

# TRIUMPH

Numéro 41 - Automne 2006

LANCEMENT OFFICIEL TRIUMPH LANCEMENT OFFICIEL

**EXCLUSIF !**

**LES MODELES  
2007 REVELES**

LANCEMENT OFFICIEL TRIUMPH LANCEMENT OFFICIEL

SOMMAIRE

[cotentin.britishbikes.free.fr](http://cotentin.britishbikes.free.fr)



# TORQUE41

www.triumphmotorcycles.com

## 4-7 News

De l'intérieur.

## 8-15 Tiger 1050

L'évolution de l'espèce.

## 16-19 Accessoires

Le développement des pièces d'origine.

## 20-21 Speed Triple

Puissance brute.

## 22-23 Letters

Triumph par les lecteurs.

## 24-25 Un jour avec...

Conduire 10000 motos par an.

## 26-27 Sprint ST

La classe en marche.

## 28 Daytona 675

Incomparable.

## 30-31 Vêtements

Quoi de neuf en 2007 ?

## 32-37 Classic & Cruiser

Performances d'aujourd'hui.

## 38-43 Your World

Vous et votre Triumph.

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd.  
PO Box 83, Hinxley, Leics, England, LE10 3ZP  
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 justesse des affirmations faites dans le magazine.

Ayez une conduite responsable et dans la limite de vos capacités. Respectez toujours la législation. Prenez des cours de conduite. Portez toujours votre casque, une protection pour les yeux et des vêtements anti-protection. Ne conduisez jamais sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues. Lisez le manuel d'utilisation. Suivez les programmes d'entretien définis dans le manuel du propriétaire.

Nous vous recommandons d'utiliser des accessoires Triumph. Triumph décline toute responsabilité concernant les défauts causés par le montage de pièces ou accessoires non-Triumph et qui pourraient affecter les performances de votre machine. Méfiez-vous toujours du montage de pièces ou accessoires non-Triumph et qui pourraient affecter les performances de votre machine. Méfiez-vous toujours du montage de pièces ou accessoires non-Triumph et qui pourraient affecter les performances de votre machine. Méfiez-vous toujours du montage de pièces ou accessoires non-Triumph et qui pourraient affecter les performances de votre machine.

## CONTACT

Même si nous sommes en permanence congratés pour notre réussite actuelle, il ne faut pas oublier que la nouvelle ère de Triumph ne date que d'une quinzaine d'années. Depuis le moment où les premières motos sont sorties beaucoup de choses ont changé.

La société s'est souvent remise en question et s'est adaptée au changement en restant continuellement à l'écoute de la clientèle. Par voie de conséquence, le R.A.T. a suivi le mouvement. Au final, l'une comme l'autre en ont tiré les bénéfices.

Nous avons agité fréquemment et discuté avec nos milliers de clients. Les changements effectués à ce jour dans le gestion du R.A.T. comme dans la sélection du magazine *Torque* en sont la conséquence. Les opinions sur ces modifications sont partagées mais dans la grande majorité, vous les approuvez. Nous remercions tous les lecteurs à votre égard et félicitons toujours chaque fois vos remarques et suggestions.

Le magazine est désormais le reflet de l'actualité Triumph et de vos expériences sur la route. Nous avons deviné l'essentiel pour devenir certains modèles, vous en trouverez le parfait exemple page 28 en lisant l'article de Roland Braun sur la nouvelle gamme des Classics et Cruisers.

Pour en revenir aux disques, je vais vous conter une anecdote. Cela faisait cinq ans que j'accumulais des kilomètres sur des machines types plutôt sport et sport GT, et bien sûr que je me suis posé la question pour une discorde, et

par là, j'espère, légère pluie, le matériel (voilà il est possible me rassure en Thruxton. Si vous ne pensez pas que cet article est intéressant (que j'ai écrit cette histoire et si vous n'êtes la faire passer dans la gamme, croyez-moi elle ne sera pas loin de celle qui m'a procuré le plus de plaisir. Quand j'entends aboyer ses échappements et que je me balance de va-et-vient en virage, c'est le bonheur intégral. Les sensations qu'elle vous procure sont fantastiques. A chaque mile que je fais à son guidon, je ne peux m'empêcher d'avoir un sourire jusqu'aux oreilles. C'est la route plaisir par excellence !! Cette édition de *Torque* est un plus pour les membres. Vous allez jurer et découvrir un nouveau modèle en exclusivité. Une édition spécialement conçue à une seule moto... vous n'avez pas fini de m'écouter.

L'esprit du magazine va quelque peu changer, tout comme je ne suis surpris de voir les choses autrement depuis que je roule en Thruxton !! Les surprises je dois être comme vous... (adorez-elle !!

Simon Carter - Directeur



## Accessoires Tiger

Une nouvelle gamme d'accessoires est prête à suivre l'arrivée du nouveau Tiger 1050. Développés en tandem avec la moto, les accessoires officiels Triumph sont la seule manière de modifier le Tiger avec style et en toute sécurité.

Ceux qui ont le goût du tourisme peuvent rajouter l'excellente GT qui est déjà le Tiger avec un système de deux ou trois valves, des poignées chauffantes, un porte-bagage, une sacoche de réservoir, une bulle tourisme et une selle-gel. Ceux qui sont davantage intéressés à explorer les prouesses sportives de la moto seront sans aucun doute intéressés par le rajout d'un garde-boue avant Triumph en carbone ainsi que par un échappement spécial. Ce silencieux, non seulement englobe la glorieuse sonorité du moteur 1050 tant acclamé, mais il délivre 10cv de plus au moteur, c'est assez incroyable. Attention toutefois à un petit détail : ce silencieux n'est disponible que pour usage hors route.

Vous découvrez les nouveaux accessoires sur le site Internet [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com) ou chez votre concessionnaire le plus proche.





## Triumph Vainqueur au Masterbike

La Daytona 675 Triple s'est emparée récemment du prestigieux trophée Masterbike 2006 de la meilleure moto 'Supersport', en battant largement la Yamaha R6. Événement annuel, le Masterbike est un test grandeur nature sur circuit d'un panel de motos sportives de l'année, organisé par MotoCiclismo, le magazine moto le plus vendu en Espagne. Le test du Masterbike est considéré comme étant le plus important et influence le classement de magazine grâce à son impartialité et son honnêteté. Les motos sont réparties en trois catégories - Supersport, Superbike, et Maxsport - et des magazines de 17 pays du globe envoient leurs pilotes les plus rapides pour tester chaque moto sur des critères stricts :

40% des points sont basés sur le temps moyen au tour des six pilotes les plus rapides.

40% des points sont basés sur la moto sur laquelle chaque pilote a fait son meilleur temps.

20% des points sont basés sur une étude approfondie effectuée sur chaque moto par chaque pilote.

La Triumph Daytona Triple a remporté la première place dans toutes les catégories de points. Plus d'une demi-seconde plus rapide que le Cagiva que ses concurrents, 10 des 17 pilotes ont effectué leur tour le plus rapide sur cette machine. Avec un résultat impressionnant de 85 à 10 de l'étude par les pilotes, l'essai prouve à tous ce que Triumph sait depuis longtemps - la Daytona Triple est devenu le nouveau standard des motos sport de moyenne cylindrée.

Le Directeur Commercial, Tue Martens commente : « Remporter le Masterbike est un grand exploit, et c'est un formidable témoignage à l'équipe des concepteurs Triumph qui ont réussi à sortir une moto en mesure de devenir le leader mondial dans la classe où il y a le plus de concurrence dans le monde moto ».



## 2nd Triumph National Days

### Des histoires à raconter ?

Les participants de cette 2nd édition des Triumph National Days en auront sûrement à raconter à leurs proches...

Les 24 et 25 juin derniers, ce sont 350 passionnés sur 270 motos qui s'étaient donnés rendez-vous sur le magnifique tracé du circuit du Mas du Clos près d'Aubusson (23) pour les Triumph National Days '06 organisés par Triumph SAS.

Dès le vendredi après-midi, des dizaines de machines affluèrent vers le site afin de s'y enregistrer et prendre possession de la paisible ville creusois pour les uss ou d'investir la pâture qui servait de camping à proximité du circuit pour les autres.

**Samedi 24 juin - 8h00 :** ouverture des portes qui croit sous un soleil magnifique et déjà une forte affluente !

Le paddock se remplit rapidement.

Pression des pneus, checking des machines et des équipements...

**10h00 :** rugissement du premier 3 cylindres en piste et première session de roulage sous la houlette de David Morillon et Christian Macquar, moniteurs d'un week-end.

Vers 10h30, le départ est donné pour la première balade "touring" vers le Lac de Vassivière, encadrée par l'un des nombreux Packs Leaders présents pour cet événement.

C'est aussi l'occasion de donner le départ des premiers essais...

En effet, 11 machines étaient mises à disposition pour des essais routiers encadrés.

l'occasion de découvrir ou re-découvrir toute la gamme !

**12h00 :** fin des roulages matinaux et échange des premières impressions !

Découverte pour les uss, beaucoup posent les pieds sur un circuit pour la première fois !! « routine » pour les autres, mais plaisir pour tous !!

Vers 13h30, entrée en piste de Kevin Carmichael, le stunner « triolion »

Quel show !!

Durant 30min et sous un soleil de plomb, il enchaîna les figures toutes plus spectaculaires les unes que les autres et avec une maîtrise impeccable.

Le Speed Triple 1050 n'a plus de secret pour lui...

L'après-midi, les sessions de roulage s'enchaînent toutes les 20min et sans incident majeur jusqu'à 17h00 où un invité surprise fit une entrée remarquable et tonitruante !





Un orage qui restera gravé dans les annales de la Creuse !

Pluie, tempête, grêle et chute vertigineuse des températures et ce pendant près d'une heure... Cet orage n'a pas entamé le courage et la détermination des équipes des commissaires de piste du Mas du Clos Imery à eux !! et à tous les pilotes amateurs présents pour cet événement et qui ont œuvré pour rendre la piste opérationnelle le lendemain à 09h30.

A 21h00, 250 à 300 courageux s'étaient donné rendez-vous sur le site pour continuer la fête. Le dîner fut assuré, le groupe de musique a pu faire remonter la température de quelques degrés et le feu d'artifice (à 23h00, peut-être !).

Dimanche, comme prévu initialement, à 10h00, la première session de roulage était lancée ! 30000 plus tard, les essais roulés représentaient ainsi que les balades Touring.

A 13h30, Kevin Carmichael démontra tout son savoir-faire sur Speed Triple mais aussi sur une Rocket III avec quelques figures inhabituelles pour ce genre de machine...

L'après-midi, les roulages sur le tracé très technique continuèrent pendant que d'autres prenaient le chemin du retour avec des souvenirs pleins la tête et la mine rieuse malgré les conditions météo hors normes du samedi.

Et à 18h00, pour clore ce week-end, une parade fut mise en place avec environ 40 motos et leurs passagers sous la houlette de Christian Hocquin et David Morlon.

"J'y étais !", voilà ce qu'ils ne manqueront pas de dire en racontant leur 2nd Triumph National Days...

Tout le staff Triumph SAS vous remercie de votre participation et de vos encouragements et vous donne rendez-vous en 2007 pour les 3ème Triumph National Days !

Merci également à l'Office du Tourisme d'Aubusson et à tous nos partenaires (Café Racer, AMV, GE Money Bank) pour leur aide apportée à la préparation de cet événement.

Merci à Benoît Dausse/BD-Création pour les photos de ce reportage que vous pouvez retrouver sur [www.bd-creation.com](http://www.bd-creation.com)

Enfin, sachez que grâce à votre générosité, les Restos du Cœur de la Creuse qui assurent, comme en 2005, la consigne de casque/bousson, ont pu récolter 220€ !



TIGER



[cotentinbritishbikes.free.fr](http://cotentinbritishbikes.free.fr)





cotentinbritishbikes.free.fr

1050

## L'ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

Le Tiger a toujours été une des motos les plus populaires de la gamme Triumph, et depuis son lancement en 1994, il a conquis une légion d'amateurs de par le monde grâce à sa polyvalence, sa capacité d'avaler des kilomètres et sa fiabilité exceptionnelle.

En 2007 va sortir le nouveau Tiger 1050, un pas majeur dans l'histoire de ce modèle. Faire sa place dans la catégorie des machines sport - aventure n'est pas facile et les ingénieurs de Triumph ont travaillé dur et longtemps pour donner à la dernière version du Tiger ce petit plus qui lui permettra d'y exceller.

Mettre en production un nouveau modèle est une tâche gigantesque. Simon Carter a rencontré quelques uns des techniciens impliqués dans la naissance du Tiger nouvelle mouture.



Les étriers de freins radiaux sur des disques flottants de 320mm procurent un freinage sûr et efficace.

## LE DIRECTEUR D'ETUDE

Mon travail est de faire passer une moto du stade de la planche à dessin à la chaîne de production dans un minimum de temps et de me débrouiller pour que cela coûte le moins cher possible. Je peux donc tout aussi bien aller chercher une pièce en magasin afin de la tester comme trouver une blouse propre pour mes ingénieurs de conception de façon à ne pas se fonder à 100 % sur des choses beaucoup plus importantes !

Au début il a fallu déterminer le style de cette moto, ce n'a pas été facile. L'étude en lui-même conjointement à trois agences clientes nous les avions sélectionnées après les salons du stylisme de Rome et de Milan en octobre 2003.

Quand nous avons commencé les projets sur la table, c'est en fonction de l'analyse des données provenant des départements marketing et vente que nous avons déterminé l'aspect du futur Tiger. Dès cet instant, le bureau d'étude est dans un état de travail et selon quels paramètres il était possible de travailler. Mon rôle alors fut de veiller à l'avancement du projet et assister les

personnes impliquées autant que possible. Le travail se déroula selon le planning prévu. Il y avait tout un tas de nouveaux composants sur la moto cela était susceptible de poser de nombreux problèmes mais les gens étaient très expérimentés et ils surent parfaitement gérer les difficultés.

Au fur et à mesure que la Société mûrit, les gens qui y travaillent mûrissent également. Cette expérience fait que les choses deviennent de plus en plus intuitives. Nous sommes chez Triumph dans une constante évolution et c'est très excitant de faire partie d'une société de ce type. Quand la moto est mise sur le marché, c'est assez gênant de se trouver à côté d'elle lors de divers salons ou exposition et d'entendre les commentaires. Quand on pense au travail que cela représente pour lancer un nouveau modèle, les critiques passent assez mal mais c'est quand même très important de savoir les écouter. C'est avec toutes les remarques, bonnes ou mauvaises, soigneusement analysées que l'on pourra progresser ce qui est quand même notre but premier.

## L'INGENIEUR CHASSIS

Je suis arrivé dans l'équipe Tiger en septembre 2003. L'objectif premier était non seulement d'égaliser les qualités de routière et le confort de l'ancien Tiger, mais aussi de développer un ensemble et des capacités sportives qui était au premier de départ la conséquence. Je

HISTORIQUE



Avril 2003  
Début de l'étude



Octobre 2003  
Rome/Milan cabinets de stylistes

pense que nous avons parfaitement atteint notre but. Le produit fini est confortable, agile, et sportif. Il est parfaitement polyvalent. Pour en arriver là, ce fut un sacré boulot. En tant qu'ingénieur châssis, je suis responsable de l'ergonomie et du feeling de la moto. J'ai passé de sacrés moments sur la planche à dessin à étudier le design et l'aspect extérieur de la machine. A partir du moment où le cahier des charges est parfaitement défini et qu'il a été transcrit sur les plans, mettre tout cela en œuvre n'est pas bien difficile. L'histoire de la bagagerie par exemple. Il fallait que celle-ci soit facile à mettre en place comme à démonter, pratiquement comme un accessoire totalement amovible. Pour cela une seule solution : l'intégration du système de fixation au cadre même de la moto. Cela fut fait, le seul problème fut de rendre ces supports non gênants pour le conducteur et le passager tant sur le plan confort que sur celui de l'esthétique même quand les valises étaient ôtées... Et là, c'était une autre affaire !!

A partir de l'épure initiale, je dus me mettre au travail sur l'étude du cadre, de l'ergonomie, de la position de conduite, du guidon, des commandes, des suspensions, de la colonne de direction et de l'équilibre général de la machine... Une palme !! Ah l'ergonomie... Un grand moment ! C'est ce qui varie le plus d'une moto à une autre. On ne peut pas se fier à une recette pré-établie, tout est une question de sensation et de feeling. On va obtenir le meilleur résultat via huit heures et d'heures encore d'essais et



Le tableau de bord est dérivé de celui de la Speed Triple. Il propose l'heure, le kilométrage total, la consommation moyenne et instantanée, l'odomètre, la vitesse moyenne et instantanée, la jauge à essence, l'indicateur de température, deux compteurs kilométriques partiels et enfin le temps de parcours.

de réflexion. La règle numéro un est de développer un châssis le plus efficace soit-il sans qu'à aucun moment le sportivité du pilote ne soit compromise.

L'étude des accessoires n'est pas non plus négligée. Nous avons effectué un sacré travail sur le seul sauve-veille de ce nouveau Tiger. Dans le tunnel aérodynamique de chez MIRA nous avons essayé tout un tas d'options en fonction des différentes hauteurs avec plus ou moins d'ouverture à l'avant du pare-brise... Des heures de travail ! Tout cela pour en arriver au compromis qui allie à la fois le design général de la machine et le meilleur confort

pour le pilote.

La plupart des éléments qui composent la moto sont entièrement nouveaux et il y a un certain nombre de critères de choix et de conception qui ne sautent pas à l'œil tout de suite. Regardez par exemple cette platine droite qui supporte le repose pied, le protège salon et le levier de frein; elle a été conçue comme faisant partie intégrante du cadre, une première chez Triumph. Cela fut ainsi pour des raisons d'esthétique et d'ergonomie.

Les composants eux aussi jouent de la Speed Triple mais ils la font les jouer dans un nouveau boîtier et surtout les programmes de fondons

Janvier 2004  
Premiers dessins



Juillet 2004  
Dessin définitif



différentes plus adaptées à la nature et à l'usage de la machine.

## L'INGENIEUR MOTORISTE

Il fallait, à partir du moteur 1050cc obtenir le maximum de couple à tous les régimes. Nous nous sommes donc concentrés à égaliser la courbe de couple et ce, quels que soient les régimes du moteur. Nous avons travaillé

essentiellement sur la plage la plus basse de façon à faciliter la conduite et donner les meilleures sensations surtout dans les régimes modérés.

En travaillant sur les performances générales, sur l'optimisation, nous sommes arrivés à un bon compromis même si la puissance maximum est un peu atténuée. Les commentaires de nos essayeurs lors des tests ont alors bien prouvé que nos efforts n'avaient pas été vains.

Nous espérons que ce moteur sera aussi bien perçu que celui de la Speed Triple et de sa variante Sprint, mais le résultat final ne sera effectif que lorsque la presse et nos premiers clients auront effectué leurs premiers essais. Dans le même temps, nous avons également travaillé sur la réduction du bruit émis. Ce ne fut pas aisé car il fallait à la fois travailler sur l'intensité mais aussi sur la qualité de ce bruit qui devait garder la sonorité distinctive du triple tout en restant dans les normes autorisées. Le moteur Tiger a dès lors été développé pour satisfaire aux draconiennes directives Euro III en matière d'émissions, et nous travaillons dès maintenant aux objectifs d'émissions Euro IV pour les futurs modèles.

## L'ACHETEUR

La fonction d'acheteur consiste à procurer la pièce adéquate au bon moment, en quantité nécessaire, à un prix correct et en respectant une qualité optimum. Nous travaillons avec plusieurs centaines de fournisseurs de par le monde, ce qui implique plus de 70 millions de transactions par an. Depuis le début du projet, je travaille là dessus. J'ai été sollicité sur la version antérieure, 955cc, du précédent Tiger aussi ce ne fut qu'une évolution qui me força à m'impliquer encore plus, compte tenu du développement et de l'amélioration du modèle.

(Au tout début, nous avons reçu des ingénieurs de «Thompson Ltd» des éléments qualitatifs.

Entièrement nouveau, le magnifique bras oscillant change le look.



TIMELINE



Mars 2005  
Premières motos produites  
Premiers essais

Juillet 2006  
Première présentation  
Conception des brochures



## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type	1050 cc à refroidissement liquide, double arbre à came en tête, 3 cylindres en ligne.
Alésage et Course	79 x 71,4mm

### TRANSMISSION

Primaire	Par pignons
Embrayage / Boîte de vitesse	Multi-disques à bain d'huile / 6 vitesses

### PARTIE CYCLE

Cadre	Périmétrique en aluminium
Bras oscillant	Double bras en aluminium
Roues et Pneumatiques	Moulée, à rayons, 17 x 3.5 pouces / 120/70 ZR17
Suspension	Moulée, à rayons, 17 x 5.5 pouces / 180/55 ZR17
	Fourche télescopique inversée en tubes de 43mm avec réglage de la précontrainte et de l'amortissement en compression et détente
	Mono-amortisseur réglable en précontrainte et détente
	Double disques de 320 mm à étriers radiaux à 4 pistons
	Simple disque de 255mm à étrier double piston
Freins	Avant
	Arrière

### DIMENSIONS

Longueur hors tout	2130mm
Largeur au guidon	747mm
Hauteur totale	1310mm
Hauteur de selle	835mm
Empattement	1497mm
Chasse et angle de chasse	23°2' / 87,7mm
Poids à sec	198kg
Capacité du réservoir	20 litres

### PERFORMANCES

(Mesurées au banc DIN 70020)	
Puissance maxi	114 CV à 9.400 tr/min
Couple Maximum	100 Nm à 6.250 tr/min

nous permettre d'assembler la machine. Cette liste est basée sur la conception générale de la moto et comprenait tous les composants et les outillages requis pour mettre le Tiger en production. Depuis cette liste, nous avons étudié un budget, basé sur les coûts unitaires. Ceci nous a permis de déterminer si le projet était viable dans sa conception générale et s'il était réalisable aux coûts prévus. L'étude budgétaire est une tâche primordiale. Elle implique une totale liaison entre mon service et la conception mais aussi avec les autres départements acheteurs pour d'autres motos. Il faut aussi se baser sur des références déjà utilisées et surtout sur le coût des matériaux et son évolution en fonction du marché. Chaque semaine, je participais au briefing organisé par le Directeur du Projet avec les collègues du département conception, j'étais donc parfaitement informé sur l'évolution au jour le jour de l'ensemble.

J'ai passé également beaucoup de temps avec nos fournisseurs. Pour certains nous sommes leur principal client, cela facilite les choses et les discussions ne tournent qu'à sur des histoires de délais. Pour d'autres, nous ne sommes que de petits clients, il faut donc négocier en fonction de leurs possibilités et de leurs prix et là c'est beaucoup moins aisé. Nous devons arriver à une sorte d'équilibre fruit de négociations ardues et de compromis. Nous connaissons bien nos détaillants et nous travaillons avec eux à long terme et que là il y a les relations. Ils savent que nous avons dans nos cartons plein d'autres projets. Le plus

Septembre 2006 Moto dévoilée officiellement



Novembre 2006  
Présentation presse  
Début de production



important est que nous arrivions à créer une relation durable de façon à atteindre facilement nos objectifs respectifs.

Pour fabriquer le Tiger, cela implique que nous achetions 802 pièces différentes. Certaines sont en nombre variable, un piston par exemple sera multiplié par trois pour chaque moto. Cela veut dire qu'au total nous arrivons à plus de 2000 pour le nombre des composants réels. Si on fait le bilan, cela nous oblige à négocier 802 articles différents, chacun de la meilleure qualité, disponibles au moment adéquat, en quantité suffisante et surtout au meilleur prix.

Cela fait quatre années que je vis au rythme du Tiger et je pense que je vais remplacer ma propre Speed Triple par l'un des premiers nouveaux spécimens qui va arriver sur le marché. J'avoue que je ne serai pas peu fier de rouler sur l'un des premiers modèles de ce qui m'a donné tant de travail !



## LE RESPONSABLE DES TESTS ROUTIERS

Dans l'équipe de test, il y a une douzaine de pilotes, tous à la vacation. Nous les trouvons essentiellement par le bouche à oreille. De l'équipe actuelle, seuls deux d'entre eux ont une expérience en compétition.

Au début nous nous faisons accompagner les tests routiers par ce qui est considéré le plus fiable : une piste de pavés à l'usage de 200000 km de route officielles en parcourant seulement

2000 km sur des pavés en Belgique. Il faut y rouler en permanence entre 30 et 40 km/h. S'ils ne craquent pas, nous aurons suffisamment testé leur capacité de résistance et nous allons les utiliser sur ce que leur convient le mieux que ce soit longue distance, circuit, tests de châssis ou endurance.

Pour le Tiger, nous avons commencé les tests châssis en mars 2003.

Pour mettre au point les réglages du châssis de la moto, nous avons commencé par travailler sur la géométrie de l'ensemble et l'accord des suspensions, cela nous a donné un bon point de départ. De là nous avons affiné les réglages jusqu'à ce que nous arrivions au point où les premières motos eurent quitté la chaîne de production. La clé du processus de développement est de parcourir suffisamment de kilomètres reflétant l'usage type que les propriétaires feront avec leurs Tiger.

La journée type pour l'un des nos essayeurs va lui faire couvrir entre 600 et 800 km sur route et ce 12 fois par an, quelles que soient les conditions atmosphériques. Nous avons sélectionné un certain nombre de tracés qui vont présenter tous les types de revêtements. Même si le boulot d'essayeur est envié par pas mal de motocyclistes, la réalité n'est vraiment pas toujours rose. Il faut être sacrément costaud car c'est un travail extrêmement difficile. Pour vous donner un exemple, il y a un essayeur qui a travaillé chez nous pendant 18 mois. Il a d'abord fait plus de 100000 km

en Daytona 475 et il a enchaîné avec plus de 50000 km en Tiger 1050. Au bas mot, plus de 150000 km en seulement un an et demi, sacré performance ! Un autre va partir pour parcourir plus de 3000 km en un seul week-end ! Faire de telles distances à moto en si peu de temps, ce n'est pas à la portée de tout le monde.

## ÉTAPE S T

Chaque nouveau modèle est construit selon un calendrier pré-établi. Chez

Triumph nous avons quatre stades d'étude et de construction avant d'arriver à la production en série.

**T1** : Fabrication à la main d'un premier prototype assemblé dans notre bureau d'étude.

**T1.5** : Un petit nombre de motos sont construites à la chaîne sur notre ligne de production. Ce stade permettra de déterminer les étapes de montage pour chaque machine.

**T2** : 100 motos sont assemblées sur la ligne de production comme si elles étaient parties de la gamme. Cela va nous servir à déterminer la vitesse de construction et à solutionner les problèmes qui pourraient arriver.

**VP** : Commencement de la production en série.



Le pot d'échappement a été conçu afin d'offrir la sonorité spécifique du 3 cylindres tout en respectant les normes Euro II.

## LE COORDINATEUR

Je suis chargé de la formation technique de nos concessionnaires, et ce dans le monde entier. Certes, je ne peux pas tous les former mais je peux assurer l'instruction des Responsables Techniques nationaux sur nos marchés outre-mer. Chez les concessionnaires du Royaume-Uni je m'en charge personnellement. Parfois j'assiste aux séances dans certains pays étrangers. Ces quatre dernières années je suis allé « porter la bonne parole » aux U.S.A., en Espagne, au Bénin et au Japon. Triumph a toujours reconnu que la satisfaction accrue des clients est la grande dépendante du service après-vente.

Pour les nouveaux modèles, je commence la préparation des cours techniques à l'étape T15 : un point bien particulier car ensuite il n'y aura que très peu de modifications sur les motos. Entre un cours technique demandé

que l'on soit familiarisé avec chaque aspect de la moto. Le Tiger 1050 possède un tout nouveau châssis et porte des éléments de carénage inédits. De plus, c'est la première moto nue par ce moteur à utiliser un système d'injection de carburant entièrement conforme à la nouvelle norme Euro III. La seule chose qu'il partage avec son prédécesseur est le nom – donc conduire que le temps de recherche et de préparation (des cours techniques a duré quelques temps). La durée requise pour préparer un cours technique est variable. Lorsque nous avons introduit le C20 (Rocket III) par exemple, cela nous a pris trois mois. Pour le NG (Tiger) cela prendra environ 4 à 6 semaines. Quand le dessin et les autres exigences de trois bureaux permettent, je vais même aller dans un atelier avec une moto et je la mets littéralement en pièces, histoire d'en suite la remonter entièrement de façon à ce que je sois parfaitement familiarisé avec elle et avec toutes ses caractéristiques.

Une fois que je suis certain de bien connaître le modèle, je rédige les notes techniques couvrant en détail le moteur, le chassis, la position des composantes principales et la stratégie de réglage d'injection.

Pour préparer mes cours, je réquisitionne bon nombre de moteurs et de composants de chassis qui vont me permettre de donner des exemples lors de mes séances à travers le monde. Pour certains marchés étrangers, je fais faire des adaptations de mes notes. Il est absolument nécessaire qu'un maximum de techniciens puissent mettre les mains dans nos moteurs, faire l'expérience nous à présent ce qu'il est en fait ce que l'on apprend le mieux. Une fois que j'ai terminé d'écrire mon cours, je le teste avec mes collègues responsables du réseau Triumph et quelques concessionnaires. Cette session est conçue comme un entraînement pour le prof que je suis. Nous discutons ensuite sur les notes d'information et sur leur contenu. Pour ceux qui auront ensuite la charge de faire passer le message, ils auront eu le privilège d'avoir participé à l'élaboration de celui-ci. Nous travaillons ensuite directement sur la moto et pour finir nous allons faire un essai routier afin qu'ils se fassent leur propre opinion en usage réel.

Ensuite, mon temps se passe à entraîner les techniciens anglais. Pour que tout soit parfaitement au point nous tentons de planifier l'entraînement moins de trois semaines avant la sortie de motos en réseau. Les

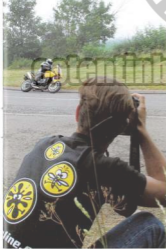
concessionnaires de Grande Bretagne ne reçoivent pas le nouveau modèle avant qu'au moins deux techniciens de chaque concession aient assisté et suivi les cours d'entraînement. A la fin, ils passent un test écrit tenu dans conditions strictes de tout examen. Les techniciens doivent obtenir au moins 80 % de réussite à cette épreuve pour être admis. C'est un contrôle de qualité qui assure un niveau de connaissances suffisant permettant d'assurer le niveau de service après-vente attendu par les clients.

Après que tous les techniciens aient subi leur entraînement sur le nouveau modèle, je suis disponible au téléphone pour de l'appui technique au staff des distributeurs. C'est la partie que j'aime vraiment – faire des diagnostics et résoudre des problèmes. Cela ne nous empêche pas, dans le courant de l'année de donner des cours de rapprochement à des techniciens sur des modèles courants et plus anciens, ne serait-ce que pour transmettre la connaissance. Et pendant ce temps là, d'autres modèles arriveront à l'étape T15, et le processus recommencera.

## LE RESPONSABLE DES RELATIONS PUBLIQUES

Nous avons invité les 15 magazines phares publiés sur nos marchés régionaux pour un pré-lancement exclusif du Tiger 1050 au début de Juillet 2006. Cette présentation exclusive a compris non seulement un aperçu du développement de la moto mais également l'essai d'un modèle de pré-production. Nous faisons cela chaque fois que doit sortir un nouveau modèle, cela sert de pré-lancement qui va renforcer la première présentation officielle de la moto. Le Tiger a été officiellement lancé lors de la réunion des concessionnaires U/S à Miami en septembre. Nous allons ensuite l'exposer lors de divers salons ouverts au public à travers le monde en octobre et novembre. Cela précèdera la mise en vente officielle au grand public. Une présentation à la presse mondiale se déroulera en Espagne en novembre. Il se passe encore bien des choses derrière la scène mais il est très amusant et satisfaisant de voir ce que un lancement peut générer dans les divers comptes-rendus des magazines.

Encore une photo de je reviens page en excluante



## DE L'AUTRE COTÉ DU MIROIR

Les Accessoires Triumph

**Lorsque** vous souhaitez équiper votre moto d'un accessoire siglé Triumph, vous êtes vous une seule fois posé la question : mais comment font ils pour créer une telle gamme ? Si cela est le cas, profitez de ce numéro de Torque qui va vous emmener dans les coulisses du monde des équipements spéciaux.

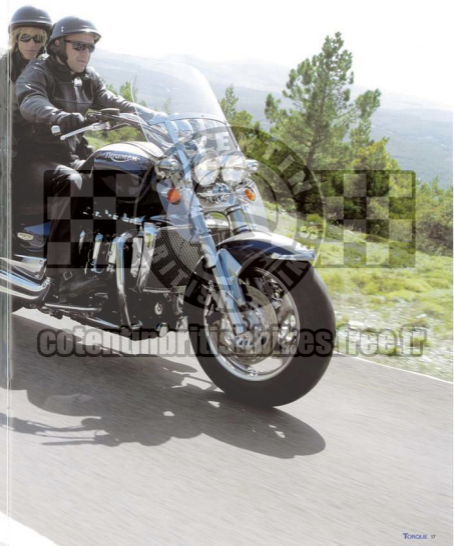
Tout a commencé avec seulement deux personnes en 1994, trois ans plus tard arriva la sortie de la première moto des Vikings.

d'Hinckley. Beaucoup de clients demandent des équipements qui étaient de la même qualité de fabrication que nos motos et surtout qui portaient le sigle Triumph. Effet de mimétisme ou désir de se singulariser des autres, le fait fut qu'à peine furent sortis les premiers équipements qu'ils reçurent un franc succès. A ce jour le département accessoires occupe un bâtiment équivalent au diamètre de l'usine totale et il est situé dans le même périmètre. Il comporte son propre département design, son bureau d'étude, sa centrale d'achat et son centre de distribution. Les accessoires sont siglés Triumph et garantis par la société, ils bénéficient de la même technique de pointe depuis le concept jusqu'à la production et à la distribution dans le réseau des concessionnaires de la marque.



[www.britishbikes.free.fr](http://www.britishbikes.free.fr)





### LE CONCEPT

Chaque nouvelle génération d'accessoires va bénéficier de l'expérience et des retours clients de la production antérieure. La création ou la modification du moindre d'entre eux est le résultat de l'expérience ou des possibilités de fabrication, des réactions des concessionnaires et surtout de la demande et des échos clients. Beaucoup de gens ne se rendent pas compte qu'il y a autant de recherche en ce qui concerne les accessoires que pour les nouvelles machines. De toute façon, il est évident que tout doit fonctionner en totale symbiose, même si de temps en temps les designers laissent aller leur imagination au fur et à mesure du souffle que leur inspirent les nouveaux modèles.



Une technologie de pointe pour le développement des accessoires.

### LA TECHNIQUE DE FABRICATION

Une fois le dessin réalisé et approuvé vient le temps de la réalisation. Il va falloir non seulement étudier les matériaux qui vont composer l'accessoire mais également sa chaîne de fabrication. Comme pour une machine complète, il y a un processus de recherche et de test qui va partir du simple prototype pour arriver à l'accessoire distribué en grande série une fois qu'il a été utilisé, vérifié et contrôlé de nombreuses fois.

### N'OUBLIEZ PAS QUE LES ACCESSOIRES TRIUMPH SONT :

- Conçus et développés directement sur place en même temps que les machines concernées.
- Soumis aux mêmes tests et aux mêmes contraintes.
- Étudiés en fonction de la machine qu'ils vont équiper et afin de ne pas compromettre la sécurité de celle-ci.



**Ergonomie.** Chaque accessoire est testé pour connaître son éventuelle influence sur le comportement de la moto et sur la position de conduite.

## TESTS ET QUALITÉ

Tous les accessoires Triumph vont être soumis à toute une série d'épreuves qui vont la plupart du temps aller jusqu'à entraîner leur destruction. De cette façon, nous sommes certains qu'ils auront fait leur travail jusqu'au bout. Prenez par exemple le fameux test des pavés. On va mettre une moto sur des roulements à galets et on va lui faire parcourir des milliers de kilomètres correspondant à des distances considérables sur les fameuses routes pavées du nord de la France... Une sorte de Paris - Roubaix, uniquement sur les secteurs cassants... Aller - retour une centaine de fois !! Vous imaginez ce que vont subir les motos et leurs accessoires ?

Si cela n'a pas suffi pour tout tester on va continuer par les épreuves de la pluie, du froid, du sel, des UV... Toutes ces agréables plaisanteries auxquelles vous allez pouvoir les soumettre durant leur durée de vie d'accessoires moto. Mais là, nous allons leur faire subir à la suite et à grande cadence :

Tout cela pour que nous soyons certains que vous serez satisfaits de vos achats et de leur durée dans le temps et les épreuves.

## TRIUMPH ACCESSOIRES C'EST :

- Des tests de milliers de kilomètres pour chaque accessoire.
- Une gamme de plus de 1000 références disponibles.
- De nouveaux produits en fonction de chaque machine et de la demande.
- Plus de 60 personnes qui travaillent en permanence pour ce département.
- Une usine spécifique.



Destruction globale. 15000 accessoires quitteront chaque semaine l'usapôt.

## LA VENTE ET LA DISTRIBUTION

Le secteur de distribution va de l'exposition permanente à la présentation dans les salons en passant par l'édition de catalogues jusqu'aux emballages qui doivent être design et ciblés. Le secteur de distribution couvre lui le monde entier au départ d'Hinckley. Que votre concessionnaire soit au fin fond de la Nouvelle Zélande, au cœur de l'Amérique Centrale ou dans les faubourgs de Paris, vous aurez toujours un avion, un bateau ou une camionnette qui va vous amener votre objet choisi dans les plus brefs délais. En ce qui concerne le Royaume Uni, la livraison sera effective le lendemain de la commande, en Europe il faudra compter quelques jours. Les accessoires sont distribués par votre concessionnaire et sont garantis dans les mêmes conditions que les machines qu'ils équipent.

Un service après-vente spécifique est attribué au département accessoires et dans le cas où un problème vous arriverait, il y aura automatiquement un retour depuis votre concession jusqu'à ce service qui règlera le problème sans délai.

Ce même service, en relation avec le département développement, va étudier le défaut constaté et la retombée sera immédiate pour vous et pour les futurs acheteurs. Et le cycle va ainsi continuer.



Le soin des parties métalliques pour les motos, les accessoires... et les conducteurs.



## DANS LE FUTUR

Vous souhaitez au fur et à mesure de vos vœux sur le site officiel

[www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com) rubrique accessoires et de vos lectures attentives de votre magazine, les nouvelles options qui nous allons vous proposer pour personnaliser vos motos.

Chez votre concessionnaire, vous trouverez une grande partie de ceux-ci ainsi que le catalogue spécifique qui est à votre disposition.

SPEED TRIPLE

## PUISSANCE BRUTE

Depuis sa présentation en 1994 la Speed Triple est devenue une véritable icône sur deux roues. Avec sa personnalité hors du commun et son style bien particulier, elle est l'image même de la moto dans sa forme la plus dépouillée.

En 2007, vous pourrez l'équiper d'un échappement course 3 en 1 développé par Arrow Exhausts. Ce nouveau système d'échappement, non seulement transforme complètement l'esthétique de la machine, mais il favorise aussi la maniabilité de la moto en abaissant son centre de gravité. Hormis cela, il va vous faire gagner du couple à tous les régimes, et augmentera la puissance de la machine de 4cv. Vous gagnerez également 8kg par rapport aux silencieux standard, ce qui n'est pas négligeable. Le système complet pèse à peine 4,8 kg. Vous pouvez l'essayer gratuitement, sur circuit seulement, dès décembre 2006.

En complément de vos silencieux Arrow Exhausts il y a une série de nouveaux accessoires d'usine Triumph au catalogue pour la Speed Triple. On y trouve des bracelets plus gros, des silencieux haute-performance encore pour usage sur circuit seulement, une abondance d'accessoires en fibre de carbone et autres dont vous retiendrez particulièrement le couvre-radiateur anodisé ainsi que des protège-talon. Sans compter des articles comme le sabot et le dossier arrière qui sont tous aussi disponibles depuis le catalogue des accessoires Triumph.

Quatre peintures seront proposées en 2007 : Jet Black, Fusion White, Scorchin' Yellow et – suite à la demande générale – le très original Roullette® Green.

### DE L'INTÉRIEUR

- Moto la plus vendue de Triumph, entre dans les trois ventes record de tous les marchés Triumph.
- Elle représente 42% des ventes Triumph en Italie.
- Engendre 20% des ventes totales de Triumph en 2006.



Triumph britishbikes.com



Symphonie pour 3 en 1

cotentantbikes.free.fr

# Letters

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



## Bonneville feeling !

Christina Plöger

Allemagne

Cela fait 15 ans que j'ai mon permis moto. L'unique j'ai découvert la Bonneville, dans un salon en Belgique, j'ai été séduite. Je peux dire que je suis même tombée éperdument amoureuse de cette moto. J'ai pris mon temps, effectué de nombreux essais et enfin, à l'automne 2003, j'ai pris possession de ma Bonneville Black chez mon concessionnaire Norbert Klich à Moers. Le premier jour, j'ai effectué plus de 100km et depuis mon compteur a largement dépassé les 10000. Quelles que soient les conditions atmosphériques, je suis toujours au guidon de ma Bonneville ? Bonneville feeling, pensez-vous... ? Croyez moi, c'est bien plus encore !!

## Retour aux sources

Jerry Adams

USA

Je suis membre du R.A.T. depuis 1996 et je réside à Tucson dans l'Arizona. Mon histoire avec Triumph a commencé en 1996 avec l'achat d'une Thunderbird. En 2001, pour pouvoir voyager confortablement, j'ai acquis un Tiger. En 2003 je n'ai pu résister, une T100 est venu compléter la famille et aujourd'hui, en 2006, juste pour pouvoir découvrir routes et chemins de ma région, j'ai acquis un Scrambler. Je l'ai équipée de toutes les options proposées, en particulier de l'échappement off-road qui est absolument génial. Avec le pot, j'ai rajouté : le compte tours, le guidon renfort, la grille de phare, le sabot moteur, les barres de protection moteurs, la selle mono et le porte paquet, la béquille

centrale et la plaque numéros, la totale ! Histoire de mettre une touche personnelle, j'ai également installé un porte paquet sur le réservoir et une troussette à outils derrière la plaque numéros. Un surplus de l'armée avec une réserve d'eau et un kit de premier secours qui risque d'être parfois utile en randonnée. Ainsi parlée, elle est parlée !



Il y a de quoi faire avec l'arsenal de Jerry

## Rocket des Neiges

Paul Dunn

Afrique du Sud



Je prends un grand plaisir à lire Torque, presque autant que de rouler sur ma Rocket !

J'ai traversé l'Afrique du Sud en long et en large et ma dernière balade m'a mené au Leslito pour passer le col de Sani, un des plus élevés d'Afrique du Sud. Nous avons décidé d'y aller en mai. L'été avait débuté de l'autre. Le plan était simple, en principe. Quand est arrivé le matin, nous avons vite réalisé que nous avions un peu présagé des bonnes conditions atmosphériques, la photo le prouve ! Etant donné que la météo annonçait une tempête de neige à venir nous n'avions pas d'autre choix que de passer le col le plus rapidement possible. Rapidement, c'est un grand mot ! Nous avons en effet mis plus de 5 h pour faire 20 kilomètres à travers la montagne. Je suis très fier de vous avouer que je n'ai posé ma machine qu'une seule fois et encore en ne descendant strictement rien. Le comportement de la Rocket sur les routes enneigées, c'est assez fantastique, et quand je pense par où je l'ai faite passer, je la regarde désormais avec le plus grand des respect.



## Triumph par paire

Anthony Soutar

Australie

En guise de cadeau de mariage original, mon épouse m'a offert en 1997 une Daytona T595. Elles m'ont depuis accompagnées toutes les deux jusqu'à l'année dernière. Soucieuse de mon confort, ma chère épouse décida de me offrir une Sprint ST Sunset Red. Faute de place, je décidai de céder la Daytona à mon meilleur ami. Depuis, nous avons agrandi le garage, et ma femme, qui avait eu quelques remords de voir partir la T595, m'a fait la surprise de la racheter à mon copain. Désormais, elles sont toutes les deux côte à côte et mon seul dilemme (chaque matin, est de choisir celle qui va m'accompagner au boulot ! Mes deux autres portées préférées : Brian Auger & The Trinity 3 (The Waves) (note du traducteur : chanson populaire des années 1960 - Les Britanniques donnent les mens) ce qui leur correspond parfaitement.

La nouvelle Sprint est une merveille. Je l'ai équipée des valises de poignées chauffantes, de la selle gel, l'échappement sport et de la sacoche de réserve.

Aujourd'hui je rêve de ma prochaine Triumph. Cela sera sans nul doute une Rocket III, histoire de cruiser un peu... Bien que je prenne toujours beaucoup de plaisir à voyager rapidement avec ma Sprint ou à m'arsouiller sur les routes de Tasmanie avec la Daytona.

Les Britanniques sont toujours au sommet de la vague et il y aura toujours deux Triumph dans mon garage.

## Un tour de compteur

Luciano Sorice

Italie

Quelque chose de très particulier m'est arrivé durant l'événement "Provenza mai più senza", organisé par le R.A.T. Pack Milan, pendant le week-end du 5 au 7 mai 2006.

Lorsque nous traversons les gorges du Verdon, le compteur kilométrique de mon Speed Triple 2000 est resté à 30 km. Mes 400 000 premiers kilomètres les plus mémorables (à travers la Grèce, l'Espagne, la Croatie, le Portugal, la Sicile, la Sardaigne, la Toscane, la Corse, le Salmier et la France) ! Quasiment toute l'Europe au compteur !



Voyage au cœur des gorges.

## Hissons les couleurs.

Carl Lister

UK

L'an dernier, j'ai décidé courageusement de remplacer le grand amour de ma vie, une T509 Speed Triple par un nouveau modèle 1050cc. Fen a pris livraison en avril et elle a rejoint maintenant mon autre Triumph, une Thunderbird 900, dans le garage.

Récemment, j'ai fait refaire la peinture et j'en suis très fier. C'est l'atelier Spellbound Art qui a commis cette œuvre. Je suis désormais propriétaire non seulement d'une Triumph éclatante, mais aussi d'un exemplaire unique.

La Speed Triple 1050 de Carl Lister - exhibant fièrement ses nouvelles couleurs.



## Leur ouvrir la route

Casey Porter

USA

Suis-je fou ? Je suis en train de ma balader au guidon de ma Thruxton jaune au beau milieu d'une horde d'Harley-Davidson en jean qui font s'époumoner leurs moteurs. Histoire de me faire remarquer, ne voilà pas que tout à coup, qu'est-ce qu'il me prend ? Je passe en tête de la troupe. Pourquoi ça, et bien je voulais juste leur montrer que Triumph était de retour et n'avait absolument pas peur de se trotter à tout ce qui bougeait. J'étais en compagnie d'une superbe Norton magnifiquement restaurée et nous avions fort à faire pour contrarier le bruit des pots des Fatboys et autres Harleys. Je vous rassure tout cela s'est fait dans la plus cordiale bonne humeur. Ce rendez-vous insolite s'est produit lors de la balade organisée pour la fête caritative du club des pompier-motards de Los Angeles (eux qui se summement aimablement les « Fire Hogs ») à mon grand étonnement, ils ne m'ont pas trop rié, ma Thruxton a obtenu une telle certaine admiration et surtout l'approbation de nombreux spectateurs qui festoyaient en elle la machine qui était les nombreuses machines britanniques qu'ils avaient pu posséder dans le passé.

En ce qui me concerne je n'étais pas peu fier de montrer que Triumph était toujours là, meilleure que jamais, et tout à fait capable d'ouvrir la route à une horde sauvage.



## UN JOUR AVEC ...

BIEN PEU DE GENS CONDUISENT AUTANT DE MOTOS PAR AN QU'LE SPECIALISTE DU BANC D'ESSAI ROBERT COLE. MEMBRE D'UNE PETITE EQUIPE, IL PARTAGE LA RESPONSABILITE DE FAIRE ROULER CHAQUE MOTO PRODUITE. POUR EN SAVOIR PLUS SUR SON ACTIVITE, TORQUE S'EST RENDU AU BANC D'ESSAI SITUÉ A L'EXTREMITÉ DE LA LIGNE DE PRODUCTION DE HINCKLEY.

#### ROBERT COLE, DEPUIS COMBIEN DE TEMPS TRAVAILLEZ-VOUS CHEZ TRIUMPH ?

Cela fait maintenant un peu plus de douze années que je suis ici. J'ai commencé comme stagiaire à l'âge de 18 ans. A mon arrivée, la première année, j'ai dû apprendre quatre métiers et passer par l'assemblage, la chaîne des moteurs, les magazines et la zone rectification. Après cette période, j'ai passé pas mal de temps sur la ligne d'assemblage d'unos 2, et ensuite trois années sur le banc d'essai roulant. Après une période de break durant laquelle je me suis occupé des tests sur banc, cela fait maintenant dix huit mois que je suis revenu au banc d'essai roulant.

#### RACONTEZ-NOUS UNE JOURNEE-TYPE

Nous commençons à 8h00. Nos équipes débütent la journée par un briefing. Ensuite nous sommes sur le banc à effectuer nos tests jusqu'à notre pause-mé de 10 min à 9h30. Nous dépassons de 12h10 à 12h40. Nous avons une autre pause de 10 min dans le midi de l'après-midi, avant de finir le travail à 17h00.

#### COMBIEN ETES-VOUS DANS UNE EQUIPE ?

En fait, il n'y a que Paul Garnett et moi qui opérons sur le banc, bien qu'il y ait dans l'usine un petit nombre de gens capables de nous assister si nécessaire. Le cycle temps requis par l'opération est synchronisé avec la ligne d'assemblage. Ainsi, nous changeons de moto sur le banc toutes les 2 minutes et 12 secondes.

#### QUE SE PASSE-T-IL AVANT L'ENTRÉE D'UNE MOTO SUR LE BANC D'ESSAI ?

Les motos sont prises en charge à la fin de la ligne de production, on leur ajoute une dose de carburant. Ensuite, la batterie est mise en place et l'appareil diagnostic est connecté.

Ensuite, la moto est démarrée et nous vérifions toute l'électronique ainsi que les diagnostics, le klaxon et les amortisseurs. De plus, un voltmètre est connecté afin de vérifier que la batterie se charge correctement et à la bonne intensité. Nous attendons pour faire rouler la moto que certains tests et procédures aient été faits par l'appareil d'analyse, et que le ventilateur s'enclenche. A ce moment, la moto est équipée d'une selle provisoire permettant d'effectuer le test sur le banc d'essai aérodynamique.

#### QUE SE PASSE-T-IL A L'INTERIEUR DU BANC D'ESSAI ?

Nous faisons entrer la moto dans le banc d'essai et nous rampons la feuille de production dans l'ordinateur. Celui-ci reçoit le type de l'essai, sélectionne le programme approprié, et règle l'écartement correct des rouleaux pour le faire correspondre au modèle. Les portes avant et arrière du banc se ferment, et dès que les rouleaux sont en position, on engage la première vitesse et on démarre. La transmission de la moto actionne le banc entier par la puissance émise par la roue arrière. Nous emmenons la moto à environ 50 km/h et procédons alors à un essai du frein avant. Dès que les deux rouleaux sont à l'arrêt il faut faire légèrement appel au frein arrière pour arrêter les rouleaux nous accélérons à nouveau à 50 km/h pour essayer le frein arrière.

Enfin, nous faisons un essai de puissance, enchaînant les rapports de vitesse jusque 105 km/h. La moto tourne brièvement à cette vitesse avant de retourner, passant par tous les rapports de la boîte, à 0 km/h, cela nous permet de vérifier que tous les rapports se sont bien engagés et que le levier des vitesses a bien repris à chaque fois sa position. Ensuite nous sortons la machine du banc d'essai, nous ôtons la selle provisoire et passons de l'autre côté du banc pour prendre la moto suivante. Nous faisons rouler chaque machine sur environ 850 m.

#### CE TRAVAIL DEMANDE-T-IL BEAUCOUP D'ENTRAINEMENT ?

Il faut évidemment un permis de conduire moto pour travailler sur le banc d'essai. Effectuer le processus dans sa version de base ne demande pas beaucoup d'entraînement, mais le faire correctement demande du temps et de l'expérience. On marche quasiment à l'aveugle et nous sommes capables de détecter le moindre problème. J'en arrive à détecter les complications avant même que l'ordinateur ne donne son verdict ! Tout ce qui ne correspond pas à nos normes restaurera vers la zone des réparations et, une fois les réparations nécessaires effectuées, la machine reviendra au banc d'essai pour un autre test.

#### EST-CE UN TRAVAIL DANGEREUX ?

Cela peut être dangereux. Tout comme en roulant sur route il faut rester attentif – sauf que les risques ici sont évidemment d'être...

#### VOUS AVEZ DU PLAISIR A FAIRE CELA ?

Oui, absolument ! Depuis l'âge de 14 ans je travaille sur des motos et j'ai eu un nombre de Triumph assez impressionnant du Daytona 900 à la Speed Triple. Je ne me lasse pas de rouler à moto mais j'aurais eu que cela serait gênant d'avoir un peu de paysage à regarder sur ce banc d'essai ! C'est moins physique comparé au travail sur la ligne d'assemblage ... et en plus vous êtes assis avec une bonne partie de la journée ! Le seul aspect négatif est que parfois il y a été extrêmement chaud, particulièrement à cause du pontalon de protection que nous sommes obligés de porter pour la sécurité.

#### VOIRE MOTO FAVORITE SUR LE BANC D'ESSAI ?

Elles sont toutes bonnes ! Si je pouvais donner ma préférence actuellement cela serait le Scrambler. C'est un vrai vélo, facile et amusant à conduire.





[potentialbikes.free.fr](http://potentialbikes.free.fr)

## LA CLASSE QUI PARLE

La Sprint ST a prouvé qu'elle était une moto de classe dans tous les sens du terme. Véritable défi pour la marque, elle a été rigoureusement critiquée. C'est à la fois une sportive qui peut couvrir de longues distances dans le confort absolu et une machine de tourisme qui aborde les virages sans effort bien servie par sa tenue de route, la puissance de son moteur et ses possibilités de bagagerie.

Depuis son lancement en 2005, la Sprint ST a été largement louée tant par la presse que par le public. De nombreux propriétaires de Sprint ST ont été entendus individuellement et ont jeté en faveur de l'utilité que chacun en avait, les designers ont travaillé sur l'élaboration du modèle 2005. Pour le modèle 2007, le retour d'information des usagers a encore contribué à l'amélioration d'une machine déjà presque parfaite.

Ainsi que le moteur reste inchangé car il donne entière satisfaction, des modifications ont été apportées essentiellement afin d'améliorer le confort du conducteur et du passager. Le carénage latéral a été redessiné de façon à corriger l'isolation thermique du conducteur, et le profil du siège a été revu. Il garde ses qualités de confort, mais maintenant grâce à son nouveau dessin, il est plus facile d'enfourcher la machine à l'arrêt.

Les demi-guidons ont été modifiés eux aussi. Plus hauts et plus en arrière, ils ont été revus en

vue d'obtenir une position de conduite plus relax. La barre haute, précédemment accessible en option, demeure maintenant d'origine. La ST 2007 est équipée du Système Triumph de Contrôle Moteur Keihin de la deuxième génération, avec un éventail d'analyse plus sophistiqué permettant un démarrage plus rapide, un fonctionnement plus propre et une meilleure économie de carburant.

Pour encore élargir les possibilités de la ST, des valises étanches de couleurs assorties ont été

conçues en outre le fait partie de l'équipement de série. Pour augmenter encore les capacités de transport, un top case assorti est disponible en accessoires et très facile à monter.

Cette machine sera encore disponible avec ABS en option. Le système ABS de Triumph a été conçu avec soin, pour fonctionner avec discrétion tout

en gardant toutes les sensations et tout le feeling du freinage, venant juste en aide au conducteur qui se retrouve en situation d'urgence.

Fonctionnant indépendamment sur les freins avant et arrière, ce système agit en fonction de 100 calculs à la seconde, et détecte l'instant exact où la roue va se bloquer.

Deux nouvelles couleurs viennent s'ajouter en 2007 au Caspian Blue : le Phantom Black et le Tornado Red. Ces trois couleurs sont disponibles tant pour les modèles standard que pour les modèles avec ABS.

### DE L'INTÉRIEUR

■ La Sprint ST obtient au Royaume-Uni le meilleur chiffre de vente de l'année en ce qui concerne les modèles millésime 2006.

■ 15:1 - C'est le taux de préférence des Suédois pour la version ABS par rapport à la version standard.



potentinbritishbikes.free.fr

DAYTONA 675

INCOMPARABLE

contentinbritishbikes.free.fr

La Daytona 675, bien que située dans sa catégorie, y est tellement spéciale. Elle est capable de performances incroyables grâce à son moteur impressionnant et très puissant et à son châssis particulièrement efficace. Elle a redonné un coup de jeune à la catégorie des super-sport de moyenne cylindrée, et a mérité à juste titre les louanges qui lui ont été faites par certains éditeurs, même parmi les plus sévères de la presse spécialisée. Dès sa sortie, elle a redonné ce que devait être l'aspect et les sensations d'une moto sportive de cette catégorie. Si le design unique de la Daytona 675 est en grande partie responsable de cet succès, les performances étonnantes de la machine lui attirent tous les regards.

Une gamme complète d'accessoires Triumph est désormais disponible pour la Daytona 675. Cela comprend un grand-bourc installé en fibre de carbone, des protège-cadent et une protection de silencieux. Pour améliorer encore les performances et gagner du poids, Triumph vous propose, pour un seul usage sur circuit, un pot racing fabriqué par Akros. Réglable en ligne, il pèse à lui de moins que l'origine et se permet de lui redonner de l'énergie. Son supplémentaire. Il sera disponible dès la rentrée, chez vos concessionnaires.

On ne change pas une équipe qui gagne, c'est pour cela que vous retrouverez, en 2007 la Daytona Tiger à l'échelle. Elle sera disponible dans les colors suivants : Scorch'd Yellow, Tornado Red et Graphite grey.

#### DETAILS

- Collez-vous à découvrir les détails de la moto
- Dans le monde Triumph, la diversité la plus pure

Avoir le bon équipement peut faire toute la différence.



Pour plus d'informations sur toutes nos pièces détachées  
et accessoires, visitez [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com)



## 2006

2006 fut une année très chargée pour toute l'équipe équipements de chez Triumph car il a fallu préparer le lancement de la collection 2007 alors que – fait sans précédent – 60% de la nouvelle collection est totalement inédite. Mark Boswell, le Responsable, nous donne un petit aperçu d'une sélection des nouveaux produits.

En septembre et octobre, vous allez découvrir la nouvelle gamme 2007 qui arrivera en concession. Vous y trouverez plus de 20 nouveaux modèles, 60 vêtements de loisirs ciblés Triumph, une nouvelle gamme de gants, de bottes et tout un tas d'accessoires. Pour votre bien-être et pour faire honneur à votre marque, que ce soit sur ou à côté de votre moto, vous allez pouvoir vous faire plaisir et faire plaisir à vos proches.

Pour bien commencer l'année, voici la nouvelle tenue sportive Paragon deux pièces. Ce modèle a été spécialement étudié pour séduire les possesseurs de Daytona 675 et de Speed Triple. La coupe très typée sport de ce modèle séduira les motards les plus exigeants. La coupe tranchée de ce

modèle sport plaira aux motards les plus conviviaux. Des coutures apparentes, des empiècements en cuir couleur métalisé donneront un style bien particulier à cette tenue. La boîte dorsale très sportive contribue à l'aérodynamisme du pilote, et le fait de présenter cet ensemble en deux parties distinctes simplifie

grandement son usage et le rend moins exclusif que celui d'une combinaison.



Si votre style est celui des « route toujours » qui que soit le temps, les vestes Syntex Tiga et Panda (ci-dessus) seront incontournables dans votre garde-robe d'hiver.



Si il y en a bien une qui est appelée « l'un des meilleurs » elle sera la veste Ace. Telle dans de la possible vachette de 1,2 mm d'épaisseur avec sa finition mate, cette veste au look moderne grâce au design distinctif que seuls les produits Triumph peut vous apporter. Avec ses épaves à déviation et un graphisme « Triumph Racing » typique, cet équipement est incontournable pour tout motard d'été.



La nouvelle gamme « tout temps » de vêtements Triumph a été soigneusement conçue et testée afin de s'adapter aux conditions les plus rudes. La membrane Syntex très performante (air écran au vent et 30% pluie, mais elle permettrait à votre corps de respirer. Quand le soleil brillera et quand la température grimpera, vous pourrez clip la doublure amovible et ouvrir les adhésifs pour obtenir une confortable sensation de fraîcheur.

Bien que la fonction sécurité reste prioritaire, le style et le confort souffrent aucun compromis. Triumph a fait des recherches poussées sur le marché, et investit lourdement dans l'introduction de nouveaux tissus, la conception de protections et de technologies adaptées à cette gamme de vêtements.



Ces équipements pour motards ne sont pas les seuls dans la nouvelle gamme, vous y trouverez également toute une série de vêtements pour la ville. Si vous voulez vous offrir une nouvelle veste en cuir pour briller dans votre pub local, ou exprimer votre personnalité en portant un nouveau t-shirt à la mode, la gamme 2007 méritera toute votre attention.

Nous allons présenter la collection complète lors des prochains salons à Birmingham, Cologne et Milan et vous pourrez la trouver chez votre concessionnaire Triumph dès le mois d'octobre.

## PERFORMANCES D'AUJOURD'HUI

Texte : Roland Brown



[cotentinbritishbikes.free.fr](http://cotentinbritishbikes.free.fr)

LOISQUE le directeur de l'orque m'invita à Hinckley pour y jeter un petit coup d'œil sur les modèles 2007, j'acceptai avec enthousiasme, pensant qu'après un verre ou deux à l'heure du déjeuner cela diffuserait les langues et me permettrait de découvrir quelques petits secrets, le fut quelque peu déçu car la bonbon la plus forte que nous avons consommé fut un café litane, et que toutes mes tentatives pour saisir quelques scoops à des moments d'attention ne furent guère fructueuses. Elles ne suscitèrent que les traditionnelles réponses : « Mais est-ce que vous croyez que nous sommes tellement stupides pour vous en parler ? ». Toutefois, comme promis au départ, les gens de chez Triumph m'ont éclairé à propos des Classics et des Cruisers de l'air prochain, ils ont également dévoilé d'autres petites choses intéressantes

relatives aux modèles achetés par la marque d'entre vous et sur l'opinion que vous avez d'eux.

La principale nouveauté dans la gamme classique est le surmotif de puissance que la Bonneville va avoir par rapport aux modèles antérieurs. En effet le moteur 790cc actuel sera définitivement remplacé par celui de 865cc du modèle T100. La Bonneville Black bénéficiera elle aussi de cette nouvelle propulsion tant et si bien que voilà définitivement arrivée la fin du moteur 790cc avec lequel Triumph avait fait son retour vers la motorisation en bain parallèle en 2005.

Cela va bien évidemment influer sur la puissance qui en augmentant de 5CV va passer à 67CV à 7200 tr/min mais également sur le couple maximum qui va sauter de 60 à 70,5Nm. Cela fait un accroissement net de

12,5 % net ce qui n'est pas négligeable. C'est un peu comme si on ajoutait une TVM, mais avec une augmentation bien mieux appréciée ! Les conducteurs qui ont de peines mais seront très heureux d'apprendre que le plus gros moteur sera accompagné aussi du levier d'embrayage ajustable de la T100.

En 2007, le moteur aura les carter peints en noirs et le ressort poils et laqués même pour la Bonne standard. Les options couleurs restent interchangeables : Jet Black, Aluminium Silver et Goodwood Green – ce dernier ressemblant à la végétation luxuriante des gazons d'Antan, et non pas à un champ desséché lors des chaleurs torrides de l'été. La Bonneville Black, comme le dit bien son nom, est entièrement noire, des carter à la peinture du réservoir et du cadre. Sans aucun doute, elle va s'attraper un beau succès en Nouvelle Zélande, le pays des All Blacks.





T100 à cartes chromées ou  
Bonneville Black à moteur  
noir et roue d'origine...



Si on parle de couleurs, voilà désormais que la T100 a perdu son avantage de puissance par rapport à la Bonneville standard. En conséquence, son atout principal vient de son réservoir entièrement sculpté avec des lignes très musclés. En 2007, elle se présentera en black/white ou en black/red. Sur certains marchés, il y aura la possibilité de disposer de quelques modèles en green/white et orange/white. En ce qui concerne ces disponibilités, il n'y a pas encore de choix définitif quant à ceux-ci, cela sera fonction de la demande, vous pouvez donc essayer d'en demander une et c'est les détails, vous serez peut-être étonnés ! Les autres choses qui vont différencier la Bonneville et la T100 seront les compteurs de cette dernière, ses protège-réservoir et ses leviers réglables. Ce sont ces quelques différences, associées bien sûr au plus gros moteur qui ont largement aidé au succès de la T100 ces dernières années. Les ventes de l'an dernier étaient en hausse de 24%, et elles dépassaient celles du modèle standard. Triumph s'attend à une progression en 2007, mais ils seraient satisfaits de maintenir le niveau des ventes actuelles. Il est à remarquer que la famille Bonneville (standard, Black et T100) compte pour un quart des ventes totales aux U.S.A. Il est vrai dans un pays où l'héritage Triumph compte pour beaucoup.

## LA GAMME 2007 CLASSIC & CRUISER

UN autre twin rétro qui a bien marché, c'est le Scrambler – surtout en Italie où elle fait la seconde meilleure vente de la gamme après la Speed Triple. 2007 ne sera que la seconde année de sortie de ce modèle, il ne faut donc pas s'attendre à de gros changements, ce qui paraît normal. Le Scrambler 2007 va juste bénéficier d'un moteur en finition noire, une peinture en Green et Silver viendra également compléter la gamme existante en Red et White ou en Blue et White. Ainsi qu'un décor vert/argent nouveau accompagnant les versions existantes rouge/blanc et bleu/blanc.



La finition noire du moteur assure bien le look ultra-cool de la Bonneville Scrambler.



LA Thruxton, elle voit sa peinture revue et corrigée. Tout le travail des designers fut de donner un coup de jeune sans toutefois changer une équipe qui gagne. Ce modèle a connu un gros succès depuis son lancement en 2004, et des études démontrent que 94 % des propriétaires qualifient son style d'exceptionnel ou d'excellent. On peut donc en être sûr, dès le départ les concepteurs ont fait du bon boulot. Sur le modèle 2007 ils ont juste remplacé la ligne centrale à damier par une zone de deux lignes étroites et une plus large, ce design est dans la plus pure ligne Triumph puisque une décoration similaire a paré certains twins sportifs de Triumph Motôden dans les années soixante. Personnellement, je passe à ceux qui ont monté des cartouches Clavin ou ont repris leur engine. Pour les autres, même si cela n'est pas le modèle de "super sport" sur la route elle a son style bien particulier et son aspect la dénote de toutes les autres sportives point final !! Le modèle 2007 sera également agrémenté de garde-boue de couleur assortie à la robe de la machine et elle sera disponible en Red ou en Black. Beaucoup seront ravis d'apprendre qu'il va avoir un sacré rafraîchissement des proesses techniques de la Thruxton. Elle est le twin le plus puissant de Triumph même si elle n'est plus depuis longtemps l'unique modèle de 865cc et cela va continuer grâce à des arbres à came plus pointus et à des silencieux un peu plus légers. La puissance va ainsi passer à 70cv, et le couple maximum sera légèrement plus élevé aussi. Le châssis reçoit des jantes alliage, une roue avant de 18" au lieu de 19, et un plus gros disque de frein avant qui fera désormais 320mm.

# CRUISER CONTROL



MÊME si elle a été forte, Triumph a répondu à la pression d'augmenter le moteur de la Rocket III. C'est quand même le 2294cc triple est toujours le plus gros cylindré à ses côtés, à tout dire que ce moteur convient à 95% des propriétaires qui trouvent ses performances excellentes ou très bonnes (ce qui nous laisse encore ce petit 5% d'insatisfaits grincheux – et ce n'est pas sûr que ceux la soient capables d'ouvrir les gaz en grand). Le plus gros

moteur de la gamme a disparu des cotés de la Daytona 675 au Japon et elle est le top des ventes Triumph au Canada. Elle semble donc, sans plus d'attente et en bois à l'air de globe. Le seul changement pour 2007 est que les couleurs Yellow et Graphit, que tout le monde ignorait, sont supprimées, ne laissant que le Black et le Red.

La Rocket III Classic reste inchangée elle aussi – c'est à mon avis la confusion qui règne auprès de beaucoup de gens entre la Classic et les modèles Rocket standard. Pour la petite histoire, la Classic a un guidon tourné en arrière, des repose-pieds larges, un siège d'une seule pièce, une peinture à deux tons, un couvre arbre à cames chromé, et des silencieux coniques let non coupés. Pare-brise, valises et autres sont des accessoires qui peuvent s'adapter aux deux modèles. La peinture deux tons est aussi réservée à la seule Classic. En 2007, cette moto sera disponible en trois nouvelles couleurs : Blue et White plus deux versions de Black et Red, une avec du lignage doré, l'autre argenté.



Le cadran passe au noir pour '07.



## LA GAMME 2007 CLASSIC & CRUISER



[cotentinbritishbikes.free.fr](http://cotentinbritishbikes.free.fr)

LES ventes cumulées d'America et de Speedmaster font 10% des ventes totales de Triumph, et plus de la moitié des America construites l'an dernier ont été vendues aux U.S.A. Comme la population du cru préfère manifestement ces cruisers anglais, ils ne doivent pas trop se préoccuper des silencieux qui les équipent. Des deux modèles, c'est l'America qui est la plus profondément remodelée, car autant que les modifications esthétiques citées plus haut, elle reçoit aussi une selle passager plus grande, un pare-chaîne chromé, et elle échange ses roues d'origine avec des roues moulées, caractérisées par un rayonnage très différent de celui de la Speedmaster. Ce qui est quand même un peu plus important c'est que l'America va désormais hériter du moteur 865cc de la Speedmaster, en remplacement de son bon vieux twin parallèle de 790cc. La puissance de pointe sera réduite, mais le couple va augmenter de 15%, de 60 à 69Nm à 4000 tr/min. On notera également qu'elle sera équipée de leviers de frein et d'embrayage réglables. Si on fait le bilan de tout cela on s'aperçoit que désormais une America, c'est une Speedmaster avec un simple disque à l'avant !!



Le modèle qui a le plus grand succès, la Speedmaster fait, tous pays confondus, la meilleure vente de Triumph en Suède. Cela semble étonnant pour un pays aux goûts, même en tenant compte du bien connu penchant scandinave pour les Américaines. Ce qui est amusant, c'est que la

Speedmaster est accompagnée d'une gamme de vêtements qui ont été conçus spécialement pour elle. Ces vêtements sont disponibles chez les revendeurs de la marque.

Entre temps plein de choses arrivent à la Speedmaster, qui est embellie par de nouvelles jantes moulées, dont l'alliage de haute qualité assurera une plus grande résistance à la corrosion, elles n'auront donc plus besoin d'être laquées. Le fait est présenté comme un avantage dans la mesure où leurs propriétaires pourront partager leur finition en les polissant, c'est absolument certain, cette activité hautement colorifique admet sans nul doute les gens de Norrköping et de Växjö à se réchauffer durant les longues nuits de janvier. En ce qui me concerne, vu ma paresse et mon aversion au nettoyage de roues, je dois dire que cette option me semble pour le moins curieuse. De toutes façons, personne ne va venir vous reprocher une finition de roue - couleur noir huile de chaîne + 7.

Les gens de Triumph se sont efforcés de rendre leur machine de culture et d'explorer de l'Alaska jusqu'au Brésil, comme dans les années cinquante. Un esprit de ce genre est devenu un mythe. Les vides de l'Alaska et le Brésil n'ont pas été explorés, mais les gens de Triumph ont fait leur mieux pour que les bas de foulard soient polis et non plus laqués. Le fait est que les gens de Triumph ont fait leur mieux pour que les gens de l'Alaska et du Brésil aient une machine qui leur ressemble.

Un autre point intéressant chez les cruisers va venir du système d'échappement qui va être interchangé entre les modèles Speedmaster et America suite aux informations venues des USA qui ont finalement convaincu Triumph que la plus vive des machines, c'est à dire la Speedmaster devait avoir les échappements coupés en deux. Cela ne semble pas être une erreur aussi cruciale que celle de mon beau-frère se faisant percer par erreur la mauvaise oreille lorsqu'il avait dix ans mais je pense qu'il vaut mieux mettre les choses au point. Je suis sûr d'avoir découvert deux ou trois petites choses, mais malgré tous les bruits qui courent et les études ultra secrètes sur tout un tas de nouveaux modèles, je n'ai pas été fichu d'en savoir plus... Désolé !!

cotentinbrishbikes.free.fr

# YOURWORLD

LES NEWS DU RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

## UPFRONT avec Bertrand Goyez

Bienvenue dans l'édition d'automne du Torque et sa nouvelle formule "Your World" consacrée au club Triumph.

En constante évolution et soucieux de vous satisfaire, nous travaillons pour vous proposer des pages encore plus attractives et qui vous donneront envie de partir avec le Riders Association of Triumph ! Un calendrier plus clair pour préparer vos sorties locales et nous vous invitons à visiter notre site [www.triumph.co.uk](http://www.triumph.co.uk) sur lequel vous allez retrouver tous les compte rendus et les photos des derniers Raids.

Des pages qui sont mises à jour régulièrement pour vous tenir informé de l'actualité du club.

Enfin, sachez qu'à cette période de l'année et déjà depuis plusieurs semaines, nous travaillons déjà sur le calendrier 2007...

Alors, à vos agendas, car dans quelques semaines nous serons en mesure de vous donner les premières "endz" vous de la prochaine saison !

Une bonne occasion de venir partager de bons moments. Bonne route !



Bertrand GOYEZ/R.A.T., 19, Bd Georges Bidault  
Crosby Beaubourg, 77 437 Nante La Ville  
Tel : +33 (0)11 64 62 34 52, GSM : +33 (0)6 80 02 03 93,  
[bertrand.goyez@triumph.co.uk](mailto:bertrand.goyez@triumph.co.uk)

### EN BREF... EN BREF... EN BREF... EN BREF...

#### Le site web mis à jour...

Pour plus de photos, de reportages et d'informations sur le club, rendez-vous vite sur [www.triumph.co.uk](http://www.triumph.co.uk)

Vous y trouverez des photos (rubrique "Reportages photos"), des compte rendus (rubrique "Actualités & Reportage") mais aussi tous les détails des prochains événements locaux, nationaux ou internationaux.

#### 927kms en une journée sur une Daytona 675 !

C'est ce qu'a fait Emmanuel, client de Dugonard/Motession (GB) et membre du R.A.T. pour venir au Triumph at Ace Café du 11 juin dernier...

Retrouver son récit de cette journée hors norme sur [www.triumph.fr](http://www.triumph.fr) rubrique "R.A.T. - Actualités & Reportages".

#### Newsletter R.A.T.

Vous voulez recevoir la Newsletter mensuelle pour avoir encore plus d'infos sur les activités du club ?

Pas de problème, envoyez un mail à Bertrand Goyez ([bertrand.goyez@triumph.co.uk](mailto:bertrand.goyez@triumph.co.uk)) afin de faire partie de la liste de diffusion.

A ce jour, 063 650 personnes la reçoivent...

#### Kit écusson et pin's R.A.T. '06

Il en reste encore quelques uns !

Alors, n'attendez plus si vous souhaitez le recevoir...

Envoyez vite à Bertrand Goyez une enveloppe format 11x22, affranchie à 0,82 € et libellée à votre adresse.

#### Raid de Bretagne :

Pour une première expédition, le Raid de Bretagne aura tenu toutes ses promesses. Météo capricieuse, ambiance bretonne, et panoramas fabuleux, les participants auront ainsi pu goûter en 2 jours aux délices de cette terre de légende. Le samedi matin, les différents participants ont découvert la côte de Bénodet à Quiberon pour accoster à Port Marie où les attendait les fameuses criques au fruit de mer de la criperie le Rétro. Le retour, en passant les alignements de menhirs de Carnac après le port de la Trinité sur mer, aura suscité l'imagination de plusieurs d'entre nous. Une dernière halte au port de Concarneau et sa ville dose avant

Pervenir à l'hôtel Armorik, et ce fut l'occasion de savourer une bonne bière bretonne bien méritée. La soirée était consacrée à la répétition de cette journée par une apothéose faite en couleurs, avec danses, danses et musiques celtiques, où chacun pu exprimer son talent. Même nos amis anglais s'y sont mis ! Tout ce en dégustant les saveurs du terroir... Le lendemain, il y eut une brume mystérieuse pour recouvrir ce défilé de 40 motards au départ d'une belle balade qui nous emmenait de Bénodet à côté de Roscoff. Puis, après la traversée des Monts d'Arrée, le soleil fit danser ses rayons vers Morlaix pour remercier tous ces valeureux motards d'avoir pu certains traverser la Manche ou d'autres la France. Ce fut la récompense à Santec, jolie station balnéaire près de Roscoff, avec ses kilomètres de sables blancs et son resto de spécialités de fruits de mer qui attendait notre groupe, satisfait des routes rencontrées au cours de ce week-end.

A vous tous qui avez participé ou ont envie de participer, Kenavo ! A bientôt au Raid de Bretagne 2007...



**Triumph Day at Ace Café : une légende et un mythe !**

Le 11 juin dernier avait lieu le Triumph Day au célèbre Ace Café. A cette occasion, le R.A.T. français avait organisé un « petit » Run express pour se rendre à cette manifestation où étaient attendues 3000 Triumph !

Et ce sont 57 personnes sur 44 machines venues de toute la France qui se sont retrouvées de bonne heure à Calais et sous un beau soleil. Après une rapide traversée de 30mn par le tunnel sous la Manche, pas de temps à perdre et il faut vite s'habituer à rouler... à gauche ! 2h plus tard et après une traversée un peu fastidieuse de Londres lencore, toutes mes excuses !!, c'est sous un soleil de plomb que la troupe faisait une arrivée très remarquée. 44 motos qui arrivent, cela ne passe pas inaperçu !

Mais ce n'est rien comparé au parking de l'Ace Café qui compte à l'arrivée du groupe pas loin de 800 machines ! Cruiser, Classic, Sport, toutes les Triumph y sont présentes et toutes, années confondues...

Un corner Rocket III permis d'admirer des personnalisations très colorées et d'écouter les 2 Rocket françaises du voyage ! Durant une bonne partie de la journée, chacun se remplis la tête d'images : ici, un club de Triumph de la belle époque et parlant français, restaurées, là, une préparation ou un groupe de



fans aux affaires, très 60's...

Dans l'après-midi, certains décidèrent de faire un peu de tourisme dans Londres pendant que d'autres reprenaient la route pour Folkestone et y prendre une pause en terrasse d'un pub. Dans le shuttle, tous avaient la tête remplis de belles images et de souvenirs. Et ils pourront tous dire : le Triumph Day at Ace Café, j'y étais !!

**Les 100 Cols du R.A.T. France : 25 000 virages de bonheur.**

30 Triumph au départ de Saverny, cette charmante petite ville alsacienne, en ce Samedi 17 juin, pour un raid où alliait être lertité et émotions.

Près de 500 km, 15 cols et douze heures de route après avoir nous retrouvés dans le Jura au cœur de la Savoie française. Le lendemain c'était dimanche, en principe un jour de repos, pour rompre la tradition nous avons fait 400 km et passé 14 cols alpins. L'ambiance et les marmottes qui traversaient la route aidant, tous le monde se retrouva à Bonneval sur Arc épuisé mais ravi.

Pas le temps de flâner au pied de l'Iseran, la grande esquisse s'annonçait avec une douzaine de cols mais quels cols !! Galibier, Vanoise, Allas... On dépassait allègrement les 2000m d'altitude et c'est au milieu

de la neige que nous allions penser une bonne moitié de l'étape. Ceux qui ne se sont pas trompés dans le road book ont pu découvrir les étendues sauvages du Val d'Alais avec ses troupeaux en liberté et ses merveilleuses prairies recouvertes d'orchidées. Arrivés à Castellane, le raid était à sa plénitude, plus personne ne pensait à la fatigue.

Le lendemain nous rejoignons les Cévennes. Il faisait grand beau et la

douzaine de cols répartis entre les Gorges du Verdon et la Vallée de la Cèze en passant par le Ventoux, furent de grands moments de plaisir. A Saint Germain de Cabrière, l'ambiance ne chuta pas et la soirée fut mémorable. Mondial de foot oblige !!

Le cinquième jour de ce raid s'annonçait comme Le Jour avec 30 cols à passer. Au programme, les Cévennes, les Corbières et la

Mariage Noire pour terminer aux cotétoirs des Pyrénées.

Certains ont eu le temps de faire du tourisme, d'autres se sont un peu reconvertis dans le jardinage mais tout le monde s'est retrouvé plus ou moins tôt à Alet les Bains autour d'un cassoulet traditionnel. On s'est calmé pour rejoindre Cahors et son Pont Valentré car cela commençait à sérieusement tirer sur les bras. 5 pauvres petits cols au programme il fallait se préparer pour la dernière étape.

Plus que 12 cols à faire pour atteindre la barre des 100. Nous les avons fait le dernier jour dans le Centre de la France jusqu'à Aubusson pour retrouver les Triumph National Days. Nous ne fûrent pas gâtés par les Ponts et Chaussées qui avait sévit au niveau du gravier mais le soir à l'hôtel tout le petit monde était bien là, fiers de pouvoir enfin arborer le tee-shirt qui prouvait qu'ils l'avaient fait.

100 Cols, en une semaine, même pas peur !!

Note : Il y avait des équipages lors de ce Raid, et bien messieurs, sachez bien que vous pouvez être fiers de vos passagers, faire un panel raid sur le siège arrière d'une moto, c'est une sacrée preuve d'amour !!



**Raid des Volcans d'Auvergne : canicule !**

Du 30 juin au 2 juillet derniers, ce sont une quarantaine de participants venus de Grande Bretagne, Suisse, Allemagne et France qui s'étaient donnés rendez-vous à Issoire pour participer à cette 3ème édition du

Raid des Volcans d'Auvergne. Ils ne furent pas déçus par la qualité d'accueil de l'hôtel, le Pariou, avec chambres spacieuses et climatisées ET piscine ! Un vrai bonheur avec la canicule qui régnait depuis le début de la semaine...

Samedi matin, en route pour une balade d'environ 300km au cœur du Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne en commençant par les superbes gorges de l'Allagnon puis St Flour et sa ville haute et Murat.

La fraîcheur fut bienvenue au Col d'Entremont (1270m) et la montée au Pas de Peyrol (1588m) fut un vrai régal : soleil magnifique, température idéale et paysages splendides !

Ensuite, descente par le cirque de Falgaux, le Col de Neronne pour déjeuner dans le village typique de Sales.

Au menu : pain et truffade !! L'après-midi, la canicule écrasante fut en partie évitée grâce à un road book qui faisait la part belle à des routes au frais bu en altitude...

Mauriac, Bort les Ombres, les Gorges de la Rhue, la Forêt de Maubert et quelques jolies routes à 1000m d'altitude.

Malgré quelques portions largement gravillonnées, cela n'empêcha pas le bon plaisir des participants qui rentrèrent à l'hôtel, un large sourire au lèvres.

Certains s'empressèrent de « piquer une tête » dans la piscine pour le rafraîchir avant de passer à table pour un dîner très apprécié. La soirée fut passée à compter les découvertes faites tout au long de la journée sur les routes auvergnates.

Dimanche, une dizaine de membres du R.A.T. Pack Moto Plus

accompagnés du concessionnaire et de leur Pack Leader rejoignirent la troupe européenne pour la journée.

Une légère modification du road book dut être faite en dernière minute pour cause de DDE zébrée !!

Mais l'essentiel fut préservé : Murat, Parc Régional des Volcans, Puy de Dôme avec une vue sur l'Auvergne à 360° ! Impressionnant !! Pour finir en beauté, la Roche Sanatoire et la Roche Tuilière et enfin le mont Dore et le Puy de Sancy...

Sans oublier un déjeuner dans un buron avec bien sûr un succulent ailgot !!

Au final, ce sont des participants repus, la gastronomie locale ayant été largement « explorée », et enchantés d'avoir pu découvrir cette superbe région avec ses routes vierges à souhait et peu fréquentées.

Le Riders Association of Triumph tiens à remercier l'hôtel le Pariou pour leur accueil durant ce week-end ainsi que les restaurants les Templiers et le Bourgnot.



**Stage de conduite Issoire 2006 : succès confirmé...**

Ce dernier stage de la saison a réuni tout simplement ce sont 35 participants qui se retrouvèrent sur le circuit auvergnat.

Pour cette journée de formation, les pilotes formateurs étaient Cyril Blazyn, pilote 1000cc Triumph, toujours en tête du championnat de retour de Pau, où il venait de remporter sa 3ème victoire consécutive et Serge Nuques, pilote officiel de la Préspatule de Groland, célèbre pour ses factées lors du Moto Tour 2004 qu'il remporta néanmoins...

Lors du briefing général, deux groupes furent constitués afin de

respecter les niveaux de chacun et de répondre aux attentes de tous.

Ainsi, Cyril en salle et Serge en piste aborderont les réglages et la théorie afin de combiner manœuvres et application en situation.

Position en virage, position sur la moto, freinage, rétrogradage, tous ces points furent abordés et les stagiaires attentifs ne manquèrent pas de poser de nombreuses questions pour éclaircir tel ou tel point...

Aux dires des deux pilotes, les progrès furent nettes et durant l'après-midi, lors du débriefing vidéo, les corrections furent apportées preuves en image.

Au final de cette journée, chacun avait parcourus une centaine de kilomètres sur le circuit et reçu un enseignement professionnel et adapté. Pour les uns, cette journée était un plus indéniable pour leur sécurité sur la route.

Pour les autres, exploiter la puissance de leur machine et aborder le pilotage sportif sous les conseils de professionnels fut un réel plaisir. Merci à Cyril et Serge pour leur participation à ce stage et merci à Eric/Moto Plus - Aubière pour le prêt de ce matériel d'exercice.

En 2007, le Riders Association of Triumph planifiera à nouveau des stages de perfectionnement/pilotage.

N'attendez pas la dernière minute pour réserver car pour un meilleur enseignement, le nombre de places est toujours limité...



Cédric Jérome - Bureau Triumph.com/auvergne



### Corsica R.A.T. Tour – 5/11 novembre

Il reste encore quelques places pour ce séjour que tout motard rêverait de faire au moins une fois...  
La Corse à moto ! Pour les uns, l'enfer, pour les autres, le paradis ! Pas de compromis, c'est sûr...

Depuis quelques années, beaucoup de routes ont été refaites et sont un vrai régal à parcourir et toujours dans un décor somptueux. Alors pourquoi se priver ?

Chaque jour, vous découvrirez une nouvelle facette de l'île de Beauté avec des parcours n'excédant pas 250km.

De quoi prendre votre temps pour profiter de la douceur Corse. Pour ce Raid, nous privilégions la convivialité et c'est la raison pour laquelle il n'y a que 30 places.

Donc pas une seconde à perdre pour inscrire à votre palmarès des R.A.T. Raids le Corsica '06 ! Tarif : 500 /pers incluant transport A/R en cabine de 2 + transport des motos + repas à bord (B/R compris) + petit déjeuner, 1/2 pension à l'hôtel (apéritif, vin et café compris) chaque repas, road-books, remise des prix, cadeaux souvenirs, assistance technique 24/24h



### A venir ...

#### Raid des Châteaux Cathares – 22/24 septembre

Quand vous avez des lignes, nous serons à quelques jours de ce Raid + hors du temps + !

80 participants pour un incontournable de la saison...  
Surveillez le calendrier 2007 si vous avez manqué l'édition '06 !



#### Raid de Monaco/Menton – 6/8 octobre

Campement bain fînr à la saison des R.A.T. Raids ? Et bien en participant à ce célèbre Raid qui au fil des années a acquis les lettres de noblesses.

Au programme : prestige, convivialité et belles routes  
Prestige, avec un hébergement au superbe hôtel Napoléon ([www.napoleon-menton.com](http://www.napoleon-menton.com)), situé sur le front de mer à Menton !



Piscine, salle de remise en forme, chambres climatisées...  
Ceux qui sont venus les années précédentes vous le diront : c'est bien agréable de faire un R.A.T. Raid dans un 3\* !

Convivialité ! La légendaire bonne humeur de l'équipe du R.A.T. Raid Moto Deschamps de Nice aura vite fait de vous mettre à l'aise et les rencontres avec Suisses, Anglais, Italiens ne manqueront pas d'enrichir votre carnet d'adresses...

Belles routes...  
Pour cette édition '06, toute l'équipe du R.A.T. Raids s'est mise en quatre pour vous emmener à votre rythme sur les plus belles routes de la région avec un programme des plus alléchants. Jugez plutôt : Sospel, Col du Turin, La Bollène, vallée de la Vésubie, col des Felnes, St Auban, St André des Alpes, route Napoléon...

Autant dire que vous allez en prendre plein les yeux ! N'oubliez pas votre appareil photos...  
Alors ? Tentez ? N'hésitez plus une seconde et réservez immédiatement pour LE Raid de fin de saison. Le tarif est de 190 /pers (200 pour les non-membres) pour 2 nuits (chambre double) et 3 repas. Réservez vite car les places sont limitées !

Une nouvelle présentation plus claire et plus lisible du calendrier des R.A.T. Packs. En un coup d'œil, une vue sur le prochain trimestre ! Pour plus d'infos

septembre



22 - 24

**R.A.T. Rallye des Châteaux Cathares**

En route pour un week-end hors du temps...  
R.A.T. Pack Moto Move/Linings & R.A.T. Pack Corsuaille  
Moto/Quimper

23 - 25

**Factory Run**

Une bonne occasion pour aller visiter l'usine Triumph avec votre congrès !  
R.A.T. Pack Access  
Machine/Lander



24

**Run**  
Zane Rouge 33/Bordeaux

**Run du Lac d'Issarlès**  
R.A.T. Pack Millennium/Moto/St Etienne

**Run de Thise**  
R.A.T. Pack Triumph Strasbourg

26 - 7 OCT

**Spain Adventure Tour - NEW !**  
13 jours pour découvrir une Espagne mystérieuse, traditionnelle et chatoyante

octobre

6 - 8

**Raid de Monaco/Menton**  
Un classique du calendrier pour bien finir la saison des R.A.T. Raids.

6 - 9

**R.A.T. Rallye du Raid de Monaco/Menton**  
Et pourquoi pas un week-end sur la Côte d'Azur ?  
R.A.T. Pack Moto Evolution 2/Metz  
R.A.T. Pack Supermotoziana (Côme)

**Run de Toulouse**  
R.A.T. Pack Sideways Moto/Tours

**Run des Bauges**  
R.A.T. Pack Moto Footing/Seynod

**Run sur la Route des Moines**  
R.A.T. Pack Cymoult/Moto/Quimper



15

**Run d'octobre**  
R.A.T. Pack Boxer Bike/Toulouse

**Oktoberfest Run**  
R.A.T. Pack Roussillon  
Moto/Lyon

21 - 23

**Factory Run**  
Au programme de ces 2 jours : la visite de l'usine Triumph !  
R.A.T. Pack Access  
Machine/Rennes

22

**Run des Réchauffés**  
R.A.T. Pack Moto Evolution 2/Metz

**Raid de Corse**  
La Corse ! Chaque motard en rêve...



contactez votre concessionnaire ou rendez-vous sur [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com)

**novembre**

**5**  
**Run de la route Bigouden**  
 R.A.T. Pack Cornouaille  
 Moto/Quimper

**12**  
**Last Run**  
 Pour bien finir la saison  
 R.A.T. Pack Roussillon  
 Moto/Lyon

**18**  
**Diner Party**  
 Une petite soirée pour faire la fête !  
 R.A.T. Pack Power Bike/Troyes

**Anniversary Party**  
 Un anniversaire, ça ne peut pas se manquer !  
 R.A.T. Pack Boxer Bike/Toulouse



**décembre**

**9**  
**Diner Party**  
 R.A.T. Pack Sideways Moto/Tours

**10**  
**Run de décembre**  
 R.A.T. Pack Boxer Bike/Toulouse

**Run Léonard**  
 R.A.T. Pack Cornouaille  
 Moto/Quimper



**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 (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 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 Marne La Vallée, France.

NOM : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

Tel : .....

Mail : .....

N° de Membre : .....

Date de validité : .....

Machine possédée : .....

N° de chéquier : .....

Veuillez trouver ci-joint le règlement pour la participation de .....  
 personnel(s) peut : .....



TRIUMPH  
VÊTEMENTS

The Classic Attitude



\* La Classic attitude

GO YOUR OWN WAY

La gamme de vêtements 2007 disponible dès novembre chez votre concessionnaire Triumph  
Modèle présenté : Blouson homme Rivton