culturelle.
- Jour 8 : Ancient Nemea, Ancient Corinth Agora.



Le point d'orgue des deux voyages sera une nuit dans un hôtel en bord de mer près de l'aéroport. Si vous souhaitez prolonger votre séjour, nous pouvons vous arranger cela.

Ces séjours spéciaux sont proposés aux membres du R.A.T. avec une remise de 30% par rapport au prix public de Triumph Bike Tours. Le coût est de 1900€ par moto (avec ou sans passager), incluant la location d'une Triumph, l'assurance, neuf nuits d'hôtels en B&B, un ouvrier en moto et le transport des bagages. Ces deux voyages sont strictement limités en nombre de places.

Pour plus d'informations et réservations, merci de visiter www.triumphtourists.com ou contactez Deborah Stagonakis sur trifours@otenet.gr.



Des routes superbes et un décor dépayssé.

Portugal Tours

3 - 12 September

Le R.A.T. en collaboration avec Motocadia 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

voire propre moto, les plus

beaux paysages du Portugal.

Cela vous permettra de

grimper à 2000 m d'altitude

par la Serra da Estrela 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 RS.

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

août.

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 Julien

du Motocadia Motorcycle tours au +351 91 850 2702, ou visitez

www.motocadia.com.

Où encore, contactez le : info@motocadia.com.



Morocco Discovery Tour

Du 6 au 24 septembre 2006

Cette expérience marocaine est conçue pour toutes les Triomph de la gamme et va laisser la part belle au tourisme et à la découverte.

L'hébergement sera de très haut niveau (minimum 40 au départ de Nîmes

avec une étape en Espagne et un embarquement à Gijón).

Préparez-vous à découvrir la magie du Maroc et à un dépaysement total !

Pour réserver et confirmer, contactez Hervé, herve@motostandbalade.net.

Ce voyage est réservé à 15 motos, réservez au plus vite !

Tarif dans la prochaine édition du Torque.



La magie du Maroc à découvrir en septembre.

Spanish Adventure Tour

Du 7 au 18 octobre 2006

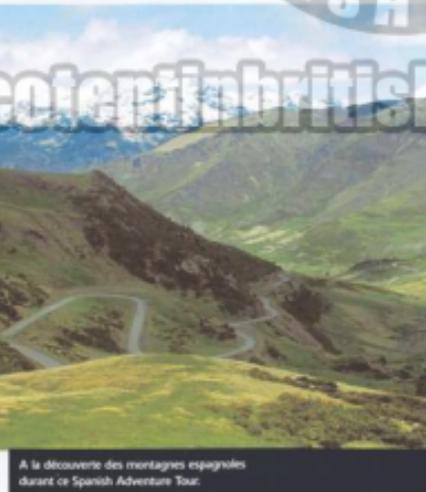
Nouveauté en 2006, et pour faire suite au succès des deux derniers Tours de France, nous sommes ravis de vous annoncer l'arrivée du Tour d'Espagne ! Départ de Bayonne le 7 octobre à l'aube, l'aventure suivra rapidement ! Les cités mythiques feront la meilleure partie du voyage, mais pour les atteindre 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'agit 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 définitif et le road-book seront disponibles dans la prochaine édition du Tourque. Ce que nous pouvons dire aujourd'hui est que chaque jour verra un trajet de 100/140 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@metard-mobal.com



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

A venir ...

Rocket Run –

23 avril

A moto à sensation, événement à sensation !

Une journée qui restera gravée dans la mémoire des possesseurs de cette moto d'exception.

Au départ de Meaux à l'Est de Paris, nous vous emmènerons par les jolies routes de la Picardie jusqu'à Coucy le Château soit environ 100km.

Mais la journée de s'arrêter pas là, bien au contraire ! C'est là que les choses sérieuses vont commencer...

En effet, nous nous rendons au circuit de Folembry pour... un baptême en Formule Renault ! Une vraie monoplace de 185cv, motorie d'un turbo et pesant moins de 450kg !

Après un court briefing de présentation, vous effectuerez 6 tours de circuit.

Après de telles sensations, rien de mieux qu'un apéritif à la broche dans une auberge à Coucy le Château. Pour cette journée, nous vous proposons un tarif de 120€/pers qui comprend le baptême en Formule Renault (avec le prêt d'équipement : casque, extériorisation, chaussures) et le déjeuner.

Reservez vite car le nombre de places est limité...



LA MERIDIONALE

une autre façon de voyager...



Corse et Sardaigne

Découvrez les charmes authentiques des traversées de nuit.

renseignements et réservations

01 69 20 13 20

prix appel local

www.cmn.fr

Stages de conduite – Folembray (02), Issoire (63), Albi (81)

Une nouvelle saison de stages débute et de nouvelles formules pour ces journées.

En effet, nous avons tenu compte de vos remarques et les formateurs ont modifié ces journées afin que celles-ci correspondent au plus près à vos attentes !

A Folembray, avec Vincent Boquet/Monneret Formation, nous vous proposerons des ateliers de travail afin de suivre au plus près vos demandes.

Ainsi vous trouverez des postes traitant de la suspension, des pneumatiques, de la sécurité, de l'ABS, de la conduite sportive/pilotage, la conduite en duo, etc...

Ainsi vous pourrez effectuer plus de roulage en compagnie d'un instructeur et vous arrêter à tous moments pour des compléments de formation dans l'atelier de votre choix...

Pour Issoire et Albi avec David Soberras, deux groupes seront constitués. Fun qui traitera du pilotage, de la conduite et de la sécurité en cas d'urgence ; l'autre sera axé sur le pilotage.

Les dates :

- Folembray : dimanche 16 avril environ 120€ par personne
- Issoire : lundi 3 juillet
- Albi : dimanche 14 mai

Les tarifs seront d'environ 190€ de stage compris (prix défini dans l'édition de Mars et dans la Newsletter).
Inscrivez-vous vite car le nombre de places est limité pour chaque journée.



Raid de Bretagne – 26 - 28 mai

La Bretagne en 2006 ! Une nouvelle destination pour cette saison et une région magnifique à découvrir pendant un Raid qui s'annonce sous les meilleurs auspices !

Jugez plutôt : vous serez basés dans la charmante cité balnéaire de Bénodet, port sur les

bords de la rivière l'Odde,

cébrée pour héberger les bateaux de fameux marins bretons tel Eric Tabary.

C'est l'Armoric Hôtel Bénodet.com qui

vous accueillera durant ces 2 jours préparés

avec l'aide de R.A.T. Pack Consoviale Moto.

Bernard, le Pack Leader, natif de la région connaît parfaitement les routes et vous a dirigés vers des road-books qui vous feront découvrir tous les charmes de la Bretagne.

Samedi : Concarneau la ville close, la presqu'île de Gulberon, Carnac et ses alignements de Menhirs, Vaniles et ses remparts, les bords du Galle du Morbihan.

Dimanche : le port de pêche du Gulvinec et la Pointe de Penzanceh (l'Île d'Ecmeù), la Plage de la Torche, la cité médiévale de Locronan, la grande plage de Pentrez, le Menez Horn, les Menis d'Arrest par Braspart, le Calvaire de St Thégonnez, le vieux Morlaix, la rivière et la baie de Morlaix, et enfin Roscoff, cité corsaire.

Que du beau !

Au programme également de ce Raid, la cuisine du terroir breton sur avec tortes bretonnes et fruits de mer !

Mais attention ! Seuls 40 participants pourront participer à cette première, alors n'hésitez pas pour réserver.

Tarif 120€/pers incluant 2 nuits en chambre double hôtel 3* + 4 repas + 2 petits déjeuners.



Triumph Tridays -

25 - 27 août

Rejoignez Triumph Allemagne pour leur événement international de 2006. Après le succès des Summer Parties de 2003 et 2004, Triumph Allemagne est ravi de vous présenter son événement majeur pour 2006, les Triumph Tridays. Tridays, cela veut dire trois jours de fête, d'action et d'animation lors du dernier week-end d'août durant lequel 1000 Triumph seront rassemblées dans la charmante ville de Neurichen au cœur des Alpes autrichiennes.

Durant ce week-end, la ville sera exceptionnellement rebaptisée Newchurch et sera investie par Triumph ! Elle adoptera un style typiquement britannique - du nom des rues au repas servis dans les

cafés et restaurants. De plus, le centre ville sera entièrement fermé à tous les véhicules excepté aux motos Triumph à leur pilote et leur passager.

En plus de ce show incroyable, il y aura quantité d'activités pour vous occuper durant tout ce week-end à Newchurch. Le champion de stunt, Kevin Carmichael, sera également présent en ville pour faire une démonstration de ses nouvelles figures mais aussi des visites guidées à moto pour découvrir la région par ses plus belles routes. Pour les plus aventureux beach volley, escalade ou théâtre de plein air. Samedi soir aura lieu un fantastique concert gratuit.

Prix et informations de observations seront bientôt disponible sur www.tridays.de et plus d'infos dans le Torque N°39 en mars prochain.



Rejoignez nous à Newchurch pour un week-end Triumph unique.



Cela pourrait être votre machine sur cette photo !

Around the Packs

Nice - Deschamps Motos (06)

Le calendrier 2006 sera diffusé dans l'édition de Mars car la fin de saison a été très chargée avec la préparation du **Séne-Raid** d'octobre à avril...

Pack Leader G&S Bogalio au 06.03.49.77.31 ou giles.bogalio@free.fr

Quimper - Cornouaille Moto (29)

Le dimanche 11 septembre, le Pack Cornouailles moto prend la direction du canal de Nantes à Brest pour une superbe balade qui nous emmène au Château de Trévéz après un pique-nique au fil de l'eau à Chateaufeu du Fau. C'est sous le soleil



que nous avons continué cette belle balade très verte et sinueuse à souhait vers le Lac de Guerdan où nous attendait Erwan du Morbihan, pour un pot sympathique avant de repartir vers Quimper.

Dimanche 25 septembre, nous avons décidé de longer les côtes légendaires du Nord Finistère. Depuis Quimper par la vieille route de Brest, nous avons rendez-vous avec les Bretons à Landerneau, sur le célèbre Pont Habité du pays de la lune (Landerneau en breton).

Le groupe pris la direction de Kerlouan et du fameux village de pêcheur de Ménéham. Là un spectacle merveilleux et une seniore isolée allaient nous accompagner tout au long de



cette balade côtière jusqu'à l'arrêt lieu de notre dégustation d'huîtres chez nos amis Lionel et Muriel. Au cours de cette journée nous avons pu traverser les Aber bretons et louer le long des rochers de Portuall pour finir à la pointe Saint Mathieu, haut lieu culturel Breton. Que de souvenirs goûteux et panoramiques !

- 10 déc. : RAT Party de fin de saison
- 22 jan. : Sortie kart à Quimper
- 19 fév. : Sortie bouling à Quimper
- 18 mars : Rallye du Trégoat (en route vers Tréguier Paimpol et l'île de Bréhat) départ 9h30 de la concession de Quimper
- 16 avril : Run des Cois 100 % Bretons (en route vers la montagne bretonne en passant le col de Trédudon, les villages de Huelgoat, Trédudon le moine, le Relecq, le Méné Bre, le Menez Horn, Menez Aré, de beau panorama en perspective.) départ 9h30 de la concession de Quimper.

Pack Leader, Bernard au 06.6730.10.94 ou bernard.segalen@laposte.net
Et plus de photos des sorties du Pack sur : <http://lebrass.patrice.free.fr/>

Nîmes - Technic Motos (30)

- 18 déc. : Run de Bouzigues. La classique des coquillages !
- Et le planning de 2006 est en cours de préparation...
- Pack Leader : Armand au 04.66.68.71.00

Toulouse – Boxer Bike (31)

- 11 déc. : Run de fin d'année

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 tous les premiers lundis du mois à 20h au bar « le 42ème Avenue », rue du Pont Montaudran à Toulouse.

Bordeaux – Zone Rouge 33 (33)

Il faisait beau le samedi, également le lundi mais notre sortie était programmée le dimanche. Mai nous en a pris car ce dimanche là il tombait des cordes surtout en arrivant sur Sarlat.



Même risée, départ à 0h30 de chez Zone Rouge 33, direction non stop sur Sarlat, 15 machines et 20 personnes motivées pour un périple sous les franges météo.

Les plus ardents défenseurs de la cause étaient présents. Un groupe commence à prendre corps au fil des sorties et c'est encourageant. Arrivée à Sarlat en fin de matinée complètement "rinçés" pour un repas frugal typiquement de circonstance et qui nous a réchauffé avec du gras, confit et em-jasse, d'ailleurs l'empêchement consenti par le guide d'arriver.

Plus d'activités entrepreneuriales effectuées étant donné le météo peu avenante. Retour vers ISH par un temps beaucoup plus clément.

Prochaine sortie au printemps : en avril et en juin.

Peut être une possibilité sur un week-end. Quelques amateurs qui se manifestent pour le TND en juin au Mas du Clos. Va falloir rallonger le circuit et faire venir les Stones... Grosse affluence en perspective...

Pack Leader de Bordeaux, Jérôme Taormina au 06.74.35.0732, taormi@sb.cfr

Montpellier – Pascal Moto Ouest (34)

Encore une fois, ce dimanche 11 septembre, le beau temps était à notre rencontre pour une super balade jusqu'à Faugères. Départ

d'une quinzaine de motos de la concession Pascal Moto Ouest, après le petit café et la photo traditionnelle, route vers Montarnaud et Aniane en passant par le Pont du Diable qui surplombe la rivière - nous avons pu profiter des routes sinueuses et peu fréquentées de la Vallée de l'Hérault ainsi que des vues des vignobles aux couleurs spectaculaires d'un début d'automne.

A ces belles couleurs s'ajoutaient bientôt les parfums de raisin pressé du terroir de Montpeyroux. Nous avons poursuivi la balade via Arboras en passant par Le Col du Vent pour rejoindre à Lodève d'autres membres du Pack. Après gravillons, bosses et travaux à Celheis et Rocozels (D902), nous avons pris de jolies courbes sur un bon tarmac, direction Hérpian pour arriver à notre destination prévue, Faugères. Sous un ciel éblouissant et devant une vue panoramique du paysage.

Philippe nous a accueilli au chateau Ray-Ban, tout, mais déjà bien garni ! Après une courte et intéressante explication du travail des vignonniers et de la cave, nous avons eu le plaisir de déguster pas moins de dix vins différents et ensuite d'un déjeuner tiré de la sacochette. Merci à Philippe et Anne pour leur gentillesse et généreux accueil, apprécié par tous. Pour prolonger, nos guides locaux nous ont fait découvrir le petit chemin vers l'Ançien Moulin, récemment restauré et en état de marche de nouveau. Depuis le moulin - que voit sans pareille de la montagne jusqu'à la mer s'étalait à nos pieds. C'était tout simplement magnifique. La fin de la balade en pays de Faugères. R rendez-vous en 2006...



Philippe en pleine explication des secrets de fabrication du Faugères...

Pack Leaders : Bernard 06.99.08.66.20 et Patrick 06.82.91.72.80 Montpellierpack@as.com

Grenoble – CM Grenoble (38)

Run de Belledonne du 2 octobre
Ce Run était prévu initialement le 11 septembre et a été reporté pour cause de météo pas très favorable. Il y avait 16 motos au départ et compte tenu de la longueur réduite du parcours (230 Km), nous sommes partis à 10h bien sonnées.

Nous avons pris la direction du sud par la route de Bourg d'Oisans. Un peu avant Bourg d'Oisans, nous avons bifurqué à gauche pour grimper le col du Glandon. Nous avons fait

une pause au bord du lac un peu avant le col et une deuxième pause au col lui-même. Ce col est à presque 2000m, mais la température est agréable, et surtout pas de vent.

Nous sommes redescendus ensuite vers la vallée de la Maurienne par une route très sinueuse, un vrai régal. Nous avons suivi la vallée de la Maurienne sur quelques kilomètres avant de remonter vers le col du grand Cucheron. Au sommet, nous faisons la pause casse croûte au soleil.

Après, descente sur la vallée des huiles, puis les balcons de Belledonne avec les belles couleurs de l'automne. Certains décident de prolonger la balade par la Chartreuse tandis que d'autres rentrent directement sur Grenoble.

Voilà, c'était notre dernière balade pour cette saison, qui a été riche en événements.



Pour 2006, le programme n'est pas encore fixé définitivement. Mais nous pourrions déjà vous dire que l'été des Runs en juin, mai et septembre, ainsi que la participation au TND en juin et un stage de conduite sur circuit.

Pack Leader de Grenoble, Christian Gangnet au 04.76.81.23.92 ou christian.gangnet@wanadoo.fr

St Etienne – Millenium Moto (42)

Run "Retour à la source"
Willy étant de nouveau de paternelle (re)conversion !, je me suis occupé de la reconnaissance. 26 motos, 34 participants au départ sur le lieu de la nouvelle concession de René.

Après un régal de virages, de courbes et de vues magnifiques arrivés au pied du Mont-Gerber de Jonc, pause repas au Monastier/Gazelle.

La fin du repas et l'après-midi furent bien amosés !!!

4h d'orages successifs et de grêle !
Tout le monde est bien rentré « au port », très peu mais content, prêt à repartir aux beaux



jours pour la même en sens inverse.
Projet d'un week-end pour l'année prochaine (2006), on vous en reparlera.
À bientôt sur la route, amitiés triomphantes.
Thierry, bip bip Bonnie

Pack Leader de St Etienne, Wilfried Tudela au 06.12.55.22.77

Nantes – Triumph Nantes (44)

Comme pour le premier Run de l'année, le rendez-vous était fixé à 9h à la concession pour les 34 participants et leur vingtaine de motos.

Cette fois, nous avons pris direction du soleil levant dans une petite brume matinale pour une balade d'environ 150 km de routes sinueuses en bord de Loire, afin de nous rendre dans un restaurant troglodytique dans le Saumurois. Un menu surprenant à base de toutes nos attendais dans ce cadre insolite.

François Habelais nous a décrit le four à pain comme une fine fleur de froment, non lavée et cuite au four. C'est donc avec grand plaisir et un peu affarés, que les 34 « Gargantua » du jour se sont empressés d'ouvrir ces petits pains creux, encore fumants à la sortie du four à bois, pour les garnir de effrites, de haricots, de beurre ou de fromage de chèvre...

Sur l'itinéraire de retour, peu de temps après le départ du restaurant, une palette cubotière surprenante à Dieulieu la Fontaine attendait les Triumphantistes aux panses alors bien tendues ! Après quelques explications sur la distillerie artisanale de l'eau de rose, nous sommes descendus visiter les galeries souterraines creusées dans le Falun pendant 50 ans de sa vie, par Mr Gregoire pour en vivre et s'y aménager ainsi sous terre, sa maison, sa cave et le bistrot du village.

Le Falun est une roche sédimentaire, riche en coquilles brutes, utilisée comme attractif dans les terres arables.

Avant de revenir à la concession, une palette nous attendait avec un magnifique point de vue en surplomb sur le lit de la Loire. Les participants semblaient satisfaits de cette journée bien remplie et ne demandant qu'à

continuer de découvrir encore ensemble quelques trésors que cache notre beau pays. Le rendez-vous est pris pour le printemps prochain.

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

Lanester – Access Machine (56)

Un dernier Run de la saison de 300 km de courbes à la Bretagne avec arrivée à Marillac le café et les croissants. Une petite visite du centre puis le retour toujours les courbes à la Bretonnèlle et à Locmiquel une ou deux « mousse » face à la mer.
Route siche, beau temps : le vrai bonheur !



- Printemps (date à définir) : Factory Run – visite de l'usine Triumph à Hinckley GB!

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

Metz – Moto Evolution 2 (57)

35 participants à ce Run de Bernkastel en Allemagne.

Soleil omniprésent et belles routes avec en particulier les boucles qui longent la Sarre étaient au programme.

30 participants à ce dernier Run de l'année pour une petite virée de 200 km sous un ciel dément. Cela a été surtout l'occasion de se retrouver autour d'un bon café, sans oublier les gâteaux, et de regarder la rétrospective des sorties 2005.



Rétri à également passé la main à Jean Claude qui est donc le nouveau Pack Leader de Motoevolution2. Il ne va pas chômer car il faut organiser les rencontres d'hiver (au Kart) et préparer la saison 2006.

Le IRAT Pack s'est associé avec un CE d'entreprise et c'est IS "rat" qui sont allés confortablement installés dans un bus grand confort, découvrir le magnifique stand Triumph (et les autres) à Paris ce samedi 1er octobre 9 messins et 2 belges s'en retournant d'un superbe Raid de Menton : c'est dur la vie !!

Pack Leader de Metz, Jean Claude au jc_jeard57@yahoo.fr

Lille – Avenir Moto (59)

Ce n'est pas la Broderie de Lille qui a empêché la trentaine de clients de participer à la dernière balade de l'année organisée par Avenir Moto.

Le soleil était au rendez-vous (et au 11e lat 76°30' din ch'Nord ?), direction les deux Caps : Blanc Nez, Gris Nez.

Quelques petits détours dus au GPS capricieux d'Éléonore (chamante demoiselle qui nous accompagnait, mais qui gardait tout en tête et devait songer à l'option GPS disponible sur la nouvelle SPURIT ST 1050).

Arrêt photo devant les côtes Anglaises où nous avons cru apercevoir l'usine d'Hinckley au loin... Bref, une bonne ambiance, Nordine et nous se sont divertis (encore) pour les premières sorties de l'année 2006, prévues pour cet été.



Informations et inscriptions auprès de Jean Rbruy ou Matthieu au 03.20.53.10.25 ou avenirmoto@wanadoo.fr

Biarritz – TBC (64)

Raid de la Sierra de Guara - 17, 18, 19 septembre 2005



Le départ est donné samedi vers 14h à la concession de Biarritz par Damien et Chantal qui sont du voyage.

Deux heures d'autoroute pour s'éloigner de la côte basque et notre troupe de 14 Triumph monte vers Arreau où nous attend un goûter offert par des amis de Christian. Nous récupérons au passage Henri, venu d'Agen sur son Speed Triple. En altitude, il fait froid, mais une fois passé le tunnel de Bielsa qui sépare la France de l'Espagne, la température est plus clémente.

Nous visitons la ville ancienne d'Ainsa que connaissent déjà ceux qui étaient présents l'an dernier à notre sortie d'automne, puis nous descendons vers Barbastro en longeant les lacs de barrages de Mediano et el Grado. Le ciel est limpide hormis un gros nuage rond, noir et immobile, qui nous amuse copieusement quelques minutes, jusqu'à ce que nous ayons fini de le traverser. A Barbastro ou nous prenons de l'essence, nous sommes déjà secs ! Biège est à quelques kilomètres, c'est là que se trouve notre hôtel. Nous y resterons 2 nuits, ce qui nous permettra d'y laisser nos bagages. Le lendemain matin, visite de la forteresse d'Alquezar pour ceux qui n'ont pas oublié de se réveiller puis nous partons à Rodier, à une quinzaine de kilomètres de là. C'est un haut lieu de l'escalade et du canyoning. Nous laissons là les motos et, traversant le village, nous marchons à l'arrêt de l'arrêt de bus, descendre dans le spectaculaire canyon de Mascou, dans un décor minéral fantastique. Là, nous cherchons un coin d'ombre pour pique-niquer au bord d'une des rares nappes d'eau qui ne restent de cet été brillant. Quelques goujons égarés y nagent, emprisonnés. La remonée est rude. On imagine mal sur ces entiers étroits et caillouteux les mulets chargés d'huile d'olive qui croisaient autrefois les caravanes transportant du vin.

Il fait bon s'installer à la terrasse du bar de Rodier depuis une bière bien fraîche, avant de rentrer à l'hôtel par la forêt de pins. Ce soir, à l'hôtel, nous apprécions l'hospitalité sage-chasse. Un bon dîner, bien arrosé. Certains trouvent le vin de Somontano un peu râpé et lui préfèrent le Rioja mais tout le monde s'accorde pour trouver la soirée réussie. Les nouveaux venus n'ont pas tardé à se mettre dans l'ambiance.

Lundi matin, nous chargeons nos montures et faisons route vers les collines du Serrablo, à moins d'une heure de route, presque dépourvues de toute population. Au village d'Ordovés ou nous nous rendons par une piste, il y a un habitant ! La magnifique petite église mozarabe plantée sur la colline est restée intacte.

Plus loin, nous empruntons une autre piste dans un paysage sauvage domané par le Tozal de Guara, point culminant de la Sierra de Guara (2077 m). Les deux Rocket sont à la peine sur cette piste caillouteuse. Après une petite marche à pied jusqu'à un dolmen d'où l'on peut contempler toute la chaîne des



Pyénées, nous redescendons la piste pour retrouver la civilisation à Sabinigo où nous attend un repas réconfortant.

Les plus pressés rentrent à Biarritz par Pamplona, les autres par le col du Somport et Oloron, savourant les derniers moments de cette journée de soleil, de bonne humeur et d'amitié. Rendez-vous l'an prochain pour de nouvelles aventures dans l'arros du RAT Pack Biarritz.

Pack Leader : Marc Hayvete au 05.59.42.23.95 ou edw@club-internet.fr

Lyon – Roussillon Moto (69)

Sur Lyon, un nouveau Pack Leader et déjà des dates pour bien commencer l'année...

28 janvier : Resto d'hiver...

Pack Leader : Philippe Brunier
philippe@brunier.com

Le Mans – Triumph Le Mans (72)

Le dimanche 25 septembre, le RAT Pack Triumph Le Mans organisait son second Run. Après le rituel café/croissant à la concession et malgré une météo capricieuse, le road-book a emmené les 17 participants dans les Saumurois par nos départementales où nous avons traversé bon nombre de petits villages et chacun à pu apprécier les routes sinueuses des bords de Loire et ses habitations troglodytes.

Nous nous sommes arrêtés à Chênehutte les Tuffault pour le déjeuner dans une champagnonnais où nous avons pu déguster ses spécialités qui firent le bonheur de nos papilles suivi de la visite qui fut particulièrement intéressante.

Le retour s'effectua par un tracé plus direct et nous nous sommes tous retrouvés place de la République au Mans pour le pot de l'au revoir !



Pour 2006, au programme les circuits de la Sarthe (tour de la Sarthe), le Parc de Maulverin dans le Choletais. Les dates seront diffusées dans le prochain Torque et la Newsletter

Pack Leader : Joël au 02.43.80.59.77

Anney/Seynod – Moto Feeling (74)

Le dernier né de l'année !

Depuis longtemps ce concessionnaire avait en tête de créer un RAT Pack et cette fois, c'est fait !

C'est Didier Francoz, client de la concession, qui en sera le Pack Leader.

Le calendrier 2006 est en cours de préparation mais vous pouvez déjà contacter Didier au 06.80.70.18.15 ou francoz.solutions@wanadoo.fr

Paris – ATS Bastille (75)

La rentrée s'est inscrite sous le signe de la compétition au RAT Pack ATS Bastille ! En effet, les 16, 17 et 18 septembre, nous nous sommes rendus au Bol d'Or pour un weekend de 3 jours et en avons profité largement pour faire plus ample connaissance avec nos nouveaux venus ! La fête fut totale, malgré un vendredi très pluvieux. Nous avons parlé nos tentes à Saint Pantier le Châtelet, où les associations du village se sont organisées pour accueillir les motards dans des générations agréables et suffisamment proche du circuit pour s'y rendre à pied. Le spectacle était au rendez-vous et nous avons pu admirer à nouveau Kevin Carmichael dans ses œuvres ! La course de nuit nous à tous impressionné, car nous avons pu admirer la dextérité et la régularité de ces pilotes.

Le dimanche 9 octobre, nous sommes retournés à Mighty Coups pour assister à la finale du championnat du monde de Superbike. Une très belle journée car le staff de la spéciale furent au rendez-vous. Si l'aller s'est effectué par l'autoroute, le retour vers Paris nous fit traverser le Sancerrois, longer la Loire et traverser le Gâtinais. Encore une très belle balade même si la nuit nous fit retourner vers l'autoroute.

Pack Leaders : Patrick au 06.11.70.15.54 ou Yves ou Guillaume via ratbastille@voilà.fr



Versailles – Manicourt (78)

Dimanche 11 septembre, nous nous sommes retrouvés à 35 vers 9h chez Manicourt pour le Run du Gâtinais Français.

Après une pause café, de toutes petites routes nous ont mené vers Builly et ses célèbres rochers. La pause déjeuner était bienvenue et attendue. Nous avons bien pris notre temps avant de reprendre la route. L'après midi, le météo fut moins clémente. Nous avons visité la verrerie de Solay-sur-Essoie où nous avons pu observer des souffleurs de verre au travail.

Sur la route du retour, nous sommes passés sur des routes vraiment impressionnantes vers le Val St Germain. Vu l'absence des virages en lacet et la route mouillée, il fallait ralentir à moins de 20 km/h par moment. Technique et surprise ! On se serait cru au milieu des Vosges !

En fin d'après-midi, nous nous sommes quittés autour d'un verre à Dampiere. Fogués mais contents ! Encore une bonne ambiance pour ce Run.



Un grand merci du fond du cœur à tous les participants, désolé pour la météo de l'après-midi et pour les quelques personnes qui se sont perdues. Et vivement le prochain Run ! A très bientôt. Salutations motardes ! Pour les photos, c'est ici : <http://pierreyslegal.neul.fr/>
Informations et inscriptions auprès du Pack Leader Pierre-Yves Le Qui au 06.62.86.83.25 ou pierreyslegal@neul.fr

Amiens – Kilomètre 66 (80)

16 motos s'étaient donné rendez-vous à la concession pour un Run à destination des Andelys et de Gisors sous la conduite de Loïc Amizet, nouveau venu à la marque d'Hitckley 1965.

Les routes serpentinaient autour des bocages normands, pour une fois noyées de soleil, a constitué l'essentiel du parcours. La montée de la côte des Andelys a permis de lâcher un peu les chevaux et d'user les pneus sur les côtés. Au détour de la forêt, une charmante auberge près d'une abbaye nous attendait pour un déjeuner en plein air où chacun a pu faire connaissance. Jean Jacques Bonnevillie T 1009 a provoqué l'hilarité en parlant de sa profession qui le conduit "à travailler là ou les autres s'amuse..."

Le site internet www.kilometre66.com

comporte une rubrique "vie du club" dans laquelle toutes les sorties proposées seront prochainement mentionnées.

Informations et inscriptions auprès de Christian au 03.22.91.66.66, ou contact@kilometre66.com

Toulon – Road Spirit (83)

Run d'Entrevaux

La sortie s'est déroulée par temps ensoleillé et grand ciel bleu même si au matin et jusqu'à Barjols nous avons dû composer avec le brouillard et le froid.

Pour cette 4ème sortie, nous étions 15 motos et avons parcouru avec grand plaisir les belles routes violettes de notre région.

Un grand bravo à Mr Michel Luciano pour sa gentillesse et la suite de son musée de la moto où 75 machines anciennes toutes en état de marche nous ont plongé dans le passé. Nous avons déjeuné dans la cité médiévale et après ce bon repas et le photo sur le port, nous avons pris la route du retour par Castellane et les Gorges du Verdon, côté nord.

Amicale à Toulon à 18h30. Fatigués mais tellement heureux de cette journée.

Prochaine sortie hivernale : de Toulon à Mirjan par le bord de mer.

Merci à Didier, le sympathique Pack Leader, pour l'organisation de cette belle journée...
Pack Leader : Didier au 06.11.03.06.36

Merci à Didier, le sympathique Pack Leader, pour l'organisation de cette belle journée...
Pack Leader : Didier au 06.11.03.06.36



Joinville – Joinville Trophy (94)

Le 28 août dernier nous sommes donc partis à 7 affronter les routes ensoleillées du Nord-est de la région parisienne entrecoupée d'un resto en forêt et d'une halte dégustation de Champagne chez un viticulteur.

Les participants étaient ravis de la balade et le nombre restreint a permis de créer un petit socle constructif pour les balades à venir...

En prévision :

- janvier : repas sur Paris
- mars : découverte de la vallée de la Juine (91)
- avril/mai : week-end en Bourgogne (Beaune)



Les dates seront communiquées sur le site web "Triumph" dans le prochain Torque et dans la Newsletter...

Informations : Pascal Fabri via rat-joinville@joinville-trophy.net

Beaumont sur Oise – Beaumont Moto (95)

ENORME ! La première sortie du Pack de Beaumont fut énorme : 55 participants, 35 motos.

Bertrand Goyez était des nôtres. Richard et son équipe avait dû déplacer pas mal de motos pour installer deux grandes tables au milieu du magasin et accueillir tout le monde autour du café et des croissants.

A la version "free lane" chacun avait préféré la formule "cool". Le convoi était impressionnant et magnifique : plus d'un Km de motos/les passants, cyclistes et cavaliers nous faisaient des saluts amicaux. Le RAT Pack Beaumont faisait l'événement ! Arrêtés à Chantilly, restau dans le cadre somptueux du château de Raray, visite de Pierrelatte. Petites routes avec beaucoup de villages. Retour à la concession pour un petit café croissants avant de rentrer chez soi. Tout le monde a trouvé la journée "bataille" et attend la suivante avec impatience.



Programme :

Une ou deux "hivernales" élaborées à la dernière minute en fonction de la météo avec RdV devant le château de Chantilly.

- 2 avril: Run de la Baie de Somme.
- 17 septembre: Run des Cathédrales

Pack Leader: Jean Jacques Jean-Jacques.Braut@wanadoo.fr
Et plus d'infos sur: www.beaumont-moto.com

SUISSE

Sion – Supermotorama

Une délégation de 6 membres de ce Pack emmené par Joël, le concessionnaire, était descendu pour le Sème Raid de Monaco/Menton.

Une présence toujours remarquée et appréciée de ce sympathique R.A.T. Pack qui ne se départe jamais de sa bonne humeur ! Pour cette fois, Robert, le Pack Leader, n'avait pu se libérer et l'équipe helvète lui a fait regretter amèrement cette absence à force de SMS et coup de fil vantant la convivialité du week-end, les superbes paysages et les routes fantastiques...



Le calendrier 2006 dans l'édition de mars...

Pack Leader: Robert au 0079 342 4825 ou robert.prudent@allanz-suisse.ch

BENELUX BELGIQUE

Anvers – Garage Burger

Run des moulins- 17 Septembre 2005
Ce run nous a amené vers le Sud-Ouest des Pays-Bas. Bien que les prévisions météo n'étaient pas trop mauvaises, seuls une dizaine de motos était au rendez-vous au Garage

Burger. Dommage que beaucoup de motards ont préféré délaissé leur moto dès la vue de quelques nuages, ils ont marqué une belle balade !!

Nous avons constaté les différences entre l'infrastructure routière en Hollande par rapport à celle de la Belgique: alors qu'en Belgique la plupart des routes vous font passer par le centre des villes et des villages, ce n'est pas le cas aux Pays-Bas. Il vous reste donc le temps de profiter de la route. La Hollande, le pays de l'eau est des digues; nous avons roulé sur la digue Philips, la digue des moines et le célèbre Stormvloedkering, une merveille qui contrôle l'entrée de la mer du Nord.

Nous avons trouvé un restaurant sympathique près de Zierikzee, où nous avons pu manger des fruits de mer et des moules. Je n'avais pas une bonne impression des Pays-Bas avant cette balade et elle était bien sûr radicalement changée. Cette journée m'a permis de changer d'avis: les routes sont variées et la région visitée m'a plu bien plus que le Nord de la Belgique. Nous y reviendrons !!

Evénements 2006:

- Samedi 17 juin: Evénement 1000 virages, un événement non-R.A.T. auquel se rend le R.A.T. Pack Garage Burger.
- Vendredi 30 juin – Dimanche 2 juillet: Evénement R.A.T. à l'Hôtel Wines totalement sur réservation dans le Sud-Est de la Belgique près de la frontière Allemande et Luxembourgeoise. Un week-end avec 3 balades et un barbecue. D'informations en 2006 !!

R.A.T. Pack leader: Ivan Priem e-mail: ivan.priem@shaw.com

Ath – Mourin & Co

Le programme 2006 du R.A.T. Pack Mourin est déjà très fourni:

- 3 – 5 mai: Festival de la moto à Mons Expo
- 26 mai: Run des Cornés - 408Kms de vélo/verses de la Belgique et la France des Anciens Comité du Moyen Age
- 23 Avril: Troisième Balade Caritative au profit des Enfants moins Valides. 150Km en Hainaut Occidental et Oriental.
- Organisation conjointe avec Les Heures Heureuses de Ath et le R.A.T. Pack Mourin.
- 26-28 juin: Goliath Run
- 25 participants maximum. Epreuve d'endurance touristique internationale. Parcours sur 3 Pays. Programme sur demande au R.A.T. Pack.
- 8 juillet: 180 Km dans les Pays du Hainaut au profit du nouveau Ladeuzois. Organisation R.A.T. Pack Mourin et le Centre Culturel et Sportif de Ladeuze.
- 10 Septembre: Run des Explorateurs
- 400 Km de superbes petites routes entre Belgique et France. Départ de la concession 9h.

Pack Leader Christian et Annick Mourin

Téléphone: 00320475 70 11 88
E mail: raticole.ath@skynet.be

Bertem – Motorservice Sterckx

Meuse Run- 25 septembre

Le 25 septembre dernier, le R.A.T. Pack Motorservice Sterckx a dû au revoir à l'été avec une balade qui leur permettait de découvrir la vallée de la Meuse entre Namur et Dinant.

Nous avons traversé de beaux petits villages en empruntant les routes sinueuses. La région est riche en châteaux, en ruines et en abbayes ce qui agrément le paysage. Après avoir conquis la citadelle de Namur, nous avons pris le chemin du retour vers Motorservice Sterckx pour un barbecue copieux... L'occasion idéale de méditer sur la saison passée et de se réjouir pour la prochaine.



R.A.T. Le Pack Motorservice Sterckx à la citadelle de Namur

R.A.T. Rallye du Raid Menton/Monaco

Le R.A.T. Pack Motorservice Sterckx était représenté au Raid Menton/Monaco par Le Pack Leader Steven et sa femme Rita qui ont rejoint le Pack Moto Evolution 2 de Metz pour la descente vers le Midi. Les couleurs

d'automne présentaient un beau spectacle et les nombreux cols présentaient un grand plaisir aux motards.

Un grand merci au R.A.T. Pack Desdempte Moto pour un excellent week-end et à Remi Hauptmann et au reste du Pack Moto Evolution



Le Sud de la France en automne

2 pour leur hospitalité et leur compagnie agréable.

Evénements à venir:
Nous sommes actuellement en pleine

préparation pour vous concocter de superbes événements 2006. Visitez le site internet de la concession pour les informations actuelles.

Pack Leader: Steven Becken, 0477/32 44 07, ratbertem@biz.scaali.be
Motorservice Sterckx, tel 06/49 06 30,
www.motorservicesterckx.be

Ertvelde – BMC

9 octobre 2005 : Balade dans les Ardennes flamandes

La balade d'Automne du R.A.T. Pack BMC, malgré une légère pluie au lever du jour, n'a pas découragé la quarantaine de motards participant au Run qui a pris la direction des Ardennes flamandes. Nous avons suivi le tracé de la ronde de Flandre, la course cycliste bien connue, qui nous a fait emprunter des routes pavées incitant à la prudence.

Le temps a été agréable et nous a permis de prendre un en-cas sur une terrasse.
Les motos avaient besoin d'une séance de nettoyage, mais cela en valait la peine!

Grosse affluence pour cette dernière soirée !!



Événements futurs:

Les activités 2006 sont actuellement en préparation. Visitez fréquemment le site internet de la concession pour vous tenir au courant des dernières informations.

Pack leader : Marc Maes,
Marcanton@skynet.be tel 03/64439 50
BMC Website : bmc-assenede.be

Grote-broel- Motorshop Limburg

4 septembre: Maas Run

20 motards Belges et Néerlandais ont participé à cette balade de fin de saison du R.A.T. Motorshop Limburg. Nous avons pris la direction des petites routes de campagne du Limbourg. Le Run nous a amené vers la route de Merland qui passait par de nombreux villages pittoresques tels que Thom près de la frontière néerlandaise. À partir de là, nous avons suivi le Maas, puis pris le ferry vers la Belgique où nous attendait un bon barbecue ! Nous avons ensuite repris les routes sinueuses qui nous ont emmenées vers un joli château



Sur le ferry vers la Belgique

ou nous avons pris un rafraîchissement pour célébrer cette belle journée.

Un grand merci à Jan, l'organisateur de cette belle balade!

Événements futurs:

Les activités 2006 sont en préparation. Visitez le site internet de la concession pour les informations actualisées.

Pack leader Jan Peeters
E-mail: jan.peeters@skynet.be
Motorshop Limburg, Tel 033 74 53 74
Website : http://www.motorshoplimburg.be

Oostende – Garage Biondeel

20 août – balade en soirée

La météo n'était pas démente durant la journée de la pluie, de la pluie.

Soudainement la pluie a cessé. Une heure plus tard, notre balade commençait.

Nous avons pris la route vers la Région de "Blaeden de Kuzel" et avons pris beaucoup de plaisir à ce Run...

25 septembre – Bajouette Run

21 motos étaient au départ de ce Run de 320 km. La balade a commencé au garage Biondeel où un café et des croissants nous attendaient avant le départ. La route nous a mené au Nord de la France vers la vallée de l'Aa.

Nous nous sommes d'abord arrêtés à Merckegem où nous avons pu avoir une vue panoramique de la région. Après le déjeuner à Saint-Omer, nous avons roulé dans la vallée de l'Aa, une région pleine de villages pittoresques. Nous avons ensuite cherché une station à essence ouverte, mission délicate un dimanche, surtout si l'on veut payer comptant...



Vue panoramique du R.A.T. Pack Biondeel

Une guide français nous a heureusement indiqué le chemin vers une boulangerie qui avait aussi une pompe à essence.

Nous avons ensuite repris la direction du "GRD-Loft Hotel" où nous avons pu nous délasser. Nous avons tous savouré de cette belle journée!

Événements futurs:

Les activités 2006 sont en préparation. Visitez fréquemment le site internet de la concession pour vous tenir au courant des dernières informations.

Contact Pack Leader : Dirk Vanhoute +32 477 782392

Mail: dirk.vanhoute@belgacom.net
Site internet du Pack leader:
users.skynet.be/dirk.vanhoute/RAT.htm
Site internet de la concession :
www.blondeel.be

Pays-Bas

Zaandam – R.A.T. Pack De Weer

Inspiré par le célèbre Run britannique John 'O' Genals to Lands-end, le premier Run entre plusieurs concessions Triumph des Pays-Bas a eu lieu le samedi 20 août.

Plusieurs membres du R.A.T. Pack De Weer ont participé à ce parcours de 475 km organisé par le Triumph Owners Club néerlandais. Le départ a eu lieu de bonne heure par temps de pluie. 25 Triumph aussi bien classiques qu'actuelles sont parties de Hengstdijk, une des localités les plus au Sud-Ouest de la Hollande. Après quelques kilomètres à travers la Belgique et le Sud de la Hollande, le Pack a fait son premier arrêt café avec gâteaux à la concession Triumph Brabant Motors situé à Grave. C'est à une cinquantaine de motos que le groupe a continué. La pluie ayant cessé, le groupe a emprunté une portion de voie rapide pour compenser le temps perdu pendant la première partie du Run.

Le deuxième arrêt a eu lieu chez Gebben Motors à Roost, où un déjeuner tardif nous attendait. Les 100 derniers kilomètres nous séparant de Middelstum, un des endroits les plus au Nord des Pays-Bas, ont été parcourus en suivant des guides du British Motorcycle Club.

Vers 17 h le groupe, comportant maintenant 70 Triumph est arrivé à destination. Tout le monde a apprécié le barbecue de fin et les conversations au sujet de ce premier Dutch end-to-end run se sont terminées tard dans la nuit.

Il y aura une suite l'année prochaine et le R.A.T. Pack De Weer se joindra à nouveau à l'événement !

Legenda 2006 va bientôt être publiée sur le site internet www.deweeremotoren.nl

Vous pouvez contacter la concession au +31 075-641111.

Le Pack leader Aad Mörtemann peut être



Des participants ravis.

contacté téléphoniquement au +31 0651066519 ou par e-mail rattveer@trizaan.nl. Vous pouvez également visiter son site www.trizaan.nl/Rpdpower.html.

Grave – R.A.T. Pack Brabant Motors

Nous avons participé au 'Dutch End to End' qui a eu lieu le 20 août. Brabant Motors était le deuxième arrêt de la balade, avec une vingtaine de motards venant prendre le café et du gâteau. Des motards du R.A.T. Pack de Brabant Motors ont rejoint le groupe, ont continué leur route jusqu'à l'arrêt suivant et sont rentrés.

Notre événement sur le circuit de Zolder en Belgique a eu lieu le 26 septembre. Il amateurs de circuits ont participé à cette journée. Ce fut pour certains la première expérience sur circuit, mais sans doute pas la dernière ! Nous avons eu une belle journée et sommes déterminés à renouveler l'expérience l'année prochaine !



Un événement bien suivi.

Le prochain grand événement du R.A.T. Pack sera la réception de fin d'année chez Brabant Motors. C'est l'occasion de rencontrer d'autres membres du R.A.T., de parler des événements passés et de nous communiquer vos idées pour 2006.

Profitez de cette journée pour regarder la nouvelle gamme de motos, la nouvelle collection de vêtements et d'accessoires avec un café et comme c'est la coutume en cette période. « olebalen »!

30 - 31 décembre Réception de fin d'année

Contactez par e-mail le R.A.T. Pack leader Suzanne Heezen à RAT@brabantmotors.nl ou Joris Jansen à la concession +31 0486 473650 ou consultez le site www.brabantmotors.nl/rat.htm.



Une belle journée de circuit.

Zoetermeer – R.A.T. Pack Safe Zoetermeer

Cette nouvelle concession Triumph a tenu une journée porte ouverte le 17 septembre. Ce fut une bonne occasion pour les amoureux de Triumph de découvrir les derniers modèles et de rencontrer d'autres possesseurs.

Le R.A.T. Pack va démarrer pour la saison 2006. Contactez Johan van Nierop pour les dernières informations.

Il est joignable à la concession au +31 079 368 02 00 ou par e-mail à Johan.vanNierop@safe-motors.nl. Vous pouvez aussi contacter le site Internet www.safe.nl.



Les dernières préparations avant la porte ouverte



La concession est opérationnelle !

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

TRIUMPH

Some like it in Newchurch.

Tridays Weekend, August 25th-27th 2006 Neukirchen/Austria

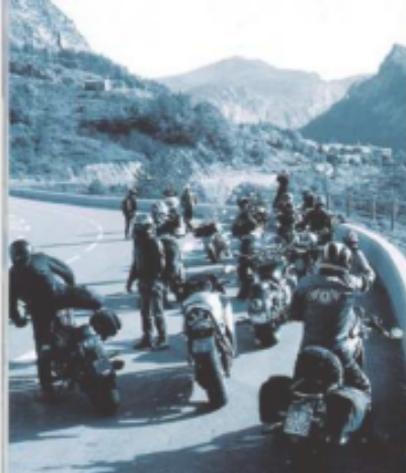


cotentinbritishbikes.free.fr

GO YOUR OWN WAY


NEUKIRCHEN
AM GROSSVENEDIGER

Booking & Information: www.tridays.com



www.triumphmotorcycles.com

RIDERS ASSOCIATION OF
TRIUMPH

TRIUMPH
GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

Tracez votre route

Go Your Own Way, mais faites le plus facilement avec le Triumph Satellite Navigation System. Petit, facile d'utilisation, avec des instructions visuelles et audio claires et précises, le système comprend un mode de recherches multiples. Sélectionnez plus d'une destination et il vous indiquera la meilleure route. Essayez-le ! Saisissez Bayonne, Quimper et Paris et il vous y mène. Vous voulez en savoir plus ? Visitez notre site web et ses nouvelles pages consacrées aux pièces détachées et accessoires ou rendez-vous chez votre concessionnaire Triumph le plus proche pour plus d'informations.



Le temps des essais

Faire l'essai de nouveaux modèles en plein hiver, lorsqu'il fait froid et qu'il pleut, ce n'est pas une sinécure pour l'équipe de chez Triumph qui est chargée de cela, mais c'est quand même l'une des étapes principales de la mise au point de la gamme vêtements. Mark Boswell nous informe sur cette tâche exigeante et en profite pour nous donner un aperçu des nouveautés 2006.

Le motocycliste d'aujourd'hui exige des vêtements qui répondent aux standards les plus sévères. Abstraction faite des intempéries, le vêtement pour motard doit être fait des matériaux les plus modernes et de la plus haute technicité pour l'assister et assurer sa sécurité.

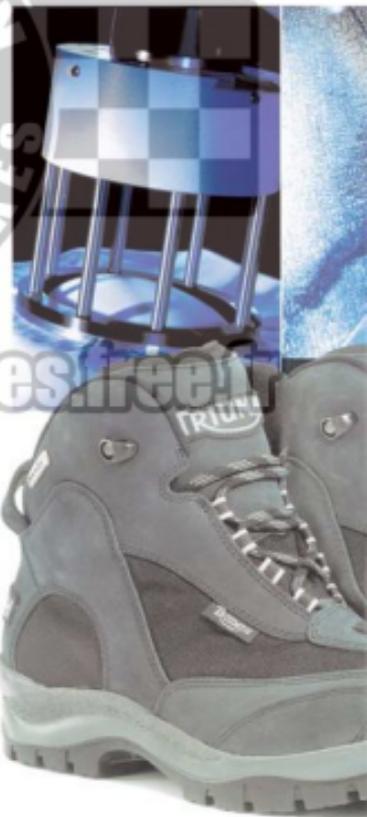
Cela fait 25 ans que Sympatex accumule l'expérience dans la production et l'essai de produits imperméables, c'est pour cela que nous sommes certains qu'il offre une assurance de qualité soignée aux motards Triumph.

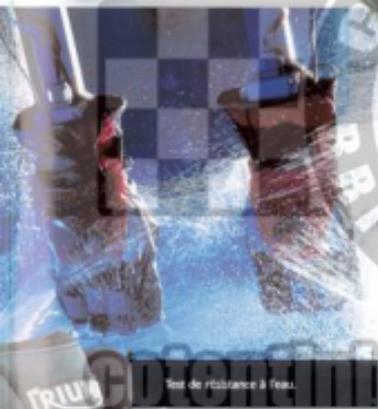
Des essais rigoureux sont entrepris au QG de Sympatex en Allemagne, et chez Triumph en Grande-Bretagne. Alors que Sympatex teste les produits dans de conditions contrôlées de laboratoire, les essayeurs de Triumph accumulent des centaines de milliers de miles de mise à l'épreuve progressivement dite.

Les essais en laboratoire se concentrent sur des simulations de pluie, d'aération, de dimensions et d'essais de pression, alors que les essayeurs se consacrent davantage au confort du produit et à sa longévité.

Le résultat final est la gamme de la plus haute qualité pour Sport et Tourisme, dont vous pouvez être sûrs qu'elle a été essayée jusqu'à l'extrême, et qui est plus qu'appropriée pour affronter les intempéries les plus diverses.

Test extrême à la façon Sympatex.





ARTICLE NOUVEAU EN 2006 - le gant Sympatex All Leather Glove II. La face extérieure du gant est faite d'un cuir de haute qualité, aéré, avec des panneaux anti-abrasion dans les palmes et des coussinets de mousse protecteurs. Ajoutez à cela la doublure Thinsulate et la membrane barrière 3D, et voilà le gant d'hiver par excellence, capable d'offrir protection et chaleur dans les conditions les plus rudes.

Nous avons également pour 2006, deux nouveaux concepts de botte. Après 12 mois de design, développement et essais Triumph et Sympatex sont heureux d'annoncer l'arrivée de la nouvelle chaussure Sympatex TriTech Boot II et Sympatex Explorer Boot II. Non seulement ces deux modèles sont entièrement conçus Sympatex, mais leurs matériaux en cuir souple et en nubuck, avec de subtils ajouts en matière synthétique, sont particulièrement légers. Ces bottes sont conçues pour offrir une protection et un confort maximum, que ce soit à l'arrêt comme à la vitesse.

Dès octobre 2005 vous pourrez essayer les nouveaux produits Sympatex ainsi que toute la gamme 2006 des vêtements à l'effigie de la marque chez votre concessionnaire Triumph.

SYMPATEX

QU'EST-CE QUE DU SYMPATEX?

SYMPATEX est une membrane à base de polyester qui n'a pas besoin d'être micro-perforée pour être efficace. Cette membrane intelligente, hydrophile et étanche s'adapte à son environnement pour former une deuxième peau, une barrière impénétrable aux éléments, tout en permettant à la vapeur de la transpiration de s'échapper facilement. Certaines molécules de la membrane ont des propriétés hydrophiles et attirent la transpiration du corps, alors que des propriétés hydrophobes forment une barrière contre l'eau traversant la membrane. A la différence des membranes poreuses, Sympatex ne retiendra jamais ni saleté, ni huile, et conservera les propriétés respirantes du vêtement sans que vous en ayez besoin. Sympatex est aussi très flexible et super-léger, parfait pour du vêtement destiné aux conditions exigeantes.

Cap à l'Est

Giovanni Lamonica et son Tiger se sont dirigés vers la Mer Noire en traversant la Roumanie. Ce fut l'occasion de découvrir des paysages caractéristiques, des mythes et des légendes, des gens qui avaient le cœur sur la main et pourtant en proie à une incommensurable misère. Un voyage épique qui va nous conduire dans la région des Matamures.

Texte et photos de Giovanni Lamonica



A la frontière du nord entre la Roumanie et l'Ukraine il y a une sorte de place oubliée de toutes les cartes : c'est la région des Matamures. On y trouve des églises en bois, des anciens monastères et de très beaux amateurs haïns. Ce n'est pas un véritable désert du bon sens, un *no man's land* de traditions, d'usages et autres croyances bizarres. Nous avons atteint la région en venant des montagnes et des plaines de Pusuta. D'un seul coup nous nous sommes retrouvés dans la montagne, devant l'entrée d'une pittoresque gorge. Nous allons franchir la porte de l'un des nombreux forts, nous inquiétant que nous pourrions imaginer.

Si, ce nomme m'oblige, si, ce n'est pas mon nomme Mache, ce n'est pas le dernier nomme du village du fort. Si c'est en euros le revenu moyen mensuel des gens qui habitent cette région de l'Europe, à peine deux heures de vol

des plus grandes capitales européennes. Ce qui va vous sauter à la figure même si vous faites abstraction de tout pour profiter pleinement de votre voyage, c'est l'impression de total dénuement, de pauvreté récurrente. J'aurais déjà rencontré cela lors d'un précédent voyage en Amérique du Sud, mais ici ce qui m'a frappé, c'est l'absence gentillesse des gens. Ils sont pauvres, mais dans leurs yeux il y a de la noblesse. Ils n'ont pas grand chose mais le peu qu'ils ont, ils sont prêts à le partager. Vous le voulez, vous trouverez toujours ici un pauvre prêt à vous aider si vous en avez besoin. Nous avons commencé à grimper dans la montagne, bientôt nous fumes entourés de neige. Il faut dire que dans cette région l'hiver va durer jusqu'en juin. Après le sud Grèce, nous nous sommes dirigés vers Sighetu Maritimes, une ville qui abrita dans les années 60 une prison pour des « Ennemis du Peuple » - c'est maintenant une relique de l'administration

cotentinbritishbikes.free.fr



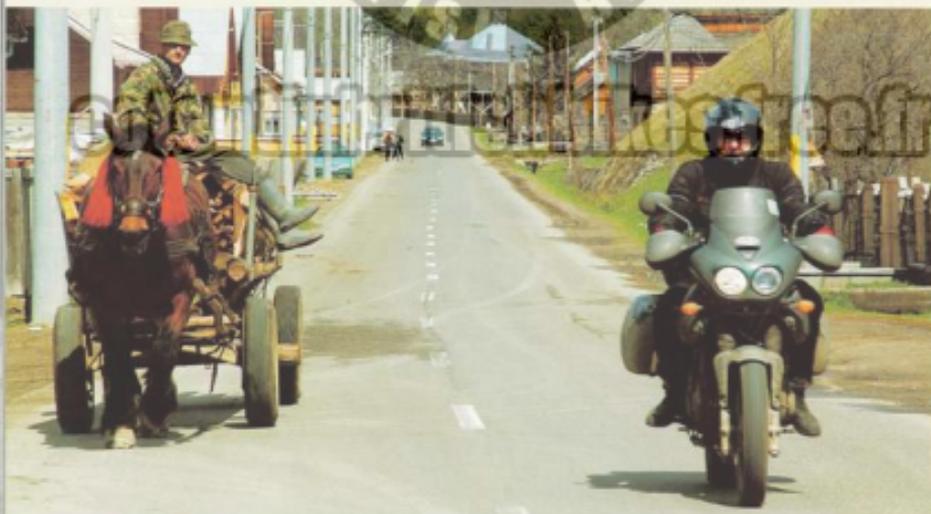


Déjeuner roumain - toujours une expérience inoubliable

précédente transformée en un musée fascinant. Passant par la vallée de Iza, nous nous arrêtons à maintes reprises : des enfants et des habitants veulent faire connaissance avec nous et nous serrer la main. En une demi-journée mon carnet de notes va se remplir des noms et des adresses de tous ceux qui désirent un exemplaire de mes photographies.

En fin de vallée nous avons attaqué une route très escarpée qui allait nous faire passer le col Prislop (1411 m), frontière entre les Matamures et la Moldavie. Le paysage est somptueux. Les mauvaises conditions de la route combinées à la solitude et au paysage me rappellent l'Alaska, le Chili et les montagnes d'Irlande. Parfois, je me demande si je suis toujours en Europe. Il y a de la neige au sommet et il y fait légèrement froid, mais la sensation est celle d'une liberté absolue, celle dont tous les motocyclistes rêvent. J'ouvre l'écran de mon intégral pour évacuer la condensation et j'en profite pour me remplir les poulmons de cet air vivifiant. Dans la descente, je rencontre d'énormes carriots,

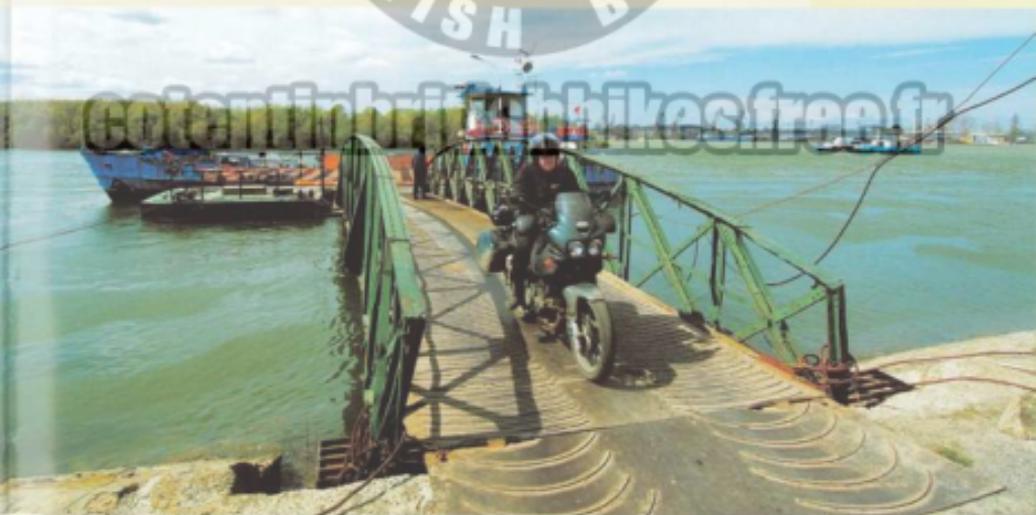
EN UNE DEMI-JOURNÉE MON CARNET DE NOTES VA SE REMPLIR DES NOMS ET DES ADRESSES DE TOUS CEUX QUI DÉSIRENT UN EXEMPLAIRE DE MES PHOTOGRAPHIES





chargés de rondins drivés par des chauffeurs dont l'unique concentration se focalise sur les énormes nids de poules et le moyen de les éviter. De mon côté, le problème est double, il faut éviter les uns et les autres. Pour suivre lentement mon chemin je parviens au village suivant mais il est très tard. Il fait presque nuit, et le meilleur conseil à tout voyageur en Europe de l'Est est de ne jamais rouler dans l'obscurité, il est impossible de voir les gens se déplaçant avec leurs carioles de chevaux, il n'y a aucune lumière nulle part, pas même dans les villages. Nous avons continué vers l'est, quittant les Matamures et nous dirigeant vers Bucovina.

Dans cette ville, il y a un certain nombre d'églises patriotes classées par l'UNESCO au patrimoine de l'Europe. Cela a eu un effet certain sur l'état des routes. Ses meilleures qui partent ailleurs pour y accéder. Ces édifices du culte sont richement décorés et sont le reflet d'un art ancestral. La plus célèbre est l'église du monastère de Veroneț à Bucovina, elle date de 1488 et essentiellement grâce à ses peintures murales à l'intérieur et extérieures, on peut connaître le nom de Chapelle Sainte de l'Orient. Les monastères sont réputés non seulement pour leurs fresques mais également pour l'étrange façon de décorer par le dessin les





croyanants et les évangélistes. Nous avons vu Sucevița avec son échelle des vertus où le diable est représenté sous les traits d'une femme et Mălăești où l'on peut découvrir une admirable scène représentant le Siège de Constantinople.

Nous décidons de poursuivre notre chemin par la vallée de la Brașov. Cette vallée renferme quelques-uns des paysages les plus beaux et les plus préservés des montagnes des Carpates, avec ses villages pittoresques et traditionnels cachés au creux des vallées perdues. C'est une région riche en usines et en superstations, dont la plus célèbre est le Dracula de Bran. Nous traversons les endroits les plus typiques de la Transylvanie avec des encapements en surplomb et des forêts obscures. Il est intéressant de noter que le château de Dracula existait en fait en 1980, mais il a été construit par le régime local du tourisme érigé le « Château-hôtel Dracula ». Celui-ci fut presque immédiatement rebaptisé sur ordre de Ceaușescu, ébahi des comparaisons faites dans la presse occidentale entre Dracula et lui.

Nous poursuivons notre itinéraire par la vallée. Nous nous sommes vraiment régales à la parcourir. La population était un peu comme la montagne, changeante à chaque passage de vallée ou de col. Une forte influence slave et magyare faisait que beaucoup de gens vivent avec leur famille dans des camions à chevaux, de vrais Romanichels dans tous les sens du terme. Je voulais juste graver sur la pellicule mais je n'étais jamais sûr de la réaction des uns et des autres aussi j'ai développé une nouvelle technique : je les dépassais, attendais qu'ils

arrivent à ma hauteur pour les mitrailler et je filais ensuite. Il y en avait qui aimait, d'autres qui restaient stoïques et d'autres qui étaient passablement énervés.

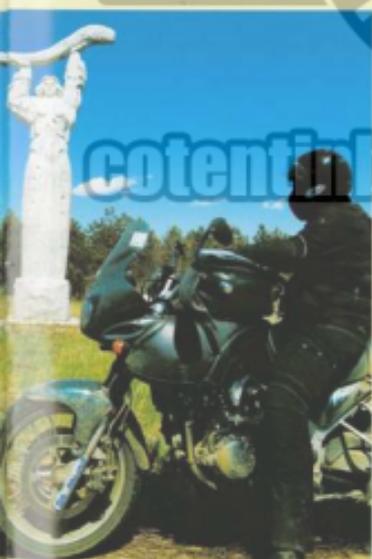
Ce qui est déplorabile c'est que la beauté du lieu est bien entamée par le lac artificiel alimenté par la rivière Săbița. Il y a du ciment partout. Nous nous sommes dépêchés de filer pour retrouver de plus beaux paysages. Le col Bicaz avec ses glaciers et ses montagnes russes nous enchante. Un lac gelé et des gorges spectaculaires furent la récompense de nos efforts. À la fin, après avoir suivi et maintes fois traversé le Danube sur près de 4000 km, nous atteignons son delta. Les eaux du Danube rejoignent la Mer Noire, et elles forment le mieux conservé des deltas européens. Dans ses nombreux lacs et marais l'embouchure du Danube abrite plus de 300 sortes d'oiseaux ainsi que 45 espèces de poissons d'eau douce.

Il est malheureux que deux grandes cités, datant des années '60, aient eu un impact tellement négatif sur la région. Le développement industriel mérite un blâme pour son intrusion, bien qu'il ait donné naissance à une riche industrie : la plus importante active du pays. Celle-ci nous intéresse vraiment pas, mieux vaut nous mettre en route pour notre destination finale, Constanța. Rouler sur Constanța est une grande expérience : un espace infini sur 360°, des nuages blancs étirés le ciel au delà de l'horizon. C'est ici que nous avons atteint le point final de notre voyage. Il fallait maintenant faire demi-tour pour rentrer en Italie. En passant par où ? Et bien nous vous le raconterons lors d'un prochain récit.

CETTE VALLÉE RENFERME QUELQUES-UNS DES PAYSAGES LES PLUS BEAUX ET LES PLUS PRÉSERVÉS DES MONTAGNES DES CARPATES



Rouler au pays de Dracula !



ROULER SUR CONSTANTA EST UNE GRANDE EXPERIENCE:
UN ESPACE INFINI SUR 360°, DES NUAGES BLANCS
ETIRANT LE CIEL AU DELÀ DE L'HORIZON

cotentinbikes.free.fr

Le Tigr a toujours suscité l'intérêt des villageois où que ce soit.

Trois Rocket III pour vous

L'impressionnante Rocket III sera rejointe en 2006 par la Rocket III Classic et la Rocket III Édition Spéciale.

Alors que le modèle original a gagné le cœur des nombreux amateurs de cruisers pur et dur, la Rocket III Classic vise carrément ceux qui vont privilégier un plaisir de conduire un peu plus relax. Nettement axée sur le confort du conducteur et du passager, la Rocket III Classic est équipée d'origine de repose-pieds larges, d'un guidon reculé et d'une confortable selle de tourisme. Touches subtiles mais significatives qui complètent agréablement les capacités aux longues courses de cette moto. Elle sera disponible en Jet Black et Street Red et avec un livery Gold ou Cherry Red et New England White et l'ajout Gold. Un cadre culasse chromé qui contraste élégamment avec le moteur en finition noire et des sorties de silencieux coniques donneront une touche finale à ce qui est déjà une machine d'un style complètement unique.

La Rocket Édition Spéciale est basée sur la Rocket III standard, mais elle se distingue sous une robe caractéristique de peinture tribale. Disponible en Mulberry Red ou en Ceriseau Blue Monochromatique, la Rocket Édition Spéciale sera produite en nombre strictement limité. Pour connaître les prix, les détails de livraison, les accessoires et autres spécifications techniques, veuillez visiter www.triumphmotorcycles.com.



séduire



Letters

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

Survivre à une chute

Richard Thorpe - UK

Merci à vous tous chez Triumph de concevoir et construire des machines aussi fantastiques, à n'y avoir pas de doute, ce qui est britannique est le meilleur. Ma Sprint Sport en est la preuve.

Je devais propriétaire d'une Triumph en avril 2002 après vingt ans d'interruption de la pratique moto. La Trident 750 d'un ami avait salonné en moi le feu sacré. J'ai eu du plaisir chaque minute de ces trois dernières années, et tant que membre du R.A.T., en apprenant l'histoire de Triumph, même en nettoyant et graissant la chaîne.

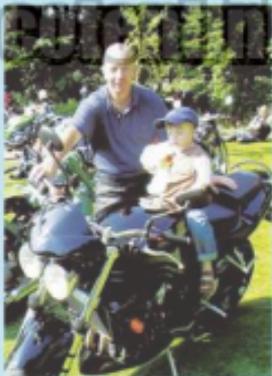
J'utilise la Sport tous les jours, toute l'année durant quoi que soit le temps sans problème. En février 2005 elle fut emboutée par un gros 4x4 dans un parking vide, renversée et poussée sur un demi-mètre d'asphalte, et néanmoins je pus rouler et la ramener jusqu'à chez moi.



Elle avait plein de dommages superficiels mais rien de majeur ni de mécanique. N'importe quelle autre moto aurait probablement été mise à la poubelle, mais elle non ! Elle fut réparée. Elle a l'air fiambant neuve et elle roule à nouveau - un hommage en passant aux ingénieurs Triumph. Où-ils sera ma prochaine moto ? Une Sprint 1050 évidemment !

Tout pour une bonne cause

Paul Burbridge - UK



Paul Burbridge invite l'un des enfants sur sa machine.

En ce vendredi ensoleillé je m'étais assis dans mon jardin habituel pour y prendre un pot quand le propriétaire me demanda si je voulais bien organiser une excursion dans le but de récolter des fonds en faveur d'une maison d'enfants.

Avec l'aide efficace de Ben Gray du R.A.T., de la presse locale, et d'autres cercles de motards, je fis circuler l'info et me voilà ce samedi début septembre assis à la terrasse du bistrot, ne sachant pas combien de motards surgirait pour participer. Je n'aurais pas du me faire du souci car, comme à l'habitude les motards Triumph démontrèrent leur générosité, arrivant en grands nombres pour donner leur appui à cette noble cause. Une fantastique procession de motos s'ensuivit, se dirigeant toutes au gré des routes de la région vers la maison d'enfants où nous fîmes chaleureusement reçus.

Ce fut une journée fantastique, qui n'était que le début de cette campagne. Merci beaucoup à tous ceux qui sont venus, qui ont participé, et qui ont aidé à récolter plus de € 1000.

Le serment Triumph

Dave Cohen

Nouvelle-Zélande

Lynita Gilmore coordinatrice nationale du R.A.T. néo-zélandais et pilote de T100, n'est pas demeurée fille à épouser en octobre l'ancien leader du R.A.T. Pack de Wellington et pilote de Speed Triple, Mick Atkin, lors d'une cérémonie balayée par le vert sur le Cricket Club d'Auckland.

Le groupe du R.A.T. local était bien représenté à cette cérémonie, et Lynita a prouvé qu'elle était une vraie adepte Triumph en dévoilant plus tard dans la soirée son étiquette adhésive aux couleurs de l'Union Jack.

J'ai eu du plaisir de participer en tant que fiancée, et en tant que responsable des Relations Humaines de Triumph Nouvelle-Zélande. Je peux vous confirmer qu'ils forment un couple idéal.

Le seul problème que je perçois dans l'avenir pour ce couple parfaitement assorti et tellement fou de Triumph... est la dispute qu'ils ne manqueront pas d'avoir à propos de qui sera le propriétaire de la première Daytona 675 quand elle sera née !



Légende : Lynita et Mick... un couple véritablement Triumph.

Un sommet de l'amour

Dave Plante

USA

Je roule à moto depuis plus de 30 ans, et bien des machines sont rentrées et ressorties de mon garage. En février 1997 je suis entré chez un distributeur Triumph à Spokane.

Washington, où je vis une Trophy 900. J'y suis retourné le lendemain pour acheter, et depuis lors j'ai parcoulu d'innombrables miles sur celle-ci. Durant ces années je suis devenu assez nostalgique, et j'ai lu tout ce qui me tombait sous la main à propos de Triumph, devenant ainsi l'expert Triumph local.

Après mon déménagement de Spokane vers Seattle, je trouvais une T120 de 1963 qui cherchait un nouveau domicile. Une Daytona 900, bel exercice de style, vint rapidement s'ajouter dans mon garage en remplacement d'une Buell. Un chopper T120 de 1969 en quête d'une restauration profonde fut la suivante à rejoindre mon écurie.

En 2003, lisant des articles sur la Thruxton je



La collection de Triumph de Dave Plante continue de s'étendre.

sus de suite qu'il m'en fallait une. Je vendis une Kawasaki 1000 à un ami pour faire de la glace pour la Thruxton. De plus je m'arrangeai pour persuader la femme de mon ami à acheter une T100, sa première moto. J'ignore où tout cela va finir - toutes ce que je sais avec certitude est que bien des Triumph rentreront encore dans la maison dans les années qui vont venir !

30 années pour posséder une moto

Tim Marsh

USA

Ce n'est que l'an dernier, lorsque j'eus atteint l'âge respectueux de 51 ans, que je devins propriétaire d'une street bike. Et étant du type ontatif lobe de cerveau droit dominant et précédemment coureur sur piste de vitesse, je voulais quelque chose de totalement différent.

Voilà donc posséder perso une toute nouvelle Speed Four de 2003.

En ma première année de propriétaire, mon compteur totalisa environ 2.500 miles.

Comme je vis en Californie du Sud, la notion de « bonnes conditions atmosphériques pour rouler » n'a vraiment aucun sens pour moi. Je vais vous l'avouer, ma drogue, mon plaisir c'est de remonter les files de voitures qui s'entassent dans les embouteillages. C'est parlaitement légal ici ! Pour quelqu'un qui a toujours eu horreur des bouchons comme moi, c'est un délice de pouvoir les éviter virtuellement en se glissant à travers eux.

Evidemment, être propriétaire d'une Speed 4 orange ne me suffisait pas. C'est ainsi que je l'ai un tant soit peu personnalisée avec des poignées assorties de Spider, un couvercle de réservoir de frein de Creative Concepts, un silencieux d'occasion de Micron, et une peinture personnalisée : rouge, blanc et bleu Triumph sur le réservoir à essence, et des lignages sur les roues. Cette petite Triumph a été tout ce que j'espérais et plus encore, et



Tim Marsh sur sa Triumph

durant mon premier temps sur ma première street bike, je n'ai eu ni amendes, ni accidents, ni aucun autre problème.

Et je suis très heureux que ce modèle soit continué en '06 de sorte que d'autres pourront vivre la même joie sur ses deux roues que celle qu'il m'enthousiasme.

Cela valait le coup d'attendre

Sofia Durao

Grande-Bretagne

Cela faisait bien longtemps que j'étais amoureuse de tout ce qui était Triumph mais c'est seulement en 2005 que je pus acquérir un Speed Triple chez Jack Lilley.

Depuis ce jour c'est le bonheur avec plein de bons moments dont l'un des meilleurs fut une superbe visite au Nurburgring au mois d'août. C'est un endroit étonnant et nous l'avons découvert avec un immense plaisir. Si l'y a un bien un coin où le Speed Triple peut s'exprimer pleinement, c'est celui-là !

J'éprouve toujours beaucoup de plaisir à lire Torque, et j'ai été heureuse et surprise d'y trouver ma photo dans le numéro 37 parmi les propriétaires de Triumph visitant l'usine. Je suis portugaise d'origine et j'avais saisi l'occasion de visiter l'usine en compagnie de quelques amis et compatriotes propriétaires de Triumph. Ce fut un plaisir double, je dirais même triple car la visite coïncidait avec la semaine où ma machine allait être construite !

Cela fait maintenant cinq années que je vis et travaille en Angleterre et j'adore ce pays. Les gens y sont adorables et l'environnement motocycliste y est très respectueux de ce qui se passe chez nous. Il n'y a que les conditions atmosphériques et les embouteillages qui rendent les choses un peu difficiles, mais le bilan est très positif. Un des aspects très spécifiques de l'esprit Triumph est l'union d'esprit entre ceux qui aiment et ceux qui conduisent ces motos, et finalement je suis très fière d'appartenir à ce groupe. Cela valait vraiment l'expectative !



Sofia et sa Triple au Nurburgring

TRIUMPH



Un espace privilégié

Nous avons conçu un stand d'expo qui va permettre aux visiteurs de s'immerger totalement dans le monde Triumph. Conçu à l'origine début septembre pour le lancement de la Daytona 675, du Scrambler Bonneville, ce stand aura, après les salons de Paris, Birmingham et Milan accueilli fin novembre plus d'un million de visiteurs. Pour arriver à concrétiser un projet qui va avoir un tel impact il faut du temps, de l'énergie et aussi une assez bonne vision de ce que la clientèle potentielle va rechercher. Simon Carter a rencontré deux des concepteurs-réalisateurs véritables hommes-clés à la base de ce succès.

The Marston, Directeur Commercial chez Triumph, accorde une grande importance à la présence de Triumph sur les expositions européennes majeures. Il a été à la base de la réalisation en insistant sur les coûts fonctionnels, attractifs et bien sûr conceptuels de ce stand.

SE PRÉSENTER SUR LES PLUS GRANDS SALONS EST UNE TRÈS IMPORTANTE OPPORTUNITÉ POUR TRIUMPH...
C'est très important car un grand nombre de clients sont présents. Cela montre nos fantastiques machines au public et donne l'opportunité de pouvoir s'asseoir dessus.

NOUS VOULONS RESTER TOUJOURS D'ACTUALITÉ.
Certains fabricants ont un stand type qu'ils utilisent depuis plusieurs années. Nous par contre, nous modifions le nôtre chaque saison.



TRIUMPH On Show

LE STAND TRIUMPH EN CHIFFRES

- 448 mètres carrés.
- 33 employés Triumph lors du show de Birmingham.
- 12 personnes construisent le stand lors de chaque show.
- 5 jours pour la construction.
- 4 camions pour expédier le matériel à travers l'Europe.
- 3 jours de démontage.



ce qui le permet nous permet d'être toujours au point du jour. Cela revient plus cher, mais cela nous permet d'être toujours d'actualité et de montrer au jour le jour les progrès et le développement de notre société.

NOUS VOULONS CRÉER UNE AMBIANCE QUI RAPPELE TRIUMPH...

De plusieurs façons et comme notre communication de société, nous avons joué sur le côté convivial. Ce que nous avons créé est un stand qui comporte à la fois du feeling et de la convivialité, et du il est possible de vivre plusieurs expériences Triumph. Au milieu de ce stand on peut voir l'histoire de Triumph combinée à quelques photos de machines nouvelles, de l'information à propos du Rider's Association of Triumph, ainsi qu'un échantillon de

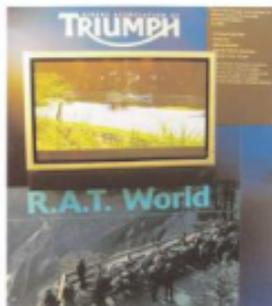
la Daytona 675 Triple. En même temps nous avons créé une série de couleurs différentes afin de créer des aires séparées sur le stand. Par exemple, nous avons l'aire Paris-Smidt, une section spéciale vêtements très importante pour Triumph.

COMPARÉ AUX AUTRES MANUFACTURIERS NOUS PARTICIPONS À MOINS D'EXPOSITIONS

Nous travaillons en mettant l'accent sur moins de shows, mais en faisant mieux. C'est ainsi que nous avons érigé le stand à Paris, à Birmingham et à Milan. Nous serons présents à d'autres shows régionaux mais sur une échelle plus réduite. Ces stands seront habituellement tenus par des distributeurs Triumph locaux.

CE SYSTÈME DE STAND COÛTE PLUSIEURS CENTAINES DE MILLIERS DE £...

Si vous prenez en considération le nombre de personnes visitant le stand et le profit que nous gagnons en exposant, 60 à 70 de machines plus traditionnelles n'ont ni publicité, le montant dépensé sur ce système de stand et la participation aux expositions est un investissement sage.



62 nouveaux vêtements sont présentés aux visiteurs sur ce stand.

L'assemblage de ce puzzle géant nécessite 12 personnes pendant cinq jours d'affilés.



Steve Szczeplanski est un des Directeurs de GLS. Ayant accumulé plus de 15 ans d'expérience sur le circuit des shows européens, et à la tête de la promotion de sociétés telles que IBM, Jaguar et Aston Martin, GLS était le partenaire idéal pour concrétiser les concepts de Triumph. La construction du stand à Paris constituait le couronnement de neuf mois de travail.



AVEC UN PROJET DE CETTE TAILLE, VOUS N'AVEZ SANS DOUBTE PAS LE TEMPS DE FAIRE DES PROTOTYPES... Nombre d'éléments vivent ensemble sur site pour la première fois lors du montage. Nous avons dû rassembler plus de 20 plans de construction d'éléments pour construire ce stand car il y avait pas mal de spécificités. La construction se fit **seulement 4 semaines** avant Paris. Il est incroyablement satisfaisant de voir quelque chose qui a commencé comme une idée sur un bout de papier, devenir une véritable structure en 3D.

NOUS AVONS DÉPLACÉ LA CRUALITÉ ET LE NIVEAU DE SPÉCIFICATION À UN AUTRE DEGRÉ.

Nous avons fait appel à des Triumfs modernes et emblématiques qui sont durables – spécialement à l'endroit des sols. Nous avons mis en œuvre des carreaux de caoutchouc très résistants, qui se présentent aujourd'hui aussi





La mise en place de chaque moto est un vrai challenge.

bien que le jour où nous les avons achetés, malgré les centaines de milliers de pieds qui les ont aperçus. C'est aussi le fruit du travail d'un grand nombre d'artisans qui ont contribué à la réalisation de ce projet.

NOUS SOMMES HABITUÉS À CE GENRE DE DÉPIS...

La construction du stand à Paris prit cinq jours, et seulement trois pour le démontage. Il nous fallait plus de célérité puisqu'il n'y avait que sept jours entre la fin de Birmingham et l'ouverture à Milan ! Le plus dur à faire fut l'installation d'une Speed Triple sur une jante de 145". Il fallut l'usage d'une grue.

DÉPLACER LE SYSTÈME DE PAR EUROPE EST UN DÉFI LOGISTIQUE EN SOI...

Le stand est transporté dans un conteneur de 12 mètres, un camion de 7,5 tonnes, et encore deux remorques plus petites. Nous devons arranger les choses de telle manière que tout arrive sur site dans le bon ordre. Ainsi, par

exemple le sol et la plate-forme doivent arriver en site presque une construction depuis le sol. Nous terminons le dernier jour en positionnant les motos et en organisant les éclairages sur elles.

CEST UN PLAISIR DE TRAVAILLER POUR TRIUMPH...

Triumph possède une immense histoire, et elle possède un grand passé photogénique. C'est assez génial de travailler avec une société qui en veut autant. Nous avons travaillé dans le passé avec Honda, Yamaha, une marque grandement similaire à Triumph. Vous laissez les techniques parler pour eux-mêmes. Nous cherchons à établir un bon équilibre, en évitant de surprendre le public mais en laissant découvrir par lui-même les nouveautés. Ce stand fut pour la première fois l'étendard du nouveau look Triumph, tout en gardant les anciennes et fondamentales valeurs de la marque. Nous avons été réellement enchantés par les résultats finaux.

TRIUMPH POSSÈDE UNE IMMENSE HISTOIRE ET ELLE POSSÈDE UN GRAND PASSÉ PHOTOGÉNIQUE. C'EST GÉNIAL DE TRAVAILLER AVEC UNE SOCIÉTÉ QUI EN VEUT AUTANT

Les shows de Milan, Paris et Birmingham étaient encadrés exclusivement par du personnel de Triumph. Alors que d'autres fabricants s'en remettent à du personnel temporaire pour distribuer les brochures commerciales, la priorité-clé chez Triumph est que les clients s'en aillent avec de l'information correcte, exacte et pertinente. Travailler de longues heures sur un stand procure une expérience stimulante mais qui en vaut la peine. Bertrand Goyet a questionné trois de ses collègues sur leurs souvenirs de Paris 2005.

Nom : Dominique Rivain

Job : Développement des distributeurs.

Meilleur instant : La réaction de la presse à la gamme de modèles 2006.

Le pire instant : Aucun

Une anecdote : Un client qui me fit remarquer avec insistance que le moteur de la Rocket III ressemble très fort... au moteur d'une Cagiva GS de 1970 !

Nom : Muriel Chiot

Job : Coordonnatrice des ventes.

Meilleur instant : Les premiers clients des clients devant les nouveautés.

Le pire instant : Aucun.

Une anecdote : Un client prêt à tout pour acheter immédiatement ma chemise Triumph !!

Nom : Radhouan Malnev

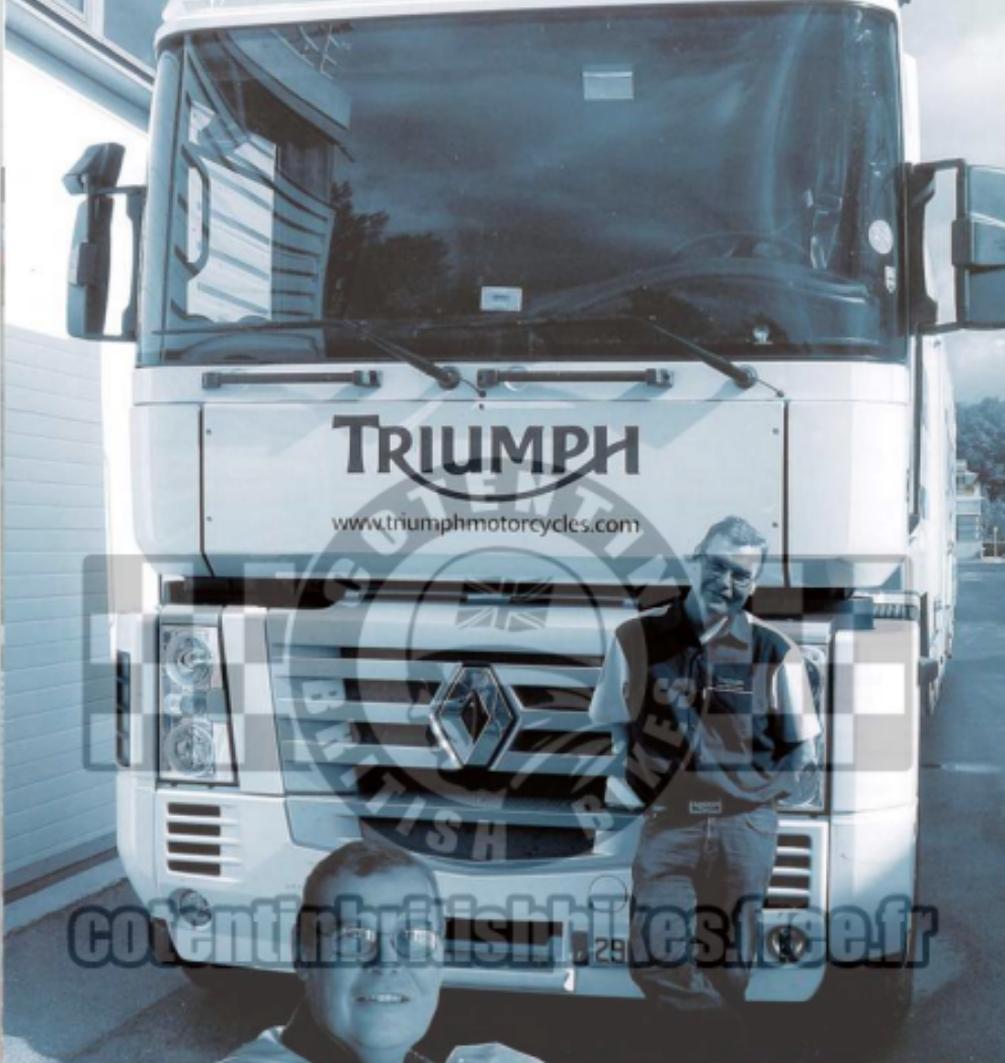
Job : Marketing Manager.

Meilleur instant : La présentation des nouveautés à la presse internationale.

Le pire instant : Le stress occasionné par la citation en même temps de la conférence de presse internationale et du stand Triumph.

Une anecdote : Philippe L'Est, le bonhomme français qui a été pendant longtemps le stand-man pour l'équipe des accessoires a pris pour son nouveau Scrambler.





coventinbrishbikes.free.fr



Une journée avec ...

François Velghe s'occupe du camion du Triumph Roadshow, parcourant des milliers de kilomètres en Europe chaque année. Bertrand Goyez nous convie à un entretien avec cet homme très demandé.

Depuis combien de temps travailles-tu pour Triumph ?

Depuis le 12 octobre 2000.

Comment es-tu entré chez Triumph ?

Heu... par la porte !!

En fait, j'étais possesseur d'une Speed Triple à cette époque et c'est mon concessionnaire (Strike Motor) qui m'a donné le tuyau à l'effet d'être titulaire du permis poids lourds libre-temps, les week-ends et parler anglais. Alors, j'ai tenté ma chance. J'ai écrit et on m'a convoqué pour un entretien. Mon profil a plu et en deux semaines, c'était OK !

C'est Rachouan Mahrez, le Responsable Marketing de Triumph SAS, qui m'a appelé pour me dire que j'étais embauché. J'étais au fin fond de l'Italie quand il m'a téléphoné. Je me suis arrêté sur un parking et j'ai crié comme un gamin tellement j'étais heureux !

Quel était ton job avant ?

Chaufeur routier en grandes distances, alors les week-ends sur la route, j'avais l'habitude...

En quoi consiste ton travail ?

Je suis Responsable du Showtruck. C'est le camion présent, un semi-remorque de 17m de long aux couleurs de Triumph. C'est un point d'accueil pour nos clients avec à son bord une partie de la gamme de vêtements, un coin détente, une cuisine sur l'avant de la remorque et le top du top, huit motos pour les essais. Mon travail consiste à gérer tout cela tout au long de l'année. Un calendrier est établi avec nos concessionnaires pour la mise en place des différents événements (week-ends d'essais, salons, journées circuits). Je prends contact avec eux, on s'organise et le moment venu, j'arrive !

Décris-moi une journée ou une semaine type.

Généralement, ma semaine commence le jeudi ou le mercredi (selon les distances). Corréles de mon chargement, état des motos, brochures commerciales, réserve de thé et de

café, propreté, ...

Et c'est parti !

J'arrive en général la veille chez le dealer, en fin de journée, pour mettre en place la remorque sans perturber la vie de la concession.

Le jour J, je viens 2h avant l'ouverture pour installer le podium, préparer les motos, le café (très important !!)

Deux heures bien remplies avant l'arrivée des premiers clients.

Inspection de ces derniers pour essayer un ou deux modèles de la gamme puis à leur retour debriefing de l'essai (performance, confort, prix, options, ...). Et tout cela pendant 2 jours.

C'est très sympa car depuis 5 ans que je fais ce job, je connais pas mal de clients et pour la plupart c'est toujours cool de les retrouver d'une année sur l'autre, souriants, fiers de leur machine et prêts à me donner leurs impressions sur nos modèles, à l'effet d'un scoop ! Mais, ouh, l'opération oblige !!

Le dimanche soir, je range tout ça et j'ai ma nuit, une bonne nuit pour tout repêcher. Après cela, un bon repas et une bonne nuit pour reprendre la route le lundi et repartir le mardi. Non... ! Pour un regard de deux jours. Et c'est reparti vers de nouvelles aventures !

Que préfères-tu et que détestes-tu le plus dans ton travail ?

Ce que je préfère ? Mon indépendance. Je dois bien sûr rendre des comptes sur les résultats de mes essais mais j'ai la liberté de m'organiser à ma convenance et c'est très important. Cela me permet d'être bien dans ma peau et de travailler dans de bonnes conditions. Le dialogue avec les clients est aussi très instructif...

Pour ce qui est de ce que je déteste ? Replier le podium sous la pluie !

Mais heureusement, il ne pleut pas tous les week-ends !

Parle-nous un peu du tracteur...

Ah ! Le tracteur ! C'est un Renault Magnum de 480 chevaux. Nous l'avons depuis décembre 2004 et c'est une belle machine ! Esthétiquement, il est superbe ! Il est aussi

haut que la remorque et c'est... du plus bel effet...

Les clients me le disent souvent. Ils trouvent super que Triumph mette un tel outil sur la route pour leur plaisir.

C'est vrai qu'ils viennent avant tout pour les essais mais l'impact du truck et aussi ce côté festif produit toujours son petit effet...

Combien de kilomètres parcourus-tu et combien d'événements couvres-tu par an ?

En moyenne, je parcours 5000 km par an. Cela n'a rien à voir avec le transport routier où je faisais plus de double ! Et je reste plusieurs jours au même endroit.

Pour le nombre d'événements, il y a 52 semaines dans l'année, je prends 2 semaines de vacances en été et 2 semaines à Noël. Le reste du temps, le Showtruck est réservé tous les week-ends. Sans compter l'entretien du véhicule, le contrôle technique, les aménagements de la remorque, etc... Bref de quoi bien remplir l'agenda !

As-tu une anecdote ou une histoire arrivée lors de tes essais ?

Eh oui ! Lors d'un événement à Auviers, en France, je laissais la machine d'un client essayer un chien pris de panique car elle se précipitait sur mes roues.

J'ai bien essayé d'éteindre tout le monde mais une erreur de freinage et me voilà parti d'un côté et le Speed Triple de l'autre...

Au final ? Le chien s'en est sorti, la moto « chiltonnée » et moi un peu « cabossé » physiquement et ... moralement !

Deux jours après, c'était le 1^{er} Bikers Classics à Spa. Inutile de vous dire que je n'en merrais pas large. Heureusement, les concessionnaires Belges se sont occupés du camion et leurs femmes se sont occupées de moi... J'étais aux petits soins !

Des gens super sympas que je remercie encore aujourd'hui pour ce qu'ils ont fait. Voilà, ça se passe comme ça avec le Showtruck !

TRIUMPH

Le plus cool des retour

A woman with long blonde hair, wearing a black tank top and blue jeans, is sitting on a silver and red Triumph motorcycle. She is looking back over her shoulder towards the camera. The motorcycle is parked on a dirt track. In the background, there is a checkered flag pattern and a large circular logo with a Union Jack in the center. The words 'GOTENTIAL' and 'BRITISH' are visible around the logo. The scene is set against a clear blue sky.

GO YOUR OWN WAY