

TRIUMPH

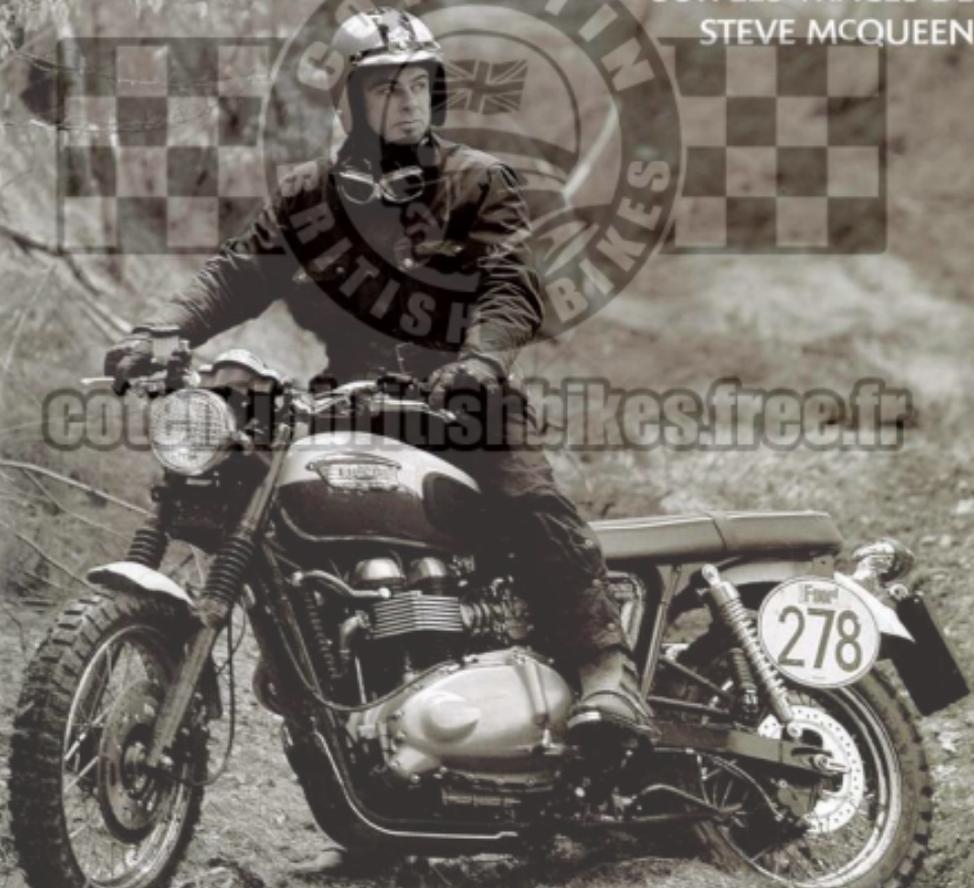
Numéro 40 - Été 2006

SIX JOURS DE COURSE EN SCRAMBLER

SUR LES TRACES DE
STEVE MCQUEEN



côté britishbikes.free.fr



SOMMAIRE



cofomphrtrishurcefreefr

TORQUE40

www.triumphmotorcycles.com

4-7 Nouvelles

De l'intérieur.

8-9 Tridays

En août, l'Autriche en Triumph.

10-15 Une Sprint au long de la côte

Descendons l'autoroute des 'Princes'.

17-22 Your World

Utiliser votre Triumph.

23 Bagages Sprint ST

Le développement du nouveau système.

24-27 Rocket III personnalisée

Le fin du fin.

28-29 Interview de Kyle Woods

Sur une roue avec le maître cascadeur sur Triumph.

30-33 Sur les traces d'une légende

Un été boucassier de 6 jours.

34-35 On a reçu ...

Le courrier des lecteurs.

36-37 Technique

Parfaire le roulage de la 675.

38-39 Un jour de la vie de...

Yoshuke Onishi, Triumph Japon.

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hextley, Leics, LE10 3ZF, Angleterre.
Rédacteur en chef: Simon Carter Production: Red Square Graphics

Les opinions exprimées dans Torque ne sont pas nécessairement celles de Triumph Motorcycles Ltd ou du Riders Association of Triumph Ltd.
Triumph Motorcycles Ltd et le R.A.T. déclinent toute responsabilité quant à l'exactitude ou la présence des affirmations faites dans le magazine.

CONTACT

Bienvenue dans ce n°40 de Torque, le magazine des amoureux de Triumph. Les lecteurs réguliers auront perçu le changement de format de Torque, ainsi que le nouveau nom du R.A.T. World. Comme toujours plus de concessionnaires se sont joints au R.A.T., l'insertion de tous les détails des activités de chaque Pack dans la section centrale est désormais un véritable défi dû aux contraintes de l'espace disponible et aux imprévis de la date de clôture. Pour surmonter ces obstacles et célébrer le succès de notre programme d'information gratuite, nous avons déplacé la section R.A.T. sur Internet.

«Your World» propose un résumé de tout ce que vous pourrez trouver sur la toile. Pour obtenir tous les détails de différents événements rendez vous sur notre site www.triumphmotorcycles.com qui est le lieu de rendez-vous incontournable ! Mais y trouvez les événements classés, une présentation et un compte rendu final. Afin d'éviter des informations sur un événement est devenu un jeu d'enfant. Chaque R.A.T. Pack dispose désormais de sa propre page, consultez les activités, vous permettant ainsi de rester informés sur toutes les événements de votre pack et des autres ! Nous espérons que vous trouverez cette nouvelle présentation agitable, mieux appropriée aux activités du club et facile à lire. Nous avons d'autres projets pour rendre ce site web encore plus interactif. Ne manquez pas de découvrir ces différentes applications, qui à leur tour vous ramèneront à l'écran. Nous espérons que vous serez satisfaits de nos efforts.

Maintenant c'est l'heure de mettre vos passeports, votre appareil photo et votre dictionnaire franco-allemand dans votre sacocher et de vous mettre en route pour Neuschwan en Autriche.

Les Tridents en août batront sans nul doute tous les records de la plus grosse rencontre Triumph internationale. Si vous devez réserver votre place, allez à la page 8 pour lire les dernières informations et signer votre formulaire de participation. Nous serons bientôt complétés aussi ne laissez pas cette occasion de venir, avec nous, passer ce qui sera le week-end qui va faire date dans l'histoire du R.A.T.

En ce qui me concerne, j'y serai !

Simon
Editeur



T-Shirts – La Collection été

Restez cool cet été avec un superbe t-shirt sorti tout droit de la nouvelle collection Triumph. Les nouveautés dans la vaste gamme de vêtements sport de Triumph comprennent une série de T-shirts rétro sur le thème '68 tels que marqués en inspiration dans Torque N°39. Puisant leur inspiration dans cette époque pleine de nostalgie ces T-shirts illustrent des images et des slogans de diverses publicités et affiches d'Edward Hinckley. Un exemple, le T-shirt Scotland Yard qui présente une photo de la Police Métropolitaine pendant l'évasion de sa flote de Speed Trix en 1938. Ces nouveautés de la collection sont accompagnées par d'autres basées sur

deux autres thèmes distincts : le Japon et la Daytona 675 Triple.

Le T-shirt Japon reproduit le distinct soleil japonais avec le texte « Greatest Motorcycle in the World » ainsi que l'adresse de la filiale Triumph au Japon. Le Daytona 675 Triple, lui, représente le colosse de la plus récente icône de Triumph, sans possibilité de se méprendre sur la capacité moteur dont parle le monde entier.



Choix d'accessoires pour les fans de Rocket 3 !

La gamme des accessoires Rocket III a été élargie en une gamme « classique ». Mais sachez en plus de tout ce que nous vous proposons auparavant : un nouveau guidon, des repose-pieds, un siège confort et un dossier passager. Disponibles avec un dessus de pompe à feu chromé, et divers modèles de sélecteurs de vitesse également chromés. Si vous voulez vous offrir une Rocket 3 des plus « classiques », rendez vous chez votre concessionnaire Triumph le plus proche.



Sixty8 On-Line

Tous les détails sur les produits, 68 sont disponibles, des maintenant on-line. La nouvelle page spécialisée du site vous délivre toutes les informations et tous les prix des articles de la gamme. Pour obtenir des données sur ces tenues typiquement Bonneville, venez les découvrir sur www.triumphmotorcycles.com



Victoire à Donington Park pour la Daytona 675

Le pilote d'usine Triumph Adam Tempest a fait triompher une 675 Triple lors de la dernière course du fameux et très difficile « NG Road Racing series ». Ce championnat basé en Grande Bretagne se déroule sur de nombreux circuits. Fin avril, à Donington Park, Adam a mené sa Russ Cook Racing Daytona 675 jusqu'à une incroyable victoire ! Adam, ingénieur en homologation depuis deux ans chez Triumph est encore à la recherche de sponsors pour continuer le championnat et pourquoi pas décrocher le titre. Si vous pouvez lui être utile, ou si vous désirez être simplement être informés sur sa carrière et sur la saison en cours vous pouvez le contacter directement à l'adresse suivante : adamtempest@hotmail.com.



Adam lèche la moue à la fin du 1er tour

Rien d'Impossible quand Tom Cruise est en Triumph



Tom Cruise vient de démontrer ses prouesses à moto, en direct sur la chaîne German TV, lors d'une émission télévisée !

On avait pu le voir accomplir force exploits en Triumph dans Mission Impossible 2, voici que maintenant le célèbre acteur nous fait un numéro spécial en Strambler dans la très regardée émission de variétés allemande : « Tu parles ? » (Wetten Dass). Ce show qui fait régulièrement une audience de plus



de 13 millions de spectateurs, met en scène des célébrités qui réalisent prédit si l'un des autres participants réalisera un défi personnel. Si la célébrité fait un mauvais pronostic, c'est à elle de relever le défi. Cruise, complètement fan de moto, provoque mal l'un des défis, et par conséquent doit relever en direct sur le plateau la poursuite de son dernier succès cinématographique. Tout cela s'est terminé par une course dans les stades en Strambler avec le présentateur, TV,

Thomas Gottschalk. Ce dernier étant plus à l'aise devant un micro qu'au guidon d'une moto contrairement à l'acteur qui avait été bien rodé par le tournage de son film et qui superbement bien exploiter la maniabilité de la moto. Au final, vous devinez sans difficulté qui remporta le challenge. Une fois Tom Cruise à choix une Triumph pour se distinguer... c'est la machine capable de le sortir de toutes les situations !!

COPYRIGHT: Nelson Ober - ZDF and German Zwerfber

Les ventes de Triumph sont en hausse de 58% en Amérique du Nord



Triumph Motorcycles (America) Ltd. (TMA), une filiale à 100% de Triumph Motorcycles Limited, enregistre un record des ventes aux USA en mars.

1070 unités ont été vendues, un chiffre qui constitue une hausse de 58% par rapport au même mois de l'année dernière. Le chiffre de 1070 unités est le plus élevé jamais enregistré par TMA, ce qui est dû à une vente de 2005.

Le succès de Triumph en Amérique du Nord reflète celui des autres marchés mondiaux. Sur toute l'année en cours, les ventes unitaires de motos Triumph se sont élevées à 31.600 exemplaires, soit une croissance de 29% par rapport à l'année dernière.

« La réaction du public dès les sorties de la nouvelle Daytona 675 et du Strambler a été fantastique », nous dit Tye Mantion, Directeur Commercial de Triumph Motorcycles UK - mais nous sommes très heureux des performances du reste de la gamme, puisque les ventes de nos modèles ont continué de croître. Cette croissance permet à Triumph de retrouver la place qui lui est réservée aux USA, celle du plus important vendeur de motos européennes. »

NEWCHURCH

TRIUMPH TRIDAYS 2006



AU MOIS D'AOÛT,
TOUS LES CHEMINS VONT
MENER EN AUTRICHE!

LA PETITE VILLE
ROMANTIQUE DE
NEUMICHTEN COMPTE

LES JOURS AVANT
L'ARRIVÉE DES MILLIERS
D'AFICIONADOS DE
HINCKLEY EN CE
WEEK-END DU 25 - 27 AOÛT.
PENDANT CE WEEK-END
SEULEMENT, LE VILLAGE
SERA REBAPTISÉ EN
« NEWCHURCH », UN LIEU
DÉDIÉ EXCLUSIVEMENT
À TRIUMPH !

Plus de 2000 fans de Triumph vont converger dans les montagnes autrichiennes. La meute des Trixix, Tripix et Jours de Hindley va déchirer les vallées lorsque anciens et nouveaux amis de l'Europe entière vont se réunir. Même si le paysage dantesque et les routes magiques ne suffisent pas à votre joie, dès votre arrivée un programme complet d'activités et de shows sera là pour vous amuser tout le week-end.

Dans toute la ville vous pourrez admirer le spectacle et entendre le chant de centaines de Triumph. Newchurch abritera ce week-end un super-magasin spécialement construit à cette occasion qui ne vous proposera que des vêtements Triumph, ce qui vous permettra de laisser la gamme entière et de profiter des plus récentes promotions.

Le maître-cascadeur Kevin Carrisiani fera la démonstration de ses dons étonnants au cours de nombreux shows variés au guidon de toutes sortes de machines de la gamme. De plus, il y aura un vaste choix de promenades touristiques et un ensemble complet d'activités de loisirs pour toute la famille, à vous de choisir le programme et le rythme de votre week-end dans les montagnes autrichiennes.

L'atmosphère de fête va monter descendant le samedi soir, lorsque le groupe « Ten Years After » (NT) : Et oui, vous savez bien lui !!) prendra place sur la tribune et jouera jusque tard dans la nuit. Pendant des années, ces légendes du rock & blues de Woodstock, acclamées par la critique, ont séduit des centaines dans toute l'Europe, et comme ce groupe vient de rééquiper récemment du matériel le plus purifiant, vous pouvez vous attendre à un quart de mille tubes pré-sixties qui vont vous rappeler de bien bons souvenirs. L'entrée à ce concert géant et unique sera gratuite pour tous les participants à l'un des forfaits du week-end de Tri-Days.

Oubliez la Coupe du Monde, les Tridays seront LA raison majeure de partir à travers l'Europe en cet été 2006. Venez à Newchurch respirer l'atmosphère Triumph, prenez du plaisir, vivez Triumph. Au plaisir de vous y rencontrer ... !



PARTICIPATION & PRIX

Il y a une série de forfaits pour tous les goûts. Votre billet d'entrée au week-end inclut :

- DEUX NUITÉES
- L'ENTRÉE À NEWCHURCH
- LA PARTICIPATION À LA VIRÉE TOURISTIQUE, LE PIQUE-NIQUE OU L'ENTRÉE AU PARC D'AMUSEMENT ENFANTS.
- L'ENTRÉE AU CONCERT.
- UNE CARTE ROUTIÈRE DE L'AUTRICHE OU LES ROAD BOOKS.
- LE CADEAU-SOUVENIR



Il y a une quantité limitée de places uniquement pour le concert à 25€ par personne.

DETAIL LOGEMENT

Tous les forfaits petit déjeuner inclus, sauf séjours contrastés

| | Forfait week-end (Par personne) | | Nuitées supplémentaires (Par personne Par Nuit) | |
|---|------------------------------------|-------|--|-------|
| | Chambre 2 pers Single Supp. | | Chambre 2 pers Single Supp. | |
| B & B | 139€ | 64€ | 49€ | 2€ |
| Chambres d'hôte | 149€ | 104€ | 59€ | 56€ |
| Auberge | 150€ | 106€ | 59€ | 52€ |
| Hôtel 3* | 169€ | 104€ | 40€ | 66€ |
| Hôtel 4** | 189€ | 106€ | 42€ | 66€ |
| 3/4 * Appartement (sans petit déjeuner) | 149€ | N / A | 35€ | N / A |
| 3/4 * Appartement ** | 189€ | N / A | 41€ | N / A |
| Camping (sans petit déjeuner) | 109€ | N / A | 16€ | N / A |

** Une taxe de nettoyage est applicable de € 16,00 par appartement

Des réductions pour enfants sont possibles pour séjours en chambre ou chambre lorsque les parents paient le plein tarif. Ages de 0 - 6 ans : 25% Ages de 6 - 16 ans : 50%



RESERVATIONS

Contactez l'équipe de réservation à
Neukirchen :

Téléphone : +43 106565 6256;

+43 106566 7251

Fax : +43 106566 7281

Fax : +43 106565 6550-74

Web : www.tridays.com

http://www.urbatsarena-wildkogel.at/default_e.php (version anglaise;
Sélectionnez News & Events, High Lights,
Triumph "tridays", more, dans le menu
principal)

www.triumphmotorcycles.com/germany

Email : info@neukirchen.at
info@bramberg.at

flans plein sud dans un trafic de plus en plus dense. Il faut dire que Sydney est proche de l'asphixie automobile. Si seulement les gens voulaient tous se mettre à la moto, ils pourraient le faire, notre climat s'y prête, cela dégorgerait les villes.

Si vous ne voulez pas suivre tout le temps l'autoroute, vous avez la possibilité de passer par le Royal National Park, le second au point de vue affluence après celui de Yellowstone aux États-Unis. Vous y trouverez de superbes petites routes sinueuses qui vont longer la bordure méridionale des falaises surplombant la mer de Tasmanie. Il faut absolument s'arrêter pour regarder le paysage, c'est fabuleux. C'est ici que le pionnier australien de l'aviation Edmund Hargraves fit ses premiers

essais. De nos jours, le ciel est envahi de parapentes qui survolent cette côte déchaînée. Enfin d'habitude, car avec la pluie qui tombe, ils sont tous restés à la maison.

La Sprint s'adapte parfaitement aux circonstances. Sur la double voie qui descend après Wollongong le trafic est assez dense et je sollicite le couple du moteur afin de dépasser sans problèmes et d'échapper aux sillages de fumée des camions chargés de charbon. Passé Nan Tien, le plus grand temple bouddhiste de l'hémisphère sud, c'est un point de vue magnifique sur la plaine côtière, il pleut un peu moins et la balade passe doucement de la corvée au plaisir, ce que j'avais escompté au départ. Le paysage est magnifique avec ses falaises de grès parfaitement verticales qui envahissent des vaches qui paissent tranquillement au milieu des pins avec de temps en temps, pour changer, une forêt d'eucalyptus.

Lorsque nous nous sommes arrêtés dans la petite ville touristique de Kiama pour boire un café et grignoler un cake, la route commença à sécher et le ciel laissa apparaître quelques traces de bleu. Lou, jouant pesté bras, m'a lâchement laissé tomber pour revenir à Sydney. Mais, pas question que je me dégonfle, j'allais continuer jusqu'à Melbourne, et la pluie n'allait pas cesser de tomber. Avant l'arrivée de l'homme blanc, la côte sud de la Nouvelle Galles était couverte d'une forêt dense de cèdres et bien évidemment, le bois fut la première industrie de l'endroit. Vite

moralité : tous les cèdres ont disparu. Aujourd'hui, les petites villes bordant l'autoroute vivent de la pêche, des produits laitiers et du tourisme. Comme dans tous les endroits chargés d'histoire on y a construit quelques répliques exagérément truquées des villages de pionniers, comme Mogga, mais heureusement ces tristes copies sont compensées par des petits endroits vraiment charmants bien cachés au milieu de collines rocheuses comme Central Tilba. Dans ce village il y a un excellent pub - l'Hôtel du Dromadaire. Au début c'était un bordel, faute de clients il fit faillite et, quand il fut racheté, devint un pub. Sa réputation a couru au-delà des limites de la contrée et désormais c'est un établissement incontournable.

Maintenant, sur la route, il y a de moins en moins d'habitants et la faune sauvage reprend ses droits. Les célèbres panneaux qui avertissent que l'on risque de rencontrer des kangourous se font plus fréquents. Je me suis maintenant au beau milieu de la forêt et petit à petit je prends conscience que je traversons l'un des coins les moins peuplés d'un continent qui ne l'est déjà pas trop ! Je retrouvais la civilisation à Brega, célèbre par son enzyme à base d'orange. Un peu plus au sud c'est Eden, rendu célèbre par la course Sydney-Hobart qui prend fin ici. C'est là qu'arrivent les voiliers aux coques brisées et aux mâts cassés, mais dont les équipages, pour se remettre, font des festas à m'en plus finir.

Juste avant Brega, on passe à côté de l'arrivée



Michael et Donna au comptoir de leur bar à vins/delicatessen/cafés/étape moto à Lattrobe Valley.



Certains panneaux sont plus parlants que d'autres pour les touristes... (Motel propice d'ailleurs - prix abordable)



Un botaniste Victorien, le Baron Van Mueber, eut l'idée lumineuse de planter des mûres dans le bush. Aujourd'hui, des vallées entières sont infestées et doivent être arrosées pour se débarrasser de ce fléau.



Certains villes américaines tiennent leur noms d'émission de radio comme Truth ou Consequences mais une cité australienne, East Lynne, s'est vue nommée aussi suite à une pilée météorologique. Comme dans tout ces endroits reculés, la station service d'East Lynne peut vous fournir presque tout.

d'une autre autoroute qui descend des sommets c'est une véritable Mecque de la moto, on l'appelle la Brown Mountain Road. Les motards la surnomment souvent la « route marron » à cause de l'humus de feuilles humides qui se concentre sur le côté abrité des courbes. J'ai eu l'occasion d'y voir, il y a quelques années, une démonstration spectaculaire de ce que cela pouvait donner. Un bon ami à moi, un dénommé Bernie, me fit un intérieur en descendant. Il eut le malheur de mettre les roues sur la partie souillée et la moto partit en sucette. La roue avant se redressa vite mais l'arrière entama un large dérapage puis racrocha soudain, conséquence la machine partit en shimmy puis par miracle se remit en ligne. Il avait fallu s'en mettre une d'anthologie. Vous avez peut-être entendu parler de gens tellement choqués qu'ils n'arrivaient même plus à parler, et bien ce fut le cas. Quand on s'est arrêté, Bernie ne pouvait même plus bégayer. Tout ce qu'il pouvait faire était d'ouvrir et fermer la bobine comme un poisson, il était verdâtre. Depuis ce jour, le surnom de « Green Fish » lui est resté. Un autre jour j'ai participé à une balade qui partait d'Eden. En amusement, nous avons fait les 40 km vers Genoa, jusqu'à la limite du comté de Victoria. Dans cette campagne déserte et sur ces excellentes routes, il était prévisible que certains d'entre nous se laisseraient un peu emporter sur le chemin du retour. J'en faisais partie, je dois l'admettre, et je fus de ceux qui se firent épingler par un radar.

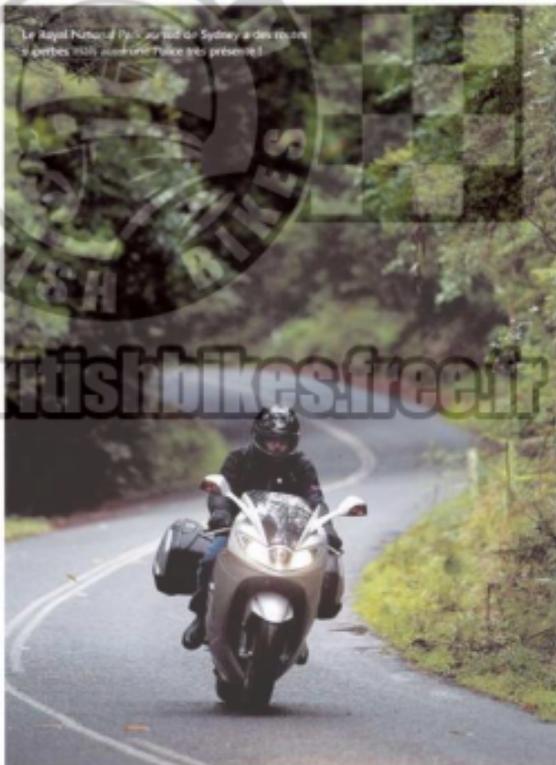
Selon le fic du coin, j'avais roulé à 128 km/h dans une zone limitée à 100. Heureusement il était compréhensif et me rendit mes papiers avec juste un avertissement en m'assurant que la prochaine fois j'y laisserai mon permis. **Sydney!**

Pour ne pas faire de jaloux, il a laissé partir tout le monde, même un type qui avait pris à 159 km/h. Le motard en question me dit que le fic avait quand même eu quelques regrets !! Cette attitude nous para étrange. De retour à Sydney nous avons eu la raison de cette mansuétude : un pote gendarme me raconta que les brigades des autoroutes avaient organisé une action syndicale ce samedi pour protester contre des changements d'affectation – nous avions eu la chance d'être pris au contrôle de vitesse ce jour-là !

Aujourd'hui, sur la route qui me ramène vers Genoa, ne voyant pas signe du moindre radar, je me suis fait un petit plaisir en exploitant pleinement les capacités de la Sprint et de son coffre en sortie de virages. Je me suis arrêté à Gippy Point Lodge pour dîner dans un resto réputé et j'en ai profité pour tomber au passage une paire de canettes d'une excellente bière 'locale' provenant d'une petite brasserie à



LA SEULE CHOSE QUI FAIT QUE JE MODÈRE MA VITESSE ET ME FAIT PLUS QUE ME MÉFIER EST L'APPARITION RÉGULIÈRE DE SIGNAUX ANNONÇANT DES KANGOUROUS



Le Royal National Park au sud de Sydney a des routes à petites nœuds avec une faune très présente!

Britishbikes.free.fr

Mirboo North, à 350 km de là... La seule chose qui fait que je modifie ma vitesse et me fait plus que me méfier est l'apparition régulière de signaux annonçant des kangourous. C'est le crépuscule, l'heure idéale pour ces animaux sauteurs de se montrer et de venir jouer avec les motards. C'est maintenant la nuit et il pleut toujours. Contrairement à moi, lui, mon hôte à Gipsy Point Lodge, est super content.

Le lendemain, au moment de repartir il m'annonça : « Nous avons eu 5 millimètres cette nuit, ce n'est pas mal considérant que nous avons eu seulement 10 mm au cours des trois derniers mois » et il a fallu que cela tombe au moment où je passais ? Coup de pot, il fait sec quand je chargeais mes bagages pour repartir. Bien reposé, j'ai filé vers l'ouest par l'autoroute, et j'ai attaqué le « Drummer au Lac Drummer est une colline de 480 m sur 50 km de route forestière complètement déserte entre Genoa et le village Mirboo, et il y a tant de virages serrés que c'est un véritable plaisir. Je n'y ai écopé qu'une seule voiture de police donc le chauffeur s'est complètement désintéressé de ce motard solitaire qui roulait à une allure quasi normale.

Lorsque je suis arrivé dans la vallée de Larrobe, toute plate, et que j'ai traversé Stratford je me suis arrêté pour boire un café. Michael et Donna tenaient ici le Wa-de-Look Cefar Door, une sorte de bar à vin qui ne sert que des produits locaux dont le fameux fromage Mafra, un délice. Ils sont motards et ils proposent des emplacements de camping gratuits et des aires de parking sécurisées pour ceux qui veulent se rendre aux Grand Prix sur le circuit de Phillip Island, en Australie juste à côté. Ils servent également le meilleur café de toute la côte Est, de l'une et l'autre rive du fleuve.

Comme pour me punir pour avoir travaillé, la pluie s'est remise à tomber. Et cela vira rapidement au déluge. Heureusement la route se terminait et je pouvais me mettre bien à l'abri derrière le carniage. Melbourne était bientôt en vue, j'allais rendre la moto à Triumph Australie, trempé mais heureux.

La prochaine fois ce sera peut-être Sydney – Adélaïde. De préférence au soleil. Je n'aimerais pas décevoir les lecteurs britanniques...



IL FAUT DIRE SYDNEY EST PROCHE DE L'ASPHYXIE AUTOMOBILE. SI SEULEMENT LES GENS VOULAIENT TOUS SE METTRE À LA MOT, ILS POURRAIENT LE FAIRE, NOTRE CLIMAT S'Y PRÊTE



Harbour Bridge et Opéra en toile de fond de notre pilote de Sprint arrivant à Melbourne.

RICHE EN FIBRES

L'incomparable Daytona 675 - un trois cylindres de moyenne cylindrée au milieu d'un océan de quatre cylindres. Une classe à part. Donnez lui encore plus de caractère, avec la gamme très complète d'accessoires en fibre de carbone. Du garde-boue à l'habillage d'échappement, la voilà encore plus ravageuse. La gamme des accessoires de la 675 comporte également une bulle Aéro pour une meilleure aérodynamique et une ligne d'échappement complète en titane pour une utilisation exclusivement sur circuit.



GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com

YOURWORLD

LES NEWS DU RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

UPFRONT avec Bertrand Goyez

Nous voilà déjà en juin et comme un souffle de vacances se fait sentir ! Partez avec le R.A.T., nous nous occupons de tout... Pourquoi pas en Auvergne ou sur la Côte d'Opale ? Ce serait dommage de manquer d'aussi belles occasions de venir rouler avec le club et découvrir de belles régions. Mais sachez que nous travaillons déjà sur la saison 2007... Alors, n'hésitez pas à nous faire part de vos impressions lors de vos participations aux événements et de vos suggestions : destinations, activités, etc... Le Riders Association of Triumph est VOTRE club et nous sommes à votre écoute pour vous satisfaire.

Enfin, vous constaterez que ce numéro de juin a encore évolué. En effet, priorité est donnée à l'image. Aussi, nous vous invitons à vous rendre sur le site www.triumph.co.uk pour retrouver encore plus de photos sous la nouvelle rubrique "Reportages photos" mais aussi pour y consulter le calendrier de tous vos R.A.T. Packs ainsi que les coordonnées de vos Packs Leaders.

Bonne route !



Bertrand GOYEZ/R.A.T.
18, Bd Georges Bidault
Croissy Beaubourg
77 437 Marne La Vallée
Tel : +33 (0)1.64.62.38.32
GSM : +33(0)6.80.02.03.93
bertrand.goyez@triumph.co.uk

EN BREF... EN BREF... EN BREF... EN BREF...

- Nouveaux R.A.T. Packs en France :
- Scratch Moto/Angers (49)
 - Sideways Motos/Tours (37)
 - AD Motos/Aigle (84)
 - Motos Plus/Aubière (63)
 - Power Bike/Troyes (10)
 - HDM Mécanique/Melle (79)

- Nouveaux R.A.T. Packs en Suisse :
- Meyer Motos/In
 - Emé's Escromoto/Zürich

Pour trouver les coordonnées de tous ces Packs, nous vous invitons à vous rendre sur le site www.triumph.co.uk, rubrique R.A.T., sous-rubrique Annuaire R.A.T. Packs

Kit écusson et pin's R.A.T. 06

Si vous souhaitez recevoir ce kit, il vous suffit d'envoyer à Bertrand Goyez une enveloppe format A4x22, affranchie à 0,52€ libellée à votre adresse.

cotentinbritishbikes.free.fr

Les Packs sur le web !

Lorsque vous lirez ces lignes, le Riders Association of Triumph sera en train de mettre à jour votre site web. Connectez-vous régulièrement pour consulter les mises à jour des événements, les nouveautés, les news et toutes les informations des Packs. L'une des nouveautés est la page web des Packs. Toutes les news de votre Pack en un clic !

www.triumphmotorcycles.com



Raid de Camargue : Les Tigres se sont lâchés.

Pourquoi n'avons nous pas eu l'idée bien avant d'organiser un Raid exclusivement réservé aux Tiger et par-là même comportant une bonne partie de chemins ? Le plaisir que les participants ont pris en roulant à 20 km/h dans la garrigue au milieu des senteurs de thym et de laurier valait largement certaines bourras mémorables. Ce qui est vraiment amusant c'est que lorsque vous venez de faire 30km à 20 à l'heure sur un chemin au milieu des cailloux vous avez l'impression de rouler à une vitesse fantastique à 90 km/h sur une route normale !! C'est près de Nîmes que l'équipe des Tiger's guys vers de France mais

également d'Angleterre et d'Allemagne s'est retrouvée le samedi matin. Cela a commencé fort par un jeu de montagnes russes et de virages serrés au cœur d'un petit bois dans les cosibles nîmoises puis la grande piste qui suivait le canal d'irrigation. Vers treize heures, au repas certains se demandaient vraiment ce qu'ils étaient venus faire là ! Nous sommes repartis en direction de la grande Camargue au milieu des flamands et des chevaux pour atteindre le Vieux Rhône par la plage de Beauduc. Il y avait un vent terrible qui soulevait le sable, amenant les eaux de l'étang sur la piste et transformant la latérite en une pellicule glissante pendant 20 km d'étendue sauvage aux allures de désert. On a fini par un tour de l'étang de Vaccarès et des chemins aux alentours de St Gilles. De retour à Villary, chacun rêvait d'une bonne douche. La soirée se passa en racontant ses impressions du moment, chacun de nous venait de faire de nouvelle connaissance avec sa machine !!

Tout a fait différentes furent les pistes que nous avions choisies pour la seconde journée. Garrigue, thym au menu. Un large chemin caillouteux nous emmena en Cévennes. Petites routes tortueuses et traversée des bois de chênes verts dans un véritable labyrinthe de sentiers. Nous avons fini le Raid par le superbe passage de la Fage qui au gré de ses 1200 m de dénivelé vous fait découvrir des paysages somptueux. C'est au terme d'un repas convivial que se termina ce premier Tiger's Raid qui, voyez en sur, sera recordé en 2005.

Merci particulièrement à Jean Pierre Bois www.villary.com pour son accueil et à Lilian et Virginie pour leur aide tout au long de ce Raid.



Stage de conduite à Folembray : un succès !

49 motos ! Qui vous avez bien vu, ce sont 49 motos qui se sont retrouvées le 16 avril dernier sur le circuit picard de Folembray (02) pour ce stage de conduite encadré par Monneret Formation.

Philippe Monneret et Vincent Bocquet étaient les moniteurs pour les élèves d'un jour ! Ahou, 3 groupes de niveau furent constitués afin de garder une homogénéité de roulage et qui chacun puisse au mieux recevoir les conseils des pilotes.

Conseils qui ne furent pas vains, en effet, sur la machine s'est déroulée sur une piste détrempée...

A la surprise de tous, cette piste assure un grip exceptionnel dans ces conditions délicates ! Après le déjeuner, qui permit à tous de partager sensations et impressions de roulage (beaucoup étaient novices en terme de conduite sur piste...). L'après-midi fut plus décontractée, la piste ayant séché ! De ce fait, le rythme de roulage fut plus élevé et cela donna l'occasion de travailler avec sérénité le tirage ou la position en virage.

Au final, une journée bien remplie et riche en enseignement de conduite pour tous. Rendez-vous est déjà pris pour 2007 avec Philippe Monneret pour une nouvelle journée de stage. Crédits photos : René Mâtché - rene@motocross-evasion.com



Ter Rocket Run : 46.000cc !!!

En effet, ce sont 46 litres de cylindrée totale que représentaient les 20 Rocket III présentes au départ de ce Ter Rocket Run à Meaux (77) et c'est un soleil printanier qui a accueilli les participants venus de Paris mais aussi de Lille, Dijon, Tours, Nantes, Lyon, Nice, Montpellier ou Marseille !! Au départ du cortège, les passants furent impressionnés par cette horde pacifique. En route pour Crigy en Valois et Pierrelonds et son célèbre château. Au pied du château, la halte café fut très remarquée... Après Pierrelonds, nous voilà au cœur de la Picardie sous un soleil dont les rayons commençaient à réchauffer les plus frileux. A 12h00, arrivée sur le circuit de Folembroy pour un baptême en Formule Renault. Un cours briefing pour donner les bases de la conduite d'une monoplace sur circuit et nous voilà sangles au ras du bitume dans le baquet. Contact ! Et c'est parti pour 6 tours derrière un moniteur qui petit à petit augmente le rythme. Sensations garanties !! Pour se remettre de ces émotions, l'Auberge des Michettes à Couty le Château nous attendaient pour un déjeuner pantagruélique et un succulent **cachon à la broche** ! Repus, nous voilà en route pour une photo finish à Chantilly. Enfin, c'est ce que nous espérions car un orage surpris et ripa la troupe qui se dispersa au nord de Paris en se donnant rendez-vous pour le 2ème Rocket Run en 2007 ! Je peux vous annoncer que j'y travaille déjà et que ce sera un GRAND moment...



Calendrier 2006

| | |
|-------------------------|--------------------------------|
| 11 juin : | Triumph Day et Ace Café |
| Du 17 au 23 juin : | Raid des 100 cols - NEW ! |
| 24/25 juin : | Triumph National Days |
| 30 juin/2 juillet : | Raid des Vicars d'Alsvergne |
| 3 juillet : | Stage de conduite - Isère (63) |
| 15/17 sept. : | Raid Golf d'Opale - NEW ! |
| 22/24 sept. : | Raid des Châteaux Carnaves |
| Du 26 sept. au 7 oct. : | Spain Adventure Tour - NEW ! |
| 6/8 octobre : | Raid de Mercur/Merxian |
| Du 5 au 11 nov. : | Raid de Corse |

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

Votre inscription à un événement R.A.T. implique la participation à la totalité des activités (hôtels, restaurants, visites, stages, etc.)

Toute annulation d'une prestation moins de 3 semaines avant la date ou durant l'événement pour convenance personnelle (météo, 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 être envisagé en fonction des prestations ou frais qui auront été facturés au R.A.T.

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

Pour réserver votre participation à un événement R.A.T., il vous suffit de compléter ou de recopier le formulaire ci-dessous (un formulaire par événement) 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, Croissy Beaubourg, F-77437 Mame La Vallée, France.

NOM :
Prénom :
www.britishbikes.free.fr

Adresse :

Tél. :

Mail :

N° de Membre :

Date de validité :

Machine possédée :

N° de chasis :

Veillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de
personnel(s) pour

TOUR

cotentinbritishbikes.free.fr

La traversée du Sydney Harbour Bridge sous un ciel gris - un départ inhabituel pour une balade en New South Wales. En temps normal, il fait soleil.

ON THE SPRINT AGAIN !!

PETER THOEMING SURNOMMÉ « L'OURS » PAR SES POTES, A EFFECTUÉ LE TRAJET SYDNEY-MELBOURNE EN SPRINT ST. IL S'AGIT DE L'UNE DES ROUTES LES PLUS SPECTACULAIRES AU MONDE POUR CEUX QUI SE DÉPLACENT À MOTO. CETTE AUTOROUTE, DÉNOMMÉE « DES PRINCES » SERPENTE AU GRÉ DES COLLINES ET DES VALLÉES

« Ils ne vont jamais croire ces clichés, me dit mon fidèle photographe Lou, toujours soucieux du détail, en installant son appareil pour faire des prises de vues sur Harbour Bridge. Les Anglais, tout ce qu'ils veulent... d'habitude de l'Australie c'est du soleil dans les feuilletons TV ! »

C'est pourtant vrai qu'il pleut. Cela fait des années que nous souffrons de la sécheresse, manque de pot, le jour où j'ai choisi de rejoindre Melbourne par la route et en moto... il pleut à verse. Notre chance c'est qu'il fait une douce chaleur quasi tropicale et qu'il me semble découvrir un petit coin de ciel bleu dans le lointain.

« Ne t'en fais pas, d'abord il n'y a pas que des Anglais qui font cette route ! Et en plus je suis persuadé que les clients Triumph ne passent pas leur journée à regarder devant leur vitre en attendant de constater que le bonnet du soleil se roulerait... eux !! »

En grommelant, Lou range son appareil et nous voilà partis, 1000 km à se faire sous la pluie !

Depuis Sydney, pour rejoindre Melbourne, il y a plusieurs solutions.

Si vous êtes pressés, vous pouvez prendre par les terres à travers les étendues sauvages par l'autoroute « Nowell » ou par la « Hume ». Sur 800 km vous ne rencontrerez quasiment personne sauf des flics et encore des flics qui vous forceront bien à respecter les limitations de vitesse.

Par contre si vous avez le temps, n'hésitez pas, prenez « l'autoroute des Princes » qui serpente sur 1000 kilomètres au long de la côte Sud Est

de l'Australie. C'est une très belle balade, surtout au guidon d'une dévoreuse de kilomètres comme peut l'être la Sprint ST. La première fois que j'ai pris cette route c'était en plein hiver, j'avais eu un instant où il y faisait plus chaud que sur la « Hume ». Dans mon tête, j'étais plus pris de la moto et bien évidemment allat et avec un dur et je suis tombé. Grave erreur ! J'avais tout oublié que l'altat devait grimper en altitude. Garder toujours de l'essence !!

Nous arrivons qu'à Sydney équipé à l'ancienne, jeans, trousseaux de oak classiques jet. Ma copine elle était dans le side avec un duvet et la bâche de protection. Lorsque nous sommes arrivés à Cobargo, 400 km plus loin, je suis parti de froid et j'ai eu des douleurs d'une façon insupportable, on aurait dit que je dans des marigots. Je me suis arrêté devant un pub et j'ai essayé de récupérer de la route, je suis resté la jambe raide, ébranlée de froid, incapable de la piler je me suis retrouvé les quatre fers en l'air. J'ai essayé de me relever, j'en étais incapable, j'étais comme un scarabée retourné et je n'ai plus qu'une alternative : celle d'appeler à l'aide.

Deux gars m'avaient vu arriver et se sont précipités. Ils m'ont porté devant la cheminée et m'ont fait boire un grand verre de Cognac... Cela allait mieux, tellement mieux qu'il m'a fallu une bonne demi-heure pour penser à ma copine qui attendait dans le side, emballée comme dans un cocon et totalement incapable d'en sortir seule !!

En ce jour d'été c'est bien différent. Même si il pleut, la température est très douce et nous



Le petit déjeuner de « L'OURS » à Kiama, petite ville côtière qui manque le début de la côte sud.

Quelques photos de Lou Martin les autres de Peter

os.free.fr

Spanish Adventure Tour – du 26 sept. au 7 oct.

Comme vous le voyez, nous avons changé les dates de ce Raid qui dès maintenant est un véritable succès puisque à l'heure d'aujourd'hui il ne reste plus que 4 places disponibles. Place un peu plus tôt dans la saison, il va nous permettre de profiter pleinement du début de l'automne espagnol particulièrement beau et coloré essentiellement dans la partie andalouse.



Nous avons désormais défini l'itinéraire.

Le voici : départ de Santander, le mardi 26 septembre (rendez-vous à l'hôtel vers 18h pour le briefing de départ) ; Mercredi 27 : Santander – Salamanca ; Jeudi 28 : Salamanca – Badajoz ; Vendredi 29 : Badajoz – Séville ; Samedi 30 : Séville (Une journée de repos à Séville ou dans ses alentours qui va vous permettre de faire un peu plus de tourisme, une visite très typique sera mise au programme) ; Dimanche 1er octobre : Séville - La Linea de la Concepcion (Gibraltar) ; Lundi 2 : Gibraltar - Granada ; Mardi 3 : Granada - Albacete ; Mercredi 4 : Albacete - Madrid ; Jeudi 5 : Madrid - Saragosse ; Vendredi 6 : Saragosse - Manresa ; Samedi 7 : Manresa - Andorre (Arrivée en Andorre vers 14h et repas de fin de Raid offert)

Notre équipe va effectuer les reconnaissances d'ici la fin du mois de juin et nous serons alors en mesure de vous communiquer les coordonnées des différents hébergements.

Tout au long de ce Raid nous allons essayer de privilégier les itinéraires hors des sentiers battus de façon à vous faire découvrir une Espagne mystérieuse, traditionnelle et chatoyante.

Dès maintenant nous sommes assurés du plus grand des succès car d'ici très peu de temps nous allons devoir ouvrir la liste d'attente. Rappelons que ce Spanish Adventure Tour est ouvert à 20 motos maximum : Le tarif est de 800€/pers. Ce prix inclut la demi-pension en hôtellerie ou en auberges de charme, les repas typiques, chambre doubles (couplets ou deux lits) – certaines visites – itinéraire et cartes touristiques – Cadeaux souvenirs.

Ce prix ne comprend pas : les boissons, les dépenses personnelles et extra le carburant des motos, les repas de midi
 Votre contact : Hervé, herv@motardsenalade.net

Corsica R.A.T. Tour – 5/11 novembre

Comme chaque année le R.A.T. vous propose la Corse, un classique !

Tout motard a toujours rêvé d'une escapade sur l'île de Beauté et durant cette semaine vous allez pouvoir en découvrir toutes les facettes.

Départ de Marseille le 5 novembre à 19h à bord d'un navire de notre partenaire, la Compagnie Marseillaise de Navigation, le Galide.

Repas à bord, logement en cabine de 2. Arrivée à Bastia le lendemain matin à 7h.

Une fois sortie de Bastia, vous ferez le tour du Cap Corse. Une petite halte sur le surplomb de Centuri et une descente sur le port de cette station célèbre. On continue le Tour du Cap avec un arrêt grignotage à St Florent. Ensuite c'est la descente vers le sud par la transversale puis l'arrivée à l'hôtel après la fameuse « spéciale » du pénitencier !!

Ensuite, pendant 5 jours nous allons essayer de vous faire découvrir les plus beaux paysages corse au cours de balades diverses au road-book !!

Comme il faut associer le réconfort à l'effort, chaque soir vous aurez droit à l'apéritif et au repas typique tatin et café compris pantagruélique.

Tarif : 500€/pers incluant transport AR en cabine de 2 + transport des motos + repas à bord (t compris) + petit déjeuner, 1/2 pension à l'hôtel (apéritif, vin et café compris à chaque repas), road-books, remise des prix, cadeaux souvenirs, assistance technique (siège).





Raid des Volcans d'Auvergne – 30 juin/2 juillet

Une 3ème édition qui s'annonce européenne !

En effet, Suisses, Anglais, Allemands et Français ont déjà réservé pour ce Raid superbe !

Vous avez manqué l'Auvergne I et l'Auvergne II ?

Qu'à cela ne tienne, nous vous ferons découvrir la région par des itinéraires différents des deux précédentes éditions et reus à 80%.

En effet, nous ne pouvons pas vous faire manquer les Gorges de l'Allagnon, le Pas de Peyrol, le Puy de Dôme, Le Mont Dore, le Puy de Sancy !

Les nouveautés : la Vallée de Cheylade, le Cirque du

Falgoux, les Gorges de la Rhue.

Vous pourrez également, si vous le souhaitez faire quelques visites.

Sur les itinéraires vous trouverez le Musée de Salers

ou Maison dite des Templiers ou la Maison du

Fromage et de la Vache Salers...

L'hôtel Le Parlois à Issoire (piscine, chambres climatisées - www.hotel-parlois.com) sera comme en 2004 et 2005 notre hébergement de qualité.

Le tarif est de 165€/pers (170€ pour les non-membres) pour 2 nuits en hôtels 3* et 4 repas.

Mais, attention, il n'y a que 40 places !

OFFRE SPECIALE : si le lundi 3 juillet vous souhaitez participer au stage de conduite présenté ci-dessous, nous vous offrons 10€ de remise sur le Raid !



Stage de conduite – 3 juillet – Issoire (63)

Dernier stage de la saison et il n'y a plus que quelques places ! (34 places, max) Alors, faites vite si vous souhaitez venir bénéficier des conseils de professionnels pour votre conduite au quotidien ou améliorer votre technique de pilotage...

En effet, durant cette tournée les pilotes les plus sportifs (groupe pilotage) pourront se faire plaisir sur ce beau tracé sous l'œil de David Scobinas (Manager d'Alexis Mabouas – pilote 125 GP) et Cyril Husier (Pilote Promosport 1000 – vainqueur, le 15 avril dernier sur le circuit Carole)

Mais un deuxième groupe est également mis en place (groupe perfectionnement à la conduite) afin de répondre aux attentes des pilotes de tourisme qui utilisent leur machine au quotidien ou pour les vacances. Sécurité et plaisir !

Tarif :

180€ pour les membres / 190€ pour les non-membres

ATTENTION : équipement homologué ou d'origine obligatoire en terme de moto qui va livrer avec protections obligatoires !

Raid de la Côte d'Opale – 16/17 septembre

La Côte d'Opale vous attend pour la rentrée !

De quoi venir vous oxygéner à 2h de Paris !

Une côte magnifique avec le Cap Gris Nez, le Cap Blanc Nez mais un arrière pays qui recèle aussi bien des secrets...

Connaissez-vous l'Audomarais ? Ou la Vallée de l'Ar à ou encore la Vallée de la Canche ?

Non ! Alors, en selle ! Et venez découvrir l'accueil chaleureux des Gens du Nord !

Vous serez hébergés à Wimereux près de Boulogne sur Mer, à l'hôtel Cyprin

(www.hotel-cyprin-wimereux.com), un charmant hôtel 3* dans une petite ville côtière.

Nous vous proposerons également durant ce week-end des visites.

La distillerie du Genévre de Houle, un alcool local de la région de St Omer.

Et pour les plus gourmands/elles, une chocolaterie artisanale le samedi après-midi...

Le prix est de 170€/pers pour 2 nuits en chambre double 3* et 4 repas.

Nous remercions la société Dupuy SAS/Traitement des Eaux, notre sponsor qui nous apporte son soutien pour la réalisation de cet événement.



Pour plus d'informations et de photos sur les R.A.T. Packs, nous vous invitons à vous rendre sur le site www.triumph.co.uk rubrique R.A.T. où vous retrouverez le calendrier, les coordonnées des Packs Leaders et les reportages des événements.



Le R.A.T. Pack Moto Evolution 2 au grand complet !



R.A.T. Pack Marleaux-Versailles



R.A.T. Pack Roussillon Moto/Lyon



Pique-nique baptême pour le R.A.T. Pack Zone Rouge 32/Bordeaux



R.A.T. Pack CM Grenoble



Le R.A.T. Pack Access Machéno/Lanester en visite à St Malo



Déjeuner sur l'herbe !



Pique-nique café. R.A.T. Pack Pascal Moto Ouest/Montpellier



R.A.T. Pack Triumph Strasbourg



Où est passée ma moto ? - R.A.T. Pack Magik Moto/Tours



R.A.T. Pack Moto Service 45



Visite à Nantes (R.A.T. Pack Triumph Nantes)



R.A.T. Pack Moto Plus/Nantes



Photo souvenir avec Yv. Maxime et pote le R.A.T. Pack Aurie/Metz/Lux

Le R.A.T. Benelux va rejoindre le Triumph National Days en France qui a lieu le 24 et 25 juin:

Départ des Pays-Bas le jeudi 22 juin, point de rendez-vous en Belgique, ensuite direction la France avec nuitée en Champagne.

Le vendredi nous prendrons la direction Aubusson. L'arrivée est prévue en fin d'après-midi.

Le soir un dîner Creusois nous attendra.

Participation au Triumph National Days les samedi et dimanche.

Nous repartirons le dimanche en fin d'après-midi, et passerons la nuit en Auvergne.

Lundi 26 juin retour vers le Benelux.

Le nombre de places est limité, donc n'attendez pas pour vous inscrire!

Pour tous les détails concernant la participation à ces événements contactez le coordinateur R.A.T. du Benelux, Vincent Eck e-mail Vincent.eck@triumph.co.uk Tel +31 (0) 72 541 0318



Première sortie sous conditions rigoureuses



Motorcruiser Biaux rejoint la famille R.A.T. et a déjà prévu une sortie



Le Dam à Amsterdam aux couleurs Triumph

BAGAGERIE ST

TRIUMPH EST HEUREUX DE VOUS CONFIRMER QUE LA VERSION AMÉLIORÉE DU SYSTÈME DE BAGAGERIE DE LA SPRINT ST EST DISPONIBLE DÈS MAINTENANT

Nous sommes toujours à l'écoute de notre clientèle et afin de répondre aux différentes remarques formulées depuis le début, nous sommes en mesure de vous proposer une nouvelle version qui va non seulement être légèrement améliorée par rapport au modèle original mais également apporter les modifications que la clientèle réclame.

Voilà le résultat de neuf mois de développement produit du système de bagages 2006.

Les équipes d'ingénieurs créateurs et celle des essayeurs travaillent 24 heures sur 24 pour répondre aux attentes des clients.

Ainsi la bagagerie 2006 a été renforcée, elle bénéficie d'un nouveau doublage aluminé. Un couvercle en polypropylène plus solide, renforcé de fibres de verre a été mis en

place, et il comprend désormais un rebord de fermeture augmentant l'étanchéité.

Des nouvelles courroies intérieures ont facilité l'usage. Le produit permet d'associer la couleur des panneaux aux couleurs à la couleur de votre moto. Les améliorations sont également liées au niveau du mécanisme de la serrure, et permettent à l'usager une ouverture et une dépose facile des coffres, tout en les maintenant encore plus solidement pendant leur usage sur route.

Tout ce qui donne un aperçu exclusif de la méthode d'essai des sacoches. Les procédures énoncées auxquelles elles ont été soumises seraient une épreuve pour l'individu le plus endurant... elles se sont déroulées à la fois en simulation et en véritable usage routier, et qui est quand même le meilleur test quand à sa représentation de l'utilisation courante.



Les sacoches ont subi le test des palets « You nom de ce type de revêtement de bagage » lors du test. Celui-ci se déroule sur plus de 200 000 km de cette surface, un véritable supplice pour le matériel.

De plus, les valves ont couvert des milliers de kilomètres dans toutes les conditions atmosphériques et routières afin de nous assurer qu'elles répondent bien aux exigences de l'usager courant.

D'autres tests effectués sur les bagages se sont particulièrement attachés à vérifier l'étanchéité, la stabilité à petite et à grande vitesse, la résistance au vieillissement à l'aide de lampes UV ainsi que l'endurance des mécanismes des serrures.

Ces essais approfondis et complets vous garantissent que la nouvelle bagagerie ST répondra à vos attentes.

Vous trouverez votre nouvelle bagagerie 2006 dès maintenant chez votre concessionnaire Triumph.



PERSONNALISER SA ROCKET III LE FIN DU FIN

Apparue en été 2004 la Rocket III fut tout de suite plébiscitée. Le mélange détonant de puissance, de dimensions, et de couple tout cela associé à bien d'autres qualités ont fait que cette moto fut l'objet de comptes rendus diftymériques et qu'elle remporta de nombreux trophées partout dans le monde.

Le modèle original fut rejoint récemment par les dérivées Classic et Edition Spéciale, et toujours la Rocket III continue d'étonner. Pour la troisième année consécutive, elle reste le plus gros cruiser de grande série au monde, et elle est bien sûr le modèle porte-drapeau de Triumph.

Quand la moto fut mise sur le marché elle était accompagnée d'un catalogue d'accessoires très important, et bien malgré cela beaucoup de clients ont voulu l'équiper encore plus. Suite aux très nombreuses réponses reçues à la suite de notre demande parue dans le Torque N° 33, la sélection des plus belles modifications parmi les centaines de réponses s'est avérée être une tâche difficile. Les quatre pages suivantes sont dédiées au fin du fin.



Redcoats Revenge

John Gallymore

UK

La moto présente la reproduction détaillée d'un tableau, « la Revanche des Tuniques Rouges ». Cette réplique parfaite à l'abrége fait à pris plus de neuf semaines de travail. Quand on voit le niveau des détails, il est facile de comprendre pourquoi. D'autres images de la moto sont visibles sur www.rockett3.info



Snakebit

Bram de Groot

UK

Snakebit fut inspiré par une scène du film "Raiders of the Lost Arc" et a été réalisé par Andy Stroud chez Harry Design, c'est un incroyable travail de peinture. Pour le dessin, Bram de Groot a donné carte blanche à Andy, et il a retouché sa moto toute entière sans avoir ni le pinceau ni la couleur ni même la moindre photo ! La selle "peau de serpent" lui a coûté la bagatelle de 1800 € ! Il fut exhibé aux Etats-Unis, est un spécialiste des selles personnalisées. Bram prit l'avion pour Chicago, afin de voir le travail en cours et ramena sa selle avec lui.

Mais ce n'est pas terminé, il y a pléthore d'accessoires de chez Triumph, Rivo et Maddog qui équipent cette moto et bien d'autres modifications sont prévues dans peu de temps.

Spike

John Pritchard

USA

La devise de John Pritchard, qui a 62 ans, est : « Je suis vieux, mais j'en suis pas devenu adulte ! ». C'est en étant fidèle à celle-ci qu'il s'est mis au travail pour effectuer lui-même toutes les modifications de « Spike ». Le système d'entrée d'air comporte trois filtres KN avec un dessus en plexiglas et des LEDs bleus. Des LEDs supplémentaires ont été installés un peu partout sur la machine. Même la boîte à air n'est pas restée intacte : elle a été transformée en réfrigérateur à boissons !





Marble Purple

David Webster

UK

C'est David qui a imaginé, esquissé et peint le décor qui orne sa Rocket. C'est la modification la plus visible de cette moto qui est encore bien loin d'être terminée. Et pourtant, elle trône en bonne place au milieu de ses cinq autres Triumph Hindley que David a modifiées.

Mistress

Ty Huynh

USA

Mistress fit partie des premières 200 Rockets arrivées aux USA.

Le premier hiver, Ty la démontra, et passa 300 heures à la décorer d'un impressionnant Dragon moyennâgeux et à installer une quarantaine considérable d'accessoires Triumph. Ty, R.A.T. - Pack Leader du R.A.T. Pack de Belle Plaine Motorsport, est très fier de sa moto et s'attache à ce qu'elle soit de plus en plus belle.



Triple Power

Silvert Raask

Suède

Silvert a passé tout un long hiver suédois à créer Triple Power. Il a fabriqué à la main chacune des parties modifiées: le guidon et les échappements sortent de véritables chefs-d'œuvre ! Le résultat final, trois balais de 60mm sortent par le garde-boue arrière, a fait ouvrir de grands yeux en Suède, et a troué un accueil des plus enthousiastes par tous ceux qui ont vu (et entendu) la rocket.

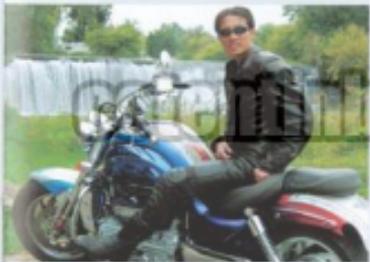


Oz Special

Peter Redman

Australie

Certes, vous allez être surpris par la peinture mais regardez de plus près et vous allez découvrir bien d'autres modifications. Les rétro, le protège radiateur, la selle sont entièrement revus. Le système d'échappement a été également modifié. Il est désormais en acier inoxydable et fait gagner 22CV au moteur. Les barres de protection, leissy bar et le pare-brise proviennent du catalogue Triumph.



Bentley Special

Neil Morley

UK

Lorsque Bentley Motors est lésion de booster sa campagne de pub aux Etats-Unis, ils furent fiers d'utiliser un produit purement britannique et complètement dans le vert. Et que croyez vous qu'ils choisirent ? Et bien tout simplement une Rocket III qu'ils allaient personnaliser à l'effigie de la marque.

La Rocket fut achetée au nom du Kidston Club - le club des concessionnaires Bentley accessible à tous les cadres qui travaillent pour la société en Amérique du Nord. Cette Rocket allait également être le premier prix du Challenge des meilleures ventes.

« Une Rocket mais c'est le choix parfait, nous dit Neil Morley - le Directeur des Ventes et des Concessions. Elle est belle, puissante et surtout britannique. C'est une moto qui fera date et qui est en parfait accord avec notre propre marque prestigieuse. Nos concessionnaires aiment bien sûr les belles voitures mais également les belles motos et lorsque nous organisons des challenges avec en prime ce genre de lot, je peux vous assurer que nous avons un sacré succès. »

La moto fut entièrement personnalisée, la selle a été envoyée à l'usine Bentley de Crewe en Angleterre, pour y être refaite à la main par des artisans Bentley en utilisant le cuir employé dans les modèles Amag. La peinture a été réalisée en faisant appel à des couleurs de la palette Bentley. Le graphisme représentant le Kidston Club et des logos Bentley, et l'imitation de coutures sur le réservoir illustrant les intérieurs des Bentley, fut choisi après un concours entre les créateurs de diverses agences de marketing de Bentley.





Grim1

Bront Dimech

Australie

Même si la peinture n'est pas du goût de tout le monde, on ne peut qu'admirer le niveau des détails.

Lucifer Flames

Steve Siemen

USA

Lucifer Flames a été créée de toutes pièces par Steve Siemen avec l'aide d'un peintre spécialisé chez Dirty White Boyz Cycle Art. Il l'a équipée d'une selle provenant de chez Corbin Beale Bags, d'un échappement Jardine et tout un tas d'accessoires piochés dans le catalogue Tokingo.



Dan McGrath

USA

C'est en parcourant dans les catalogues des accessoires Triumph, Rvco et Corbin que Dan a créé cette superbe réalisation qui a reçu maint récompenses lors de divers shows locaux. Vous découvrirez quelques détails subtils au gré de cette très belle peinture.



Gert Nilsson

A Rocket Orange

Pays-Bas

C'est grâce à sa couverture de selle en cuir orange que le Rocket II de Gert Nilsson se distingue de la foule des autres motos !



Frank Buckman

USA

Frank vit à New York et il a modifié sa Rocket en lui rajoutant un attelage. Il peut ainsi tracter sa motoneige et, usage plus professionnel : sa fendeuse de bois !



Peter Prosser

Australie

Poissage de nombreuses pièces, guidon modifié, rétroviseurs, siège passager, porte bagages et dossier passager sont les modifications les plus visibles de la moto de Peter Prosser. Il en est très fier !

John Wilkins

UK

Grâce à la peinture personnalisée qu'il a réalisée en Janvier 2005 et à des rehausseurs de guidon qu'il a installés depuis, John se dit plus impressionné à l'usage par sa Rocket II que par l'imposante laqueuse des cinq Harley's qu'il a eues.



Les Day

Australie

Le capot moteur est une création unique réalisée par Les lui-même. Cette moto est la 26ème qui est entrée dans le garage de Les, et d'après lui c'est de loin la meilleure.





Joao Freire
Brésil



Steven Wood
USA



Ray Moore
USA



Daniel Verdon
France



Ted Whiston
UK



Doug Lowenthal
USA



Dennis Birrer
Allemagne



Day Moyer
USA



Jamie Cane
Nouvelle Zélande

Note:
L'usage de pièces et/ou d'accessoires non approuvés par Triumph peut rendre caduque votre garantie. Veuillez vous référer en toutes circonstances avant d'effectuer des modifications aux termes et conditions de celle-ci. D'autre part des transformations effectuées hors notre recommandation peuvent affecter les performances des machines.

KYLE WOODS – EMBRAYONS ...

La cascade

moto est en plein essor. Les shows de free-style se développent et attirent de plus en plus de monde. Les spectacles de stunt sont l'occasion de ravir le public et leurs acteurs sont de véritables shows-men. Même si ce sport n'en est qu'à ses balbutiements il compte un certain nombre de professionnels qui en font leur gagne pain. Certains sont largement au dessus des autres et font un certain nombre de figures qui leurs sont propre et même portent désormais leurs noms. Aujourd'hui ce petit noyau est mondialement connu, et leurs membres en sont à créer des universités de stunt. Aux États-Unis Kyle fait partie de cette élite. Triumph Américà l'a rencontré.

TRIUMPH : DEPUIS COMBIEN DE TEMPS FAITES-VOUS DE LA MOTO ?

Woods : J'ai commencé à l'âge de 11 ans, et je me suis mis à la cascade à 18 ans. Cela fait maintenant dix ans que j'exerce dans cette spécialité.

TRIUMPH : COMMENT ÊTES-VOUS ARRIVÉ À LA MOTO ?

Woods : J'avais à peu près 11 ans. Tous mes amis avaient une moto, et bien évidemment j'en ai demandé une à mon père. Certes, je n'étais pas un enfant très sage, mais mon père ne m'a pas dit non. Quelques jours plus tard il est rentré avec un carton de pièces, un cadre rouillé, et un manuel d'atelier. Très déçu je lui demandai ce que cela signifiait ? Il me répondit qu'il trouverait toutes les pièces qu'il me fallait, et que si je parvenais à reconstruire la moto et à la faire rouler, il m'achèterait la moto de mon choix. Il m'a fallu un an pour la reconstruire ! Elle roulait enfin et mon père, enchanté, tint sa promesse : il m'acheta la moto de mon choix. Mon père avait utilisé la moto comme une thérapie pour m'apprendre le respect, la prise des responsabilités et l'indépendance. Ce fut très formateur pour moi. J'ai tiré après un tas de choses sur les motos, j'ai travaillé dur et enfin j'ai eu la joie de devenir le gamin du coin qui avait la moto la plus rapide !

TRIUMPH : QUELLE EST VOTRE EXPÉRIENCE MOTO LA PLUS MÉMORABLE À CE JOUR ?

Woods : J'étais en train de faire un show de cascades en Jamaïque. C'était un événement plutôt important, auquel assistaient 25 à 30.000 personnes. Le show était situé sur un terrain d'atterrissage. Nous avons commencé et tout allait bien. Tout à coup nous vîmes une paire d'avions qui tournaient en rond au-dessus de nous. Plus cela allait plus ils passaient près du sol. Lorsque nous nous sommes rendu compte qu'ils allaient enfin se poser, tout le monde décampa pour leur dégager la piste ... En réalité le promoteur du show n'avait jamais loué officiellement le site ; il avait simplement pris possession des lieux !



Kyle Woods est un stunter professionnel qui réalise ses figures sur routes fermées. Ne tentez pas de reproduire ce que nous vous présentons dans ces pages.

POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS SUR KYLE WOODS, VISITEZ SON SITE www.KyleWoods.com

Toutes les photos sont de + DavisFoto + à Avila



TRIUMPH : DE NOMBREUSES PERSONNES VOUS CONSIDÈRENT COMME LE MEILLEUR CASCADEUR DES ÉTATS-UNIS. COMMENT EN ÊTES-VOUS ARRIVÉ LÀ ?
 Woods : Des tonnes de dur labeur et beaucoup de sang, de sueur et ... de rapports de boîte — Je n'aime pas les lames ! J'ai exécuté plus de 300 shows, et participé à la réalisation de plus de 25 DVDs de sports extrêmes. J'essaie d'être le plus connu possible. Je fais aussi des cascades pour le cinéma et pour divers shows de télévison.

TRIUMPH : POUVEZ-VOUS NOUS DONNER UN DÉTAIL SUR VOS APPARITIONS À L'ÉCRAN ?

Woods : Je viens de tourner le nouveau Miami Vice, The Voiting, et le second Fast and Furious. À la télévision j'ai travaillé pour plusieurs chaînes telles MTV, TrueLife, Speed, Viper, TBS, ESPN 1 et 2, Telemundo, et bien d'autres encore.

TRIUMPH : ÊTES-VOUS PARFOIS PRÉOCCUPÉ PAR D'ÉVENTUELS ACCIDENTS OU AVEZ-VOUS ÊTÉ BLESSÉ DANS LE COURANT DE VOTRE CARRIÈRE ?

Woods : Oui, j'ai eu deux ou trois bricoles. Je ne me suis pas cassé grand chose... Juste le cou, trois côtes, une clavicle, une cheville, tous les doigts des mains et des pieds et en plus j'ai eu treize commotions cérébrales... !! À part cela (en suis toujours sorti sans une égratignure) ! Je dis toujours qu'il ne faut pas se préoccuper des accidents puisqu'on dans la majorité des cas, on ne s'en souvient même pas.

TRIUMPH : QUELLES SONT VOS MOTOS FAVORITES ?

Woods : Pour les cascades je me sens vraiment bien sur un Speed Triple. La puissance, le couple et le frein-moteur de cette

machine en font une super moto pour faire du stunt. En tous cas c'était jusqu'au moment où les gens de Triumph m'ont fait connaître la Daytona 675 Triple. Cet engin était si sympa à conduire que j'ai fini de pas la leur rendre. Dès le premier coup de des gaz vous passez de zéro en héros en 1,7 secondes.

TRIUMPH : LA FUMEUR DIT QUE VOUS TRAVAILIEZ ACTUELLEMENT SUR UN DVD KYLE WOODS/TRIUMPH EST-CE VRAI ?

Woods : Vous êtes bien renseignés. En fait, je me suis fait accompagner par un cameraman sur la plupart de mes événements pour faire un truc qui sera diffusé dans le monde entier. D'ici quelques mois ce sera monté et en diffusion. Mais mon rêve est de réaliser une vidéo d'un duo Kyle Woods/Kevin Carmichael.

TRIUMPH : VOUS SEMBLEZ ÊTRE TRÈS OCCUPÉ PAR VOS SHOWS PARTOUT DANS LE MONDE. QUAND EST-CE QUE LES FANATIQUES DE TRIUMPH POURRONT-ILS VOUS VOIR EN ACTION ?

Woods : Cette année-ci sera très occupée. Je vais venir en France pour les Bum's Day, et je vais faire des démonstrations au TT de l'île de Man. Je suis aussi en contact avec des concessionnaires Triumph de tous les États-Unis pour organiser des shows !

TRIUMPH : QUAND VOUS NE FAITES PAS DU STUNT OUF-EST-CE QUI VOUS PASSIONNE ?

Woods : Le surf est mon autre passion. J'aime jouer sur les vagues.

TRIUMPH : SI VOUS DEVIEZ VOUS LIMITER À UN SEUL OBJECTIF, CE SERAIT QUOI ?

Woods : Je voudrais devenir champion du Monde de stunt.



SUR LES TRACES DE STEVE MCQUEEN

QUELLE POUVAIT ÊTRE LA MEILLEURE MANIÈRE DE CÉLÉBRER LA SORTIE DE LA NOUVELLE SCRAMBLER ? NOUS Y AVONS RÉFLÉCHI UN PEU, MAIS LA RÉPONSE ÉTAIT DÉJÀ LÀ... SUR LE BUREAU, DEPUIS PLUS D'UN AN



Photos de Francesco Scuderi, texte de Carlo Cianferoni et Gianni Giorgi/Personnel de Curvel&Tomanti (avec l'aimable autorisation de Motociclismo Fuoristrada)



www.britishbikes.free.fr





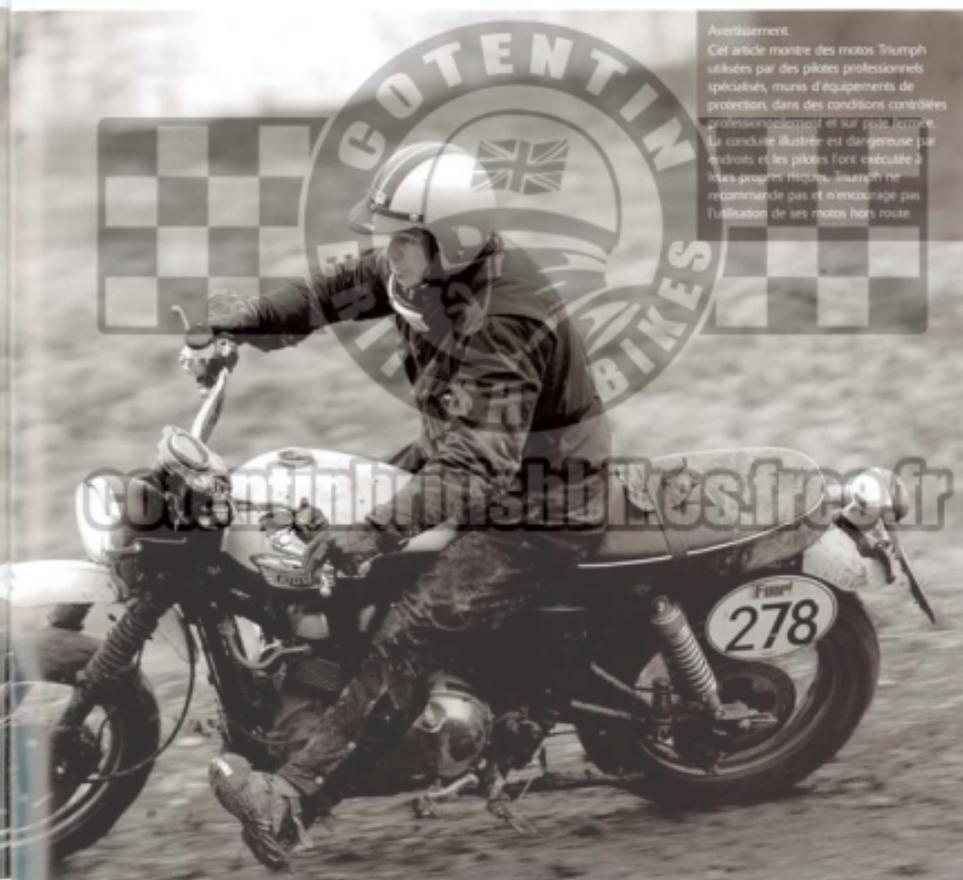
A VRAI DIRE, ENTRE LES VALLÉES ET LES FORÊTS DE RENNSTEIG EN THURINGE, CE N'EST PAS LA BOUE QUI MANQUAIT, MAIS ELLE CRÉAIT AU MOINS DES CONDITIONS SEMBLABLES À CELLES RENCONTRÉES PAR STEVE ET LES AUTRES CONCURRENTS 40 ANS PLUS TÔT

difficile quand il est sec, le parcours est vraiment affreux quand il est mouillé. Nous avons cependant réussi à couvrir de bonnes distances grâce aux cartes d'origine récupérées par les amateurs locaux et les quelques photos que nous avons retrouvées après quelques recherches. Cette situation n'est pas l'ordinaire pour la Scrambler, car elle est bien loin de ce qui est prévu pour cette moto. Nous nous sommes trouvés un moment directement sur la piste de cross-country où nous eu lieu l'une des épreuves spéciales du Trial des Six Jours. Mais nous n'avons pas abandonné, bien que nous ayons dû déposer le guidon et la plaque de guidon car le roue avant était coincé. La configuration générale de la Scrambler montre bien qu'elle a hérité des caractéristiques de son ancêtre ! En résumé, nous aimerions ajouter quelques remarques sur la Scrambler. Pour commencer à l'habitude de piloter de vraies motos d'enduro, il est important de signaler que la conduite de la Scrambler est totalement différente. Il faut qu'elle ne soit pas ébranlée pour être utilisée, elle n'est pas ce que l'on appelle une « bobine » un peu à la manière de ces motos à moteur (125, 150, 200) exigentes.

En fait, la Scrambler est simple, instructive, silencieuse, élégante et endurante. Il est véritablement impensable de conduire une moto de ce type sans porter un casque de tout terrain ; outre qu'il découvre le visage et vous laisse sentir le vent, il vous permet aussi d'échanger des sourires avec ceux qui croisent votre chemin après avoir quitté le bitume pour trouver un peu de tranquillité. On pourrait dire que c'est à une mode innovatrice et distincte – une philosophie véritablement nouvelle de la moto.

Note complémentaire :

Si vous voulez en savoir plus, lisez le numéro de juin de Motociclismo FuoriStrada, où l'histoire de cette fantastique aventure est racontée intégralement.



Avertissement.

Cet article montre des motos Triumph utilisées par des pilotes professionnels dans des conditions contrôlées, munis d'équipements de protection, dans des conditions contrôlées professionnelles et sur piste fermée. Sa conclusion illustrée est dangereuse par endroits et les pilotes l'ont exécutée à leurs propres risques. Triumph ne recommande pas et n'encourage pas l'utilisation de ses motos hors route.

Letters

Ecrivez-nous: R.A.T., 19 Bvd Georges Bidault, Croissy Beaubourg, 77437 Marne la Vallée, France
 || rat@triumph.co.uk

En Triumph de par le monde

John Wilce

UK

J'ai pensé que vous pourriez être intéressés par notre dernier voyage – depuis Stroud, Gloucestershire nous avons décidé de filer par la terre le plus loin possible en direction de Sydney, Australie, sur une Tiger 900 de 1998. Mon partenaire et moi avons pris une année sabbatique, mis notre maison en location, et décidé de partir en vacances avec un budget limité pour découvrir le plus possible de paysages et pour accumuler un maximum d'expériences tout au long de notre route.

Nous avons traversé l'Europe jusqu'en Turquie par la côte Adriatique, l'Albanie et la Grèce, nous avons ensuite parcouru l'Iran, le Pakistan, l'Inde, le Népal. Nous avons embarqué la moto dans un avion direction Bangkok. Ensuite nous avons passé quatre mois en Thaïlande, au Cambodge et en Malaisie, puis encore un petit coup d'avion vers Perth en Australie. Or là, nous sommes, très très loin vers l'ouest et Darwin, puis nous avons traversé le continent vers Queensland et sommes descendus jusqu'à Sydney.

Tout au long du voyage, le Tiger lourdement chargé et avec deux passagers fut extraordinaire : aucun problème mécanique malgré la quantité de routes plus ou moins asphaltées. Les réparations que nous avons reçues, souvent à cause de notre Triumph, furent un bonus inattendu et nous ont amené maintes fois à partager le gîte et le couvert de nos hôtes.

Nous avons parcouru plus de 35 000 kilomètres et mis à part deux jeux de pneus, un scélosé de démarreur et une batterie, nous n'avons eu aucune déception sur la machine – une sacrée bonne chose lorsque l'on considère nos finances de départ ! La moto revirt de Sydney par bateau, et mis à part un bon entretien et un nouveau jeu de pneus elle est prête pour le voyage suivant. Une sacrée bonne machine !



Emballé par ma Sprint ST

Rob DeLanoy

USA

Ma première Triumph fut une Sprint 95, que j'ai remplacée ensuite par cette incroyable Sprint ST 99. Je suis parfaitement ébahi par les améliorations apportées par Triumph sur cette moto qui était déjà un plaisir à conduire ! J'ai acheté ma moto toute neuve en avril 2004 et depuis je lui ai apporté quelques modifications

pour aider ma ST à se distinguer des autres. Cette moto a fonctionné sans la moindre accroche depuis le km 0, et elle a toujours été pour moi un véritable plaisir de conduite pour la balade ou même pour simplement aller faire les courses. Les deux premiers étés, nous avons couvert ensemble plus de 16 000 km, sans aucun problème. Ma ST est toujours prête à délivrer sa puissance et son agilité s'adapte à toutes les situations même les plus scabreuses.

Comme je suis super bien reçu par mon concessionnaire local à Kalamazoo dans le Michigan et que ma machine m'apporte la plus entière des satisfactions je suis en mesure de vous l'assurer : il y aura toujours une Triumph dans mon garage !

Engle Motors Inc

Jim Reynolds

USA

L'histoire d'Engles que j'ai lu dans le dernier Torque m'a passionné. Aussi je viens vous apporter une petite pierre pour l'édifice : en septembre 1998, je retournais en Pennsylvanie après une excursion aux chutes de

Snowmass au Colorado dans le cadre du R.A.T. J'étais parvenu à St Joseph's dans le Missouri, lorsque ma Sprint 95 se mit à ratatouiller. Je trouvais le nom de Engles dans les pages de l'annuaire, et me voilà à arriver à Kansas City après 100 bornes difficiles.

Je suis arrivé juste pour l'ouverture de l'atelier et ils étaient en charge de suite ma moto !

Durant les 2-3 heures que je suis resté sur place, j'ai eu quelques grandes discussions de torques sur les courses avec Norman Jones et son équipe. J'ai eu la nette impression que l'attention et le service de qualité que je recevais n'étaient pas chose inhabituelle dans la maison.

Le matin suivant l'inon 54ème anniversaire, ma moto connaissant comme heure gâche au DP Engles, je pris la route dès les premiers lueurs de l'aube pour glisser d'une seule traite – pratiquement 1000 bornes plus loin, ma maison dans l'ouest de la Pennsylvanie. Je n'oublierai jamais cette virée et l'expérience vécue lorsque, dans la pire des panades, j'avais eu la chance de rencontrer Engles.

La lettre de Jim n'est qu'une des nombreuses appréciations positives reçues après la parution de l'article sur Engles dans la dernière édition de Torque.

A la recherche d'un fond d'écran

Russell Gibbs

Afrique du Sud

Dimanche dernier j'ai quitté mon domicile avec l'intention spécifique de trouver un super paysage pour faire des photos de ma machine. J'avais été motivé par une suggestion lue dans un magazine : faire une très bonne photo de ma moto dans un cadre somptueux pour en faire un fond d'écran pour mon ordinateur. J'ai donc lavé ma moto, vérifié les niveaux, et rejoint l'autoroute à Doonside. La première partie de l'excursion se fit sur une autoroute ennuyeuse, toute droite, sur laquelle on est obligé de se traîner car les autoroutes provinciales installent toujours au moins un radar par ici ... je me souviens de ce jour mémorable je me suis fait pincer trois fois en l'espace de deux kilomètres ! Le 01-01-03 partiellement nuageux, l'air très humide et la température atteignant déjà 29° à 9 heures du matin.

J'ai quitté l'autoroute à Scottburgh et pris la R512 vers l'intérieur des terres et la ville d'Isipingo. Cette partie du trajet est plus agréable que l'autoroute, mais il y a quelques promeneurs aussi il faut faire attention. Les routes par ici sont bonnes avec quelques virages et de courtes lignes droites. On ne peut pas y réaliser trop vite car il n'y a pas de grande visibilité. Une fois passé Braemar les promeneurs se font plus rares et ma vitesse s'adapte en conséquence. La route vers l'intérieur du pays monte et quand j'arrive à Highflats le taux d'humidité de l'air a largement diminué. Il fait toujours chaud, mais c'est plus agréable. Le risque commun aux régions rurales africaines est le manque de pétrole sur lequel dépend la route. C'est une vraie prise de conscience. Des postes des chemins, des lignes et des saches avec les chaînes qui traversent pour compléter le tableau.

La campagne a changé au fur et à mesure que je pénètre dans l'arrière-pays, m'élevant au-dessus du niveau de la mer. Les cultures de canne à sucre font graduellement place à la forêt d'eucalyptus. Il y a de moins en moins de palmiers et de bananiers. Après Highflats j'ai filé sur Isipingo. Il y a un bon paquet de lignes droites qui vont nous permettre d'essorer un peu la poignée. Les routes sont encore bonnes et il y a peu de rids de poules. A l'approche de la ville d'Isipingo, je leve le pied. Bien que les paysages ne soient pas intéressants je n'avais trouvé aucune occasion de faire des photos. J'ai tourné à droite sur la R56 en direction de Richmond.

Cette route-ci était bien meilleure, avec sa surface rebelle récemment, et je me sentais nettement plus en confiance pour accélérer dans les virages. Mes premières occasions

de faire des photos sont vite apparues, de très belles vues par-delà les vallées sur un superbe fond de montagne. Arrêt, descente de moto, photo et me voilà reparti. Je suis sûr qu'un tas de motards m'ont pris pour un fou, un coup je m'arrêtais pour faire un cliché, ils me dépassaient, je les doublais quelques kilomètres plus loin pour m'arrêter de suite pour refaire une photo ! Cette route qui mène à la rivière Mkomazi, est absolument superbe. La rivière gonflée par les fortes pluies d'été débordait presque, quand je pense que je l'avais connue simple filet durant cet hiver ! Arrivé au fond de la vallée j'ai pris un peu plus de temps pour assurer de beaux clichés. La splendeur de l'Afrique me pénétrait entièrement. Un aigle à longue crite planait vers le sommet de la montagne, j'ai réussi à le photographier. Pour remonter la route est toujours aussi bonne. Les virages s'enchaînent merveilleusement bien que le surface du revêtement soit de temps en temps dégradée par les poids lourds souvent surchargés. Les supérieurs de ma Sprint ST se sont superbement adaptés à ces irrégularités.

Un peu plus loin j'ai trouvé l'endroit qui fallait pour illustrer mon nouveau digital : La Photo avec un grand P : ma moto au milieu de la vallée.

Je suis rentré en passant par Eston, par une route qui s'appelle « Niels de poul » sur 30 km et est bien d'air plus que vrai. Ensuite enfilai la R603 par Umzimvubu et Adam's Blesbok. Dès que vous arrivez sur Umzimvubu il y a une quantité de passages dont certains complètement boueux, des rivières basses et des véhicules totalement adaptés à la situation qui ralentissent votre progression. De ce fait ma vitesse moyenne s'était considérablement ralentie.

Heureusement, car bien avant le panneau limitant la vitesse à 60 km/h tout un tas de casais non indiqués m'attendaient à la sortie d'un virage. Là encore merci à Triumph pour cette moto bien conçue, avec son excellente suspension et la tenue de route impeccable !

Je revins à Warner Beach à l'heure du déjeuner. Une excursion splendide d'un peu plus de 250 km. Le soir, assis sur ma terrasse surplombant l'Océan Indien, je me suis pris à rêver de la prochaine ...



Je bois du petit lait !

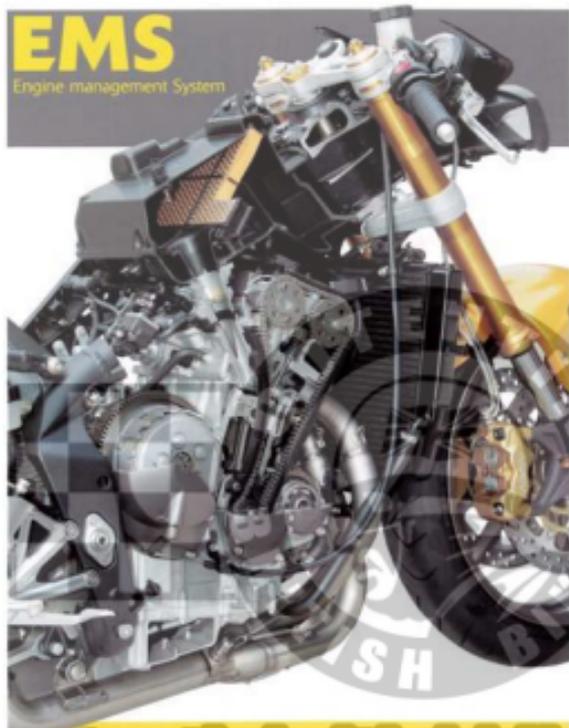
Samuel B. Newstead
USA

Juste un petit mot pour vous faire savoir que la politique sportive appliquée par Triumph ces dernières années a complètement bouleversé le monde des amateurs de motos sportives. C'était très longtemps que j'ai des motos sportives et la plupart du temps elles étaient japonaises et voilà qu'aujourd'hui je viens juste de commander une Daytona 675 de 2006, couleur graphite. Si vous m'avez demandé voici un an si j'achèterais une Triumph de moyenne cylindrée, je vous aurais ri au nez. Tout a changé lorsque j'ai conduit une Daytona 650 au R.A.T. Raid de Big Bear Lake, CA. Je fus bluffé et mon opinion sur les Triumph a radicalement changé.

Je ne me suis jamais imaginé assis à l'aise sur une béane. La puissance délivrée était si progressive, la conduite si facile et la machine s'inscrivait dans les courbes avec si peu d'effort que par moment j'avais l'impression qu'elle s'adaptait à tous mes désirs. Débarassé des efforts et des batailles avec la machine, cela me permettait de bien mieux me concentrer sur le freinage, les entrées en virage, les points de corde et mes trajectoires de sortie de courbe. La conduite n'était jamais prise en défaut tellement les suspensions étaient bien adaptées. Après cela j'étais sûr d'acheter une Daytona 650 de 2006. Ensuite j'ai lu les premières critiques sur la Daytona 675 Triple, et j'étais complètement séduit. J'ai versé immédiatement un acompte et je suis très impatient de la voir arriver !

EMS

Engine management System



Engine Management System INPUTS & OUTPUTS

INPUTS

- Crank sensor signal - Engine speed and engine position
- Throttle position sensor - Engine Load input
- Inlet Manifold Air Pressure - Engine load and synchronization
- Air Temperature
- Barometric pressure
- Oxygen Sensor
- Exhaust butterfly position sensor
- Vehicle speed sensor
- Gear position
- Sidestand position
- Clutch input
- Neutral
- Fuel level
- Fuel over sensor

ECU

OUTPUTS

- Injectors
- Ignition coils
- Side stand control
- Exhaust butterfly control
- Starter motor control
- Secondary Air control
- Wash pump control
- Coolant Fan control
- Mile counter
- Speedometer
- Coolant gauge
- Fuel level gauge
- Low fuel light
- Fuel consumption
- Gear position
- Air flap control

Diagnostic communication
CAN communication

Quelques données utilisées par EMS pour assurer un roulage optimum.

La Daytona 675 Triple continue de récolter les éloges du monde entier. Le magazine allemand à fort tirage, Motorrad, place l'incorruptible Triple au sommet de son groupe, une première pour Triumph ! Le magazine américain CycleNews, l'hebdomadaire moto le plus vendu du monde, place la moto en tête de sa catégorie, tandis qu'en Grande Bretagne, Superbike la situe non seulement première dans les tous les tests, mais demande aussi que la Reine norme les créateurs du moteur Officers de l'Ordre de l'Empire Britannique !

Ce moteur, d'une souplesse incroyable, puissant et performant a été plébiscité par tous. C'est très valorisant pour les motoristes et les techniciens qui travaillent sur le système d'injection chez Triumph. Avec l'assistance de Keihin, ils sont les garants du trio de ce groupe propulseur qui enchante les conducteurs de la Daytona 675 Triple. Keihin est une grosse société internationale spécialisée dans les composants d'injection électronique. Depuis le premier lancement par Triumph d'une moto à injection, en 1997 avec la TS95, c'était Sagem qui fournissait l'électronique. Depuis la Daytona 600, c'est Keihin qui a repris le flambeau en proposant un système complètement nouveau développé en partenariat avec Triumph. Les deux sociétés n'ont pas des étagères l'une à l'autre, car la société japonaise fournissait déjà les carburateurs destinés aux machines urbaines, classiques et routières de la gamme.

Après la sortie de la Daytona 600, et quand ils eurent terminé leur travail sur l'imposante Rocket 2.3 litres, l'équipe EMS trouva en 2003 un autre challenge : développer un moteur révolutionnaire pour la Daytona 675. Les premiers prototypes de moteurs 675cc testés au banc étaient équipés de EMS performant et couronné de succès de la Daytona 600. L'EMS de la génération suivante était au stade du développement, la 675 était la machine parfaite pour mettre en œuvre la nouvelle technologie, non seulement pour assurer à la moto le maximum de performances mais plus encore pour qu'elle satisfasse aux exigences dictées par les tests d'émission Euro III.

Le nouveau système EMS est activé par un puissant processeur 32bit RISC, conçu spécialement pour une utilisation sur des moteurs de moto. Intégrant à la fois des données telles : la pression d'air dans le collecteur d'admission, et le diagramme d'ouverture du papillon des gaz, le nouveau EMS non seulement va régler les performances du moteur mais également déterminer les charges qu'il subit, cela va multiplier ainsi les possibilités de réglage. Dans le cadre du projet, il est donc d'une préieuse

aide pour déterminer la puissance du moteur optimum en fonction du poids, de la pénétration dans l'air de la machine, de la consommation de carburant minimum et de la quantité d'émission à respecter.

Parvenir dans une étude à soustraire à de telles exigences est une tâche compliquée et difficile, c'est bien pour cela que les motoristes de chez Triumph commencent leur travail au moins six mois avant l'équipe qui va étudier la partie châssis.

Pour la 675, les premiers moteurs-prototypes furent d'abord testés sur un banc d'essai et réglés à vide. Ceci a permis d'établir une ébauche qui allait servir à équiper les premières motos roulantes. Par la suite les ingénieurs ont continuellement travaillé avec un seul objectif : réduire les émissions au maximum tout en conservant la puissance.

De son côté, Keihin poursuivait le développement du logiciel EMS en ajoutant de nouvelles données afin de pouvoir optimiser les réglages.

Pendant 18 mois les motos couvrent des centaines de milliers de kilomètres, équipées d'enregistreurs de données récoltant près de 300 mesures différentes plusieurs centaines de fois par seconde ! En plus des données sur le fonctionnement des moteurs, les enregistreurs notent les réactions des motos. Cette collection gargantuesque de données permet de donner à la presse mondiale réunie à Sépang en Malaisie en janvier 2006 pour tester la machine, non seulement les données standard qui allaient affecter la moto stock mais également les paramètres optimum pour l'utilisation sur circuit.

Ce soin du détail a contribué à la mise au point d'un réglage standard des plus efficaces.

Une virgule de plus ou moins de puissance pourrait être obtenue par des modifications éparses faites par des mécaniciens. Sans compter le risque permanent de dommages définitifs à votre machine, sachez que toute manipulation à l'EMS, non effectuée par un technicien qualifié, se ferait aux dépens de votre garantie. C'est un travail qu'il vaut mieux laisser à votre concessionnaire Triumph le plus proche.

Mais retournons à la presse moto – laissant le commentaire final à la revue *Cyclenews*. Dans leur résumé ils ont écrit : « En ce qui concerne l'injection carburant, celle-ci a été plébiscitée à la quasi-unanimité ». Tant qu'un tel commentaire encouragera les équipes de Triumph et de Keihin, soyez assurés que la poursuite du développement et de l'amélioration du système ne sera pas terminée. Se reposer sur ses lauriers ne fait pas partie de la culture d'aucune des deux sociétés.

Now you see reparators !



Une coupe CAD en travers du moteur montre bien la centaine de capteurs installés sur la moto. Le bleu au milieu du moteur mesure la température de l'eau, tandis que le vert dans le bas est le détecteur de gaz d'échappement.

EMS – COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL ?

L'EMS est un ordinateur puissant installé pour la première fois sur une Triumph, il est situé sur la boîte à air. On l'a fait au plus près du moteur où se trouvent les capteurs pour qu'il contribue à l'auto-régulation de la machine.

Les capteurs mesurent des centaines de paramètres à la seconde. À partir de ces données, l'EMS contrôle les quantités de l'entrée d'air et des soupapes d'échappement en analysant l'état actuel de l'épave, du régime, la vitesse de rotation du moteur, le rapport des vitesses d'arbre et la quantité d'oxygène envoyée par l'échappement. De plus il contrôle l'avance à l'allumage, qui est dérivé d'un tableau assez complexe de la vitesse et de la charge.

L'allumage est continuellement adapté au refroidissement du moteur, à la température de l'air, à la pression barométrique et à la pénétration dans l'air.

C'est pour ça que ça fonctionne !

QU'EST-CE QUE EURO III ?

En quelques mois, Euro III est devenu l'ensemble de directives strictes relatives aux émissions des moteurs auxquelles toutes les motos fabriquées à partir de janvier 2006 doivent se conformer pour être vendues sur le marché européen. Tous les modèles existants et en production ont jusqu'en 2005 pour répondre à ces nouvelles règles. Les tests de Euro III diminuent de moitié la quantité des émissions autorisées par Euro II, et exigent que les motos soient soumises à des essais sur une période beaucoup plus longue. Le test du démarrage à froid est répété pour la première fois. D'autres modifications incluent l'accélération de 50 à 120 km/h dans l'essai roulant.

Plusieurs autres règles ont été ajoutées aux tests d'émission, car un des objectifs qui ont été ajoutés pendant la durée de 18 mois du cycle de développement, pas d'un, est de mesurer l'impact de la machine au point de vue du carburant et les réglages moteur des nouveaux modèles.

Comme si cela n'était pas assez complexe, il existe des standards d'émission différents pour les U.S.A. et le Japon, standards auxquels il faut bien sûr se conformer avant la mise en vente sur ces marchés !



UN JOUR AVEC ...

AVEC... YOSUKE ONISHI, LE COORDINATEUR MARKETING DE TRIUMPH JAPON. C'EST LORS D'UN PASSAGE ÉCLAIR À L'USINE QU'IL A BIEN VOULU ACCORDER QUELQUES MINUTES À SIMON CARTER MALGRÉ SON EMPLOI DU TEMPS PLUS QUE SERRÉ. NOUS ALLONS DÉCOUVRIR COMMENT IL ACCOMPLIT UNE DURE TÂCHE : PROMOUVOIR TRIUMPH AU PAYS DU SOLEIL LEVANT

COMMENT EN ÊTES-VOUS VENU À TRAVAILLER POUR TRIUMPH ?

Cela s'est fait d'une manière plutôt étrange. Je bossais pour l'épouse du précédent patron de Triumph Japon. Un jour elle a appris que non seulement j'avais mon permis moto grosses cylindrées mais également que je parlais couramment anglais. Elle en a parlé à son mari et je fus convoqué à son occasion d'embauche. Et il y a maintenant quatre ans que je me passionne pour Triumph Motorcycles !

QUEL EST VRAIMENT VOTRE TRAVAIL ?

Il est essentiellement axé sur l'accroissement des ventes. Je chapeaute tous les domaines : le marketing, les relations publiques, la pub, la promotion des ventes, le R.A.T. même. C'est une sacrée tâche qui me prend beaucoup de mon temps, même de mon temps libre ! En 2005, j'ai bossé toute l'année sur le projet Paul Smith.

Cela a été une initiative-clé pour Triumph. Grâce à elle, j'ai obtenu la reconnaissance de la marque au Japon.

QU'EST-CE QUI VOUS PEUT LE PLUS DANS VOTRE TRAVAIL ?

J'aime sensibiliser les gens en faveur de Triumph, ce qui aide bien sûr la société à accroître ses ventes au Japon. Je rencontre beaucoup de gens différents qui sont quasiment tous passionnés par la marque. Ces clients sont extraordinaires. Non seulement ils roulent en Triumph mais ils connaissent jusqu'au moindre détail du passé de la marque. C'est un réel plaisir de travailler avec eux.

VOTRE JOURNÉE TYPE ?

J'arrive au bureau à 9 heures, pour m'en sortir la plupart du temps que vers 20, 21 heures, c'est courant au Japon, cela fait partie de notre culture. Chaque jour est différent hormis les tâches routinières comme le courrier ou les coups de fil. Quelquefois mes nuits sont bien écroulées car je vais reconnaître la presse jusqu'à terre dans la soirée.

QU'EN EST-IL DU RIDER'S ASSOCIATION OF TRIUMPH AU JAPON ?

Nous organisons deux événements nationaux par an, ce qui attirent environ 150 clients chacun. À peu près 10% des participants roulent sur des Triumph fortement customisées. Il y a tout un tas de modifications « Made in Japan » ainsi que beaucoup d'accessoires disponibles dans notre pays. Le motard japonais qui roule Triumph a un sens japonais du style, et il désire toujours plus de pièces et d'accessoires customisés. Les clients passent un bon moment à embellir leurs machines et à les comparer, c'est un peu fascinant ! L' dernier événement national s'est tenu à Awaji Island, dans un endroit appelé England Farm. C'est un lieu fascinant, que l'on pourrait comparer à la fois à un zoo et à une grande ferme de la campagne anglaise. Nous y avons bu du thé, mangé des scones, et admiré des concours de chiens de bergers ! En plus, nous avons fait des essais de motos, et toutes les machines de Paul Smith étaient exposées. Comme par chance, il faisait un temps superbe cela a attiré beaucoup de monde, pas seulement que des curieux, mais aussi des clients potentiels.

COMMENT TRIUMPH EN TANT QUE MARQUE DE MOTO NON JAPONAISE EST-ELLE PERÇUE AU ROYAUME DE LA MOTO ?

La marque est très à la mode, et les motos très convoitées. Triumph est connue et appréciée de tous les motards comme une marque respectée et respectable. Notre héritage historique est très important pour nos clients. La Bonneville T100 et la Speed Triple font un très bon carton au Japon.

RACONTEZ NOUS VOTRE COLLABORATION AVEC PAUL SMITH

C'est très important pour nous. Paul Smith est un géant au Japon et il a beaucoup de fans parmi la jeunesse. C'est la marque dans le vent. Nous avons exposé les motos de Paul Smith et toute la gamme des vêtements lors du Tokyo Motor Show. Ce fut plus qu'un succès, la demande fut énorme. Ce partenariat a très certainement aidé aux excellentes ventes que Triumph a obtenues cette année au Japon.

QUELS SONT VOS OBJECTIFS POUR LES MOIS À VENIR ?

Il est indispensable que Triumph garde le vent en poupe et que la marque soit toujours aussi tendance au Japon. Nous allons accroître tout notre système de promotion avec quelques actions d'éclat et des partenariats spectaculaires et toujours très mode. Nos clients vont être contents... et nos futurs clients aussi !

TRIUMPH EST CONNUE ET APPRÉCIÉE DE TOUS LES MOTARDS COMME UNE MARQUE RESPECTÉE ET RESPECTABLE. NOTRE HÉRITAGE HISTORIQUE EST TRÈS IMPORTANT POUR NOS CLIENTS



cotentinbritishbikes.free.fr

TRIUMPH

Jusqu'au
30 juin 2006
Un kit 2 valises
offert pour un
1€ de +

British Express



cotentinbritishbikes.com

GO YOUR OWN WAY

Jusqu'au 30 juin 2006 les sacoches vous sont offertes pour 1€ de plus !

Le Sprint ST est le modèle transcontinentale de la gamme.

Découvrez celle que vous attendez pour parcourir le monde. Le Sprint ST 1050cc est une véritable Sportivo-GT aussi à l'aise sur les longues distances que dans les virages serrés, alliant équilibre, puissance et ergonomie. Une vraie GT à la carte.

Aussi disponible équipée d'un freinage ABS. Sprint ST - 11900 euro TTC - version ABS 12700 euro TTC

www.triumpmotorcycles.com