

TRIUMPH

Numéro 42 - Hiver 2006

MAGIE DU TWIN

DES AMÉLIORATIONS PLEIN LES YEUX



cotentinbritishbikes.free.fr



SOMMAIRE



TORQUE42

www.triumphmotorcycles.com

4-7 News

Vu de l'intérieur.

8-13 Les Twins parallèles

Un comparatif des America et Speedmaster modèles 2007.

14-15 Triumph Tridays 2006

En Août à Newchurch.

16-21 Horizons

Une semaine d'événements Triumph.

22 Personnalités en Triumph

L'acteur britannique Hugh Laurie.

24-27 Histoire

Tout a recommencé en 1991.

28-29 Sport

En Italie, les coupes Speed Triple et Thruxton.

30-31 Accessoires

Les nouveautés du catalogue 2007.

32-33 Un jour avec

Les dessins du département textile.

34-39 Un anglais chez les japonais

Leumon au Japon, un maître de plein devenir.

40-45 Voyage

En Libye, Giovanni ne se prive pas de désert.

46 Le courrier des lecteurs

Vos Triumph du monde entier.

47 Conseils

Gardez votre moto impeccable.



cotentinbritishbikes

TORQUE est publié trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd,
PO Box 83, Hinchley, Leics, England, LE19 3ZF
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 le contenu des affirmations faites dans le magazine.

Adoptez 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 avec 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 de vous appuyer au manuel du propriétaire pour la conduite de la moto. Utilisez des pièces et accessoires non-Triumph pour modifier votre garantie.

CONTACT

l'espère que l'année 2006 a été triomphale et que vous avez pu concrétiser toutes ou parties de vos résolutions. N'en ? Histoire de vous remettre ce que j'ai fait, et vous vous raconter la mienne, d'année. Étant frère et mère j'ai fait le tour de nos filiales étrangères, cela veut dire que j'ai pris 19 avions, perdu une fois mes bagages, subi un détournement (pour raison technique), reçu deux envois de boîtes en plein vol, visité pendant 24 heures l'aéroport d'Amsterdam et vécu sur le campus de State College en Pennsylvanie par un vent de force 8 l'alternance le plus effroyable de toute ma vie. Il y a des moments où je regrette de ne pas pouvoir me déplacer uniquement en Triumph. Durant la même période nous avons travaillé sur le programme 2006 et commencé à étudier celui de 2007. Histoire de donner le tout à la fois participer à une paire de bicyclettes, comme serrer la main aux 250 visiteurs de la nocturne sports ouvertes de Fort Worth, ou d'apercevoir les 1200 invités qui ont tenu écartés lors de l'ET-Night à Harlowood.

Après avoir participé au raid des Pyrénées j'ai même plus eu de temps que la célèbre marque du Torque. Après, il y a eu les TriDays mais malgré toute ma fatigue réaliser à m'y être assis est d'y réaliser cette année mieux qu'en 2007. Je vous y renouvellerai. Les TriDays furent l'un de ces événements gratuits qui permettent les rencontres, les échanges et la découverte de multi-activités en Triumph. Cette année les concessionnaires ont de plus en plus développé leurs prises R.A.T.Packs et la multitude des événements organisés dans le monde entier est assez impressionnant même ce n'est pas fini.

Si vous n'avez pas encore rejoint le club, il est temps de le faire. rejoignez-nous maintenant sans payer et bénéficiez de nombreux avantages aux prochains événements. Si vous avez des comptes rendus de ceux qui sont terminés, j'ai toujours l'air de par un super voyage au Japon, un déplacement qui m'a absolument enchanté tant sur le plan humain que sur le plan professionnel. Vous découvrirez comment Triumph est arrivé à un certain niveau et continue à se développer au pays du Soleil Levant en futur prochain reportage page 34 de cette revue.



Au Japon avec les gens du cru ! Simon Carter - Éditeur



Réabonnements

Qu'est-ce que Betty Miller, Woody Allen et votre affiliation au R.A.T. ont en commun ? Eh bien, ils partagent la même date anniversaire, le 1er décembre !

En tout juste 12 mois d'affiliation gratuite, plus de 40.000 d'entre vous se sont inscrits "en ligne" pour s'abonner à Torque. Alors que Betty et Woody n'ont qu'à attendre l'arrivée de cartes postales, pour fêter leur anniversaire, ce n'est pas tout à fait pareil pour vous. Il va vous falloir effectuer une base sur le site www.triumphmotorcycles.com pour renouveler votre adhésion et surtout continuer de recevoir Torque en 2007.

C'est simple, à vous faut juste rentrer vos coordonnées d'inscription, vérifier si tout est OK, si ce n'est pas été changé par rapport à l'an dernier (renouvellement de moto, changement d'adresse, etc...) et si vous n'avez plus qu'à cocher une case pour confirmer votre affiliation. Si vous ne vous souvenez pas de votre mot de passe ou de vos données d'entrée, suivez les instructions à l'écran. Si vous voulez vous inscrire maintenant, ne reportez pas cela à plus tard ! Une première inscription au R.A.T. prend moins de 10 minutes et elle vous assure de fait que le magazine Torque vous parviendra directement en 2007.

En espérant toujours vous compter parmi nous en 2007. Merci de votre soutien !

Rocket III - Record de vitesse

Bob Walton Jr. est désormais inscrit sur les tablettes car il a battu le 14 août dernier à Bonneville Salt Flats, avec un parcours effectué à 140.401 miles/h.



guidon de son « Texas Rocket » sponsorisé et préparé par EuroSport Cycle et Perry's Motorcycles de Fort Worth, le record de vitesse sur terre dans sa catégorie lors de la Semaine de la Vitesse 2006. Le propriétaire de la machine, Wild Bill Powell, peut affirmer aujourd'hui qu'il possède la moto de classe « 3000 Production à arbre à cardes en tête », la plus rapide. Ce « Texas Rocket » est désormais le plus vélocé des cruisers qui ait roulé dans ces plaines... et c'est un Triumph !



Triumph gagne le championnat de France d'endurance

Un grand BRAVO à notre concessionnaire Triumph CENTRAL TWIN AVENUE (71) qui a gagné le Championnat de France d'endurance dans la catégorie 600cc. Il monte sur la 1ère marche avec sa Daytona 675. Félicitation à toute l'équipe.

Operation Sprint ST

Offre de reprise + kit valise à 1 € jusqu'au 31 décembre 2006. Triumph cumule les offres sur la Sprint ST 2006. Les sacoches sont offertes pour 1€ de plus.

La reprise de votre moto au prix de l'Argus + 1200 €*

La Sprint ST est le modèle transcontinentale de la gamme. Découvrez celle que vous attendez pour la vie de tous les jours ou pour parcourir le monde.

La Sprint ST 1050cc 2006 est une véritable joyeuse GT avec à l'aise sur les longues distances que dans les virages serrez allant, équilibre, puissance et ergonomie. Une vraie GT à la case.

Aussi disponible équipée d'un freinage ABS. Prix de vente conseillé : 11900 € TTC - version ABS 12700 € TTC. Renseignez-vous vite auprès de votre concessionnaire.



Mises à jour du site Triumph

Vous pouvez désormais découvrir la gamme complète des accessoires et vêtements « on-line ». Ces pages récemment mises à jour vont vous offrir tout un choix de photos et de détails sur la totalité de la collection Hincley. Vous allez pouvoir de chez vous choisir parmi la totalité des accessoires pour votre moto

ou et même comparer les couleurs d'une nouvelle combinaison avec celle de votre Speed Triple, pour cela, rendez-vous sur le nouveau site, www.triumphmotorcycles.com.



Triumph engagé au Moto Tour



Triumph remercie son concessionnaire de Touion, Boxer Triple, pour sa participation au Moto Tour.

Il a rebasé son pari, avec une Daytona 675, en montant sur la deuxième marche du podium. Bravo à la concession 'Boxer Triple' et à Jehan D'oregix son pilote.

Triumph au Bol d'Or



Triumph remercie son concessionnaire STRIKE MOTO (01) pour son engagement au Bol d'Or. C'est avec une Daytona 675, que l'équipe est allée jusqu'au bout de cette très mythique course et se classe 2ème en catégorie OPEN. Bravo à Eric et à son équipe.

Pensez fêtes ... Pensez Triumph

Vous ne savez pas quoi offrir à votre chéri et tendre pour cette fête de Noël ? Ne cherchez pas bien loin ! Avec plus de 60 nouveaux articles vestimentaires et accessoires, le nouveau catalogue Triumph va faciliter vos recherches et vous permettre de trouver le cadeau idéal au sein de sa collection 2007.

Pour être à l'heure, choisissez l'une des trois nouvelles montres de la nouvelle collection. Au top vous trouverez le Chrono Carbon II, boîtier en acier inox de 43 mm et cadran en fibre de carbone, et dans la série Sport Classic vous y trouverez le Ladies Diamond Chrono et ses 8 diamants incrustés dans le cadran.

Dans la gamme accessoires vous trouverez plusieurs de cadeaux depuis la boucle de ceinture jusqu'aux boutons de manchette, en passant par les porte-feuilles et autre serviette de plage. Les petits fans de Triumph pourront également être gâtés car nous leur proposons une toute nouvelle série de T-shirts et de bonnets réservés aux enfants. Pour un super Noël Triumph, rendez-vous chez votre concessionnaire !



675 : un pari insensé

Adam Tempest, Ingénieur Homologation chez Triumph Motorcycles à Hindkley est un fana de la moto dans tous les sens du terme. 2006 fut une sacrée bonne année pour lui car il a remporté au guidon de son Daytona 675 le "National UK Racing Sound of Thunder Championship".

La décision d'engager la 675 fut prise après moult discussions avec ses collègues du département Design « J'ai tanné le département vente jusqu'à ce qu'ils me mettent à disposition une machine et en un froid après-midi de janvier j'ai fait ma première balade jusque chez moi sur ma nouvelle 675 graphite » nous raconte Adam.

« J'ai testé la moto sur la route mais il a bien fallu que je me lance sur piste pour explorer à fond le potentiel de la moto. Heureusement pour moi, six jours plus tard il y avait une journée de roulage à Silverstone »

Après un essai qui s'avéra concluant, il fallait encore choisir dans quelle classe participer. Suite à la configuration moteur de la Triumph, la moto était susceptible de courir à la fois en NG Supersport 600, classe habituellement constituée de moteurs à 4 cylindres en ligne et de bi-cylindres 750 mais aussi être inscrite pour courir dans la classe "Sound of Thunder" qui accepte des bi- et des tri-cylindres jusqu'à 1200 cc.

Adam Tempest fut le seul pilote à courir en Daytona 675 Triple dans les deux championnats, cela signifiait qu'il devait dans la même journée enchaîner les deux séries de course. Il partait d'abord en catégorie « Sound of Thunder » et directement après en continuant par la série 600 cc. Entre les deux épreuves il n'avait que le temps de refaire le plein, et récupérer un peu. Tout au long de la saison cela fut une véritable gageure. Malgré ce programme infernal, Tempest arriva en 2006 à terminer 4ème au challenge en remportant quand même trois victoires, mais ce qui est remarquable c'est qu'en catégorie "Sound of Thunder" la 675 remporta le championnat. Pour finir la saison sur une note majeure, Adam assura son titre en Septembre à Donington Park en remportant trois des quatre courses d'un week-end mémorable.



Pari réussi.

Mais Adam vise encore plus haut et espère participer au Championnat British Supersport en 2007. Pour réaliser son but ambitieux il lui faut des sponsors. Si vous voulez faire part pour la saison 2007 et voir votre nom associé aux — sûrement — bons résultats, de la Daytona 675 Triple, dans cette classe des plus relevées, vous pouvez le contacter à l'adresse e-mail : adamtempest@hotmail.com.

Et à l'étranger

En écho aux succès remportés en Grande Bretagne, la 675 Daytona Triple a accumulé les victoires dans toute l'Europe.

Dans le Championnat National Grec Supersport la quatrième manche courue sur le circuit de Megara à 50 km à l'ouest d'Athènes, vit la victoire de l'équipe Triumph menée par George Perakos, un team manager des plus expérimentés. La moto était pilotée par Sakis Siniotis, vainqueur de nombreuses courses dans son pays et qui acquiert petit à petit une renommée internationale.



Même Histoire en Espagne, où Sans Penna, courant pour Team Motomarket dans les Séries Nationales Espagnoles a remporté nombre de victoires au guidon de sa 675 Daytona Triple tout au long de la saison.



cotentinbritishbikes.free.fr



Paul Wiley/www.pawlees.com

ESSAI



LES TWINS PARALLELES

Texte: Roland Brown
Photos: Jason Critchell

Nous sommes à la fin d'une journée d'automne, il y a du vent et une petite pluie baigne la route. À la sortie d'un virage j'accélère fort mon Américain sur le mouillé pour rattraper un Speedmaster. Nous sommes au fin fond de l'Essex sur une route tortueuse, c'est la toute dernière partie de notre journée de test de ces deux derniers modèles de la gamme 2007 largement remaniés.

Devant moi le Speedmaster ne chôme pas dans cette dernière courbe qui s'ouvre sur une petite ligne droite. Au guidon de mon Américain bleue je la suis de près. Pas question de perdre un pouce de terrain même si je réduis un peu les gaz dans cette folle poursuite. La paire de Triumph semble liée par un fil invisible et dévale la colline en formation serrée. Proches parentes les deux motos au design identique ont des performances équivalentes ce qui ne nous surprend guère compte tenu que désormais elles sont équipées du même moteur - le 865cc bicylindre qui, auparavant, équipait seulement le Speedmaster. Il motorise dorénavant l'Américain qui jusqu'ici devait se contenter du 790cc.

Compte tenu de cette similitude nouvelle entre les cruisers, il nous avait semblé être une bonne idée de les tester ensemble pour mettre en évidence les petites nouveautés, et peut-être même être la meilleure. L'affaire semblait bien engagée car j'avais d'excellents souvenirs de mon usage de ces deux motos à machines aux USA lors de leur présentation de presse.

Ces deux fois en Géorgie durant 2001 puis l'année suivante à Sacramento, en Californie et un an plus tard en Californie pour le Speedmaster. Un comparatif dans les mêmes conditions aurait été idéal surtout que maintenant l'été britannique pointait aux abonnés absents. Manque de chance il en était tout autrement. Blague cruelle de quelque esprit torturé ou intention prémeditée l'endroit choisi cette fois-ci n'avait de superbe que le nom... Fi de Sacramento, de Miami Beach ou de toute autre plage paradisiaque de Californie, nous étions à Southend-on-Sea, un

endroit où traditionnellement se retrouvent les Londoniens de L'East End pour passer le week-end, un lieu absolument génial où se côtoient l'estuaire triste et boueux de la Tamise balayé par le vent et les galeries de peinture miteuses qui pour tout charme ont des noms de destinations lointaines ! On ne peut pas dire que « Soutend » soit un endroit idyllique, surtout fin septembre et sous la flotte, mais nous sommes quand même y faire une véritable cure de chips et de thé le tout accompagné de saucisses géantes ou d'autres délicatesses locales dont nous a largement pourvu le sympathique personnel du K&S Cafe, un roder du bord de mer quasiment désert à cette époque. Lorsque Jason est sorti pour débrancher les motos il eut soudainement de génie.

Regardant le ciel à claqua des doigts et comme par miracle un petit rayon de soleil perça les nuages et vint lustrer les chromes de nos cruiers. Aussitôt vous les mirades n'ont de raison que par leur brièveté ! Revenons en à nos motos. En ce qui concerne les modifications pour ces modèles 2007 il faut noter le superbe design des nouvelles jantes moulées de la Speedmaster, non laquées, ce qui permettra aux amateurs de les polir un maximum. Le vent de la mer frappant les motos de plein fouet et j'avoue avoir eu sérieusement envie de les recouvrir d'une laque résistante au sel ce qu'aurait instantanément fait le monstre propriétaire

scrupuleux. J'avais un peu mal au coeur pour cette Speedmaster toute neuve et puis je me dis que cela serait une bonne occasion, une fois rentré de faire un polissage complet de la machine en n'oubliant pas les protections et le bas de la nouvelle fourche désormais en alliage plutôt que chromés.

Nous n'avons évidemment pas réussi à l'envie d'effoucher les motos, pour descendre le long du bord de mer, même s'il n'y avait pas eu cela à impressionner. J'avais instantanément choisi la Speedmaster, simplement parce que sa peinture rouge noir et noirs dorés, sur le premier identique à la couleur d'une vieille Triumph 750cc bonnevill qui avait été la machine autre fois. Ce look rétro fait une grande partie du charme des deux modèles.

Les lois actuelles réglementant les émissions sonores font que le nouveau moteur Triumph DOHC à huit soupapes fait moins de bruit que mon ancien twin cubitubé.

Une paire de réservoirs taillés en biseau équipe désormais la Speedmaster, ses anciens échappements équipés désormais d'America. Les autres différences avec le modèle précédent sont : un repose pied d'rot, redessiné, des repose pieds passagers moulés et un carter de chaîne lisse et non plus nervuré. Au démarrage fini la sensation d'effort car désormais le couple moteur est encore plus présent.

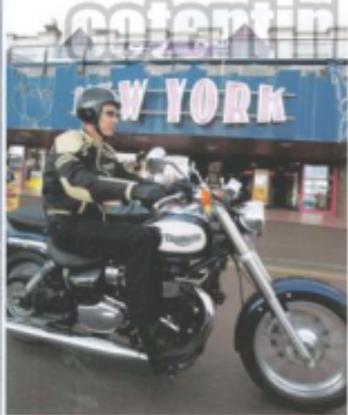
La Speedmaster reste de peu, la plus sportive des deux, et elle le prouve lorsque je la pousse sur la roue du bord de mer. Avec son guidon plat, les repose-pieds avancés et ce mono siège qui pousse le fion de mon jean à tout juste 720mm du sol, elle procure de bonnes impressions. Le point fort des cruiers de Triumph a toujours été le couple à bas régime, pour ne pas déroger à la règle la Speedmaster accélère franchement et sans à coups en 5ème depuis un peu moins que 75km. Pour un cruiser, cette moto offre de très bonnes performances. Le grand compteur kilométrique à façade blanche lui donne un petit air de « Vincent », et il grimpe rapidement jusqu'à près de 160 km/h lorsque j'ouvre les gaz et que je me raidis contre le vent. Les cruiers ne sont pas conçus pour des vitesses élevées soutenues, et ces deux-là ne font pas exception. Toutefois la Speedmaster reste raisonnablement confortable à 110 km/h, aidée en cela par son calage à 270 degrés de son vibreurin, bien plus agréable que les 360° de mon ancien twin de chez Mendon. Au

point de vue performances, c'est l'America qui a reçu le plus de modifications.

Après un bref trajet sur la Speedmaster je pris en main le large guidon de la «bleue» qui lui donne un look encore plus sympa et qui procure de meilleures sensations sans pour autant altérer notablement la position de conduite. Cela faisait quelque temps que je n'avais plus conduit d'America et je ne pouvais que difficilement me rendre compte de la différence avec l'ancienne, ce dont je me suis quand même aperçu immédiatement c'est que j'y retrouvais à bas régime le même tracé que celui qui caractérise le moteur de la Speedmaster.

La puissance maxi du moteur à gros alésage : 865cc est maintenant légèrement plus basse, 55CV au lieu de 62CV. Mais le couple maximum est passé de 60 à 69 Nm à 4800tr/m, et se fait nettement ressentir dans la plage de vitesses au cours de laquelle le moto passera le plus de temps. L'America ne dispose pas du même compte-tours que la Speedmaster dans son pannes chromé au sommet du réservoir, mais le moteur est vraiment agréable et reprend si facilement que l'absence de ce cadran supplémentaire ne gêne nullement.

L'America version 2007 est équipée d'un nouveau carter de chaîne chromé, de même que de jantes moulées en lieu et place des jantes à rayons de l'ancien modèle. Les





contenir britishbikes.free.fr



nouvelles roues avec leurs 12 rayons équidistants en alliage sont très différentes des cinq paires de rayons courbes de la Speedmaster, mais leur mode de fabrication est encore un point supplémentaire qui va rapprocher les deux modèles. En ce qui concerne le cadre, la différence n'est absolument pas flagrante non plus.

Pesant chacune un peu plus de 220 kg on ne peut pas dire que ce sont des poids plume mais il est bien connu que les conducteurs de cruisers semblent préférer des motos qui font le poids, là ils seront servis. La bonne nouvelle est que les deux motos ont des suspensions plutôt fermes et très efficaces, donnant une bonne stabilité à grande vitesse et une maniabilité neutre toute rassurante ce qui va les distinguer dans la gamme. Malgré qu'elles partagent un angle de chasse et un écartement qui ne sont pas des plus sportifs (33,3° et 153mm) et qu'elles soient équipées d'une roue avant de 18 pouces, les deux motos engagent en courbe avec un effort minimum, bien aidées toutefois par leur large guidon. L'America aurait peut-être un léger avantage sur ce point, mais la différence est quasi négligeable.

Selon les standards du cruiser, les deux motos vivent avec une neutralité impressionnante, et possèdent une bonne garde au sol. Pour affronter les routes mouillées de l'arrière-pays de l'Essex nous avons bien apprécié qu'elles soient équipées de pneus Metzler très sécurisants. Le confort de conduite reste inchangé dans les deux cas, mais le passager de l'arrière America bénéficiera d'une assise plus large de la sienne.



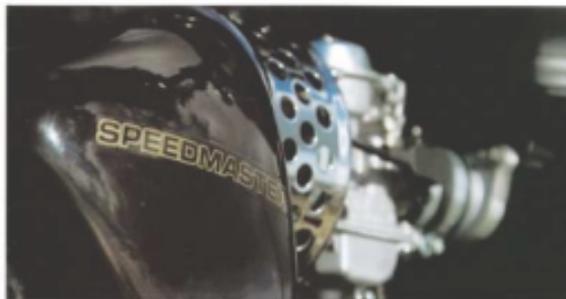
en deux petites conditions sine qua non pour que le modèle soit le meilleur choix pour tous ceux qui aiment rouler très souvent à deux.

En compensation, la caractéristique qui pourrait faire basculer le choix des néophytes solitaires est le double disque de frein avant de la Speedmaster, qui lui donne un freinage légèrement plus performant à grande vitesse que le disque unique de l'America. Cela était dit, ce n'est pas un sujet de haute importance car je rappelle que lorsqu'on lance en 2001 les motos, pensent que la moto pouvait

bénéficier d'un peu plus de puissance de freinage étaient ceux qui freinaient à un ou deux doigts là où je ne suis pas. Bien que la moto ne possède toujours pas de deuxième disque frontal, elle a gagné des leviers de freins et d'embrayages réglables, qui pourront bien répondre à cette demande.

Comme la différence de prix entre les deux modèles s'est inévitablement réduite, cette performance peut même je réjouir le coquet de leur robe. Les deux sont proposés en Phantom Black et en combinaison de deux couleurs avec ce même Phantom Black associé au Tomaco Red ou au Sunset Red. Mais la peinture Pacific Blue/New England White est réservée à l'America, alors que la Speedmaster peut se commander en Mulberry Red Monochrome.

Voilà, vous savez tout: après une journée de tests approfondis sur les routes avoisinant le Southend, à partager à la fois le déluge, le thé sucré et les 'sossidges' géants, la conclusion est que, si vous aimez la moto blanche et bleu choisissez l'America, et si vous aimez la toute rouge mieux vaut choisir la Speedmaster. Mis à part ces options couleur, les cruisers bicylindre de Triumph se valent tellement dans leurs nouvelles versions que la seule méthode honnête pour déterminer un gagnant serait d'effectuer de nouveaux essais plus complets... pourquoi pas monsieur Triumph... dans une Californie ensoleillée !!







La belle-ogreche bête devant les cascades de Kevin Carmichael.

TRIUMPH TRIDAYS 2006

Les rues de Newchurch n'avaient jamais rien vu de semblable! Les Triumph Tridays y furent le résultat de 12 mois de dur labeur. Tout est travail sur investissement en ce week-end du 25-27 août par la venue de plus de 3000 motos et qui convergent vers Newchurch, petite ville au fin fond de l'Australie consacrée totalement à Triumph pour ces deux journées mémorables.

Le week-end débuta royalement, il fut inauguré officiellement par la Reine Elisabeth II

elle-même. Sa Majesté arriva de manière originale dans un magnifique side-car beige et vert (jamais vu) accablé à une Triumph 1200 appartenant au fanatique de Triumph Olly Bree. Celui-ci était flanqué de quatre Sprint ST1 blue (copies de la Galère royale). Ses discours d'ouverture, qui nous a fait partager les secrets intimes de Buckingham Palace et ses meilleurs

vœux de succès pour les Tridays, reçut un accueil frénétique de plus de 2000 fans. La Reine quitta l'événement accompagnée par l'hymne national britannique. C'était parti pour un week-end d'activités et d'amusement en l'honneur de Triumph. Parallèlement à la cérémonie d'ouverture du vendredi soir, Newchurch s'était rempli,



SM la Reine Elisabeth II en personne ouvre les TRIDAYS!



Quelques années en arrière en compagnie des Ten Years After.

d'abord doucement, mais après 15H00 ce fut l'affluence. D'innombrables groupes de Triumphistes et de R.A.T. pads avaient enfin atteint le but dans le sillage des nombreux hôtes arrivés les jours précédents. Ils venaient de plus de 15 pays européens : Norvège, Suède, Finlande, Danemark, Pays-Bas, Belgique et Luxembourg ; il y avait aussi des Suisses et des gens du Liechtenstein. Près de cent participants venaient du Royaume-Uni, à peu près le même nombre de France et d'Italie. Ils étaient venus d'Espagne, du Portugal, de Grèce, de Slovaquie, ainsi que de Slovaquie et de Tchéquie, de Hongrie et de Pologne. En ce week-end spécial du mois d'août l'Union européenne était enfin, grâce à Triumph, pour la première fois devenue une réalité !

Le week-end était tout entier consacré à Triumph. Le cascadeur champion du monde, l'acrobate Triumph Kevin Carmichael était de la partie, faisant frissonner la foule avec ses cabrioles étonnantes. Ceux que l'adrénaline tentait moins pouvaient se rendre au Classic Corner, où était exposé une sélection de motos Triumph et Puch datant de 1900 à 1923, quand au Mégastore Triumph il a aussi la foule tout au long du week-end. Certes sur le plateau il y avait sur place une flotte de plus de 30 Triumph disponibles pour des essais. L'endroit superbe et les routes environnantes ont incité pas mal de motards à explorer le coin. Toutelois pour nombre de présents l'attraction principale des Tridays consistait simplement à se faire plaisir dans l'ambiance Triumph qui régnait dans la ville entière. Depuis les cabines téléphériques rouges jadis situées aux buettes calées Triumph les résidents de Neuschwanz avaient réalisé une



étonnante transformation. Prendre le soleil, siffler une bière Triumph en faire la fête dans les environs, c'était la manière parfaite de vivre les Tridays.

Samedi soir, les légendes de Woodstock les Ten Years After sont montés sur la scène pour le point d'orgue de l'événement. Les Lynx, Rex The Chick, Churchill et Joe Gouch ont fait entendre leur rock dans l'airée comble de Dambachau. Le succès fut tel que le public demandait encore des bis à 23:00 h. Les fans de TPA s'élevèrent, et concoururent le public jusqu'à un crépuscule fascinant lorsque ils terminèrent par leur grand classique "Going back to Birmingham".



Le dimanche fut un peu plus tranquille, cela a commencé par un petit déjeuner à la omelette de la montagne toute proche, le Wildkogel. Alors que la majorité prenait le téléphérique jusqu'au sommet, un noyau de durs en Tiger et Scrambler sont montés en utilisant les pistes. Au total il y eut près de 600 personnes qui participèrent à ce déjeuner avant de quitter les Tridays 2006 pour rentrer chez eux.

De l'avis général chacun n'avait à regret que se préparer pour les Tridays 2007. L'expérience fut excellente et nous prions vous le dire d'ans et déjà nous vous recommandons vous 2 Newchurch/uk/29 juin/juillet 2007 ! Consultez www.triumphmotorcycles.com pour obtenir de plus amples informations sur les réservations, et surtout pensez à vous inscrire à temps. Au plaisir de vous y voir !



Plus de 3000 personnes inscrites aux Tridays 2006



Christian Wötter, le roi de la collection.

7 UN SEMAINE EN TRIUMPH

ÉTÉ 2006, EN UNE SEMAINE UNE SÉRIE D'ÉVÉNEMENTS PARTICULIERS ONT FAIT DATE DANS LA SAISON DU R.A.T. LE CLUB, VÉRITABLE REFLÈTE DE LA MARQUE, EST EN CONSTANTE ÉVOLUTION. DÉSORMAIS IL VA VOUS PROPOSER NON SEULEMENT DES ACTIVITÉS AU GUIDON DE VOTRE MACHINE MAIS ÉGALEMENT TOUT UN TAS DE RENCONTRES, POUR S'EN RENDRE VRAIMENT COMPTE SIMON CARTER A PARCOURU PRÈS DE 2500 KM EN UNE SEMAINE POUR PARTICIPER À 4 ÉVÉNEMENTS MAJEURS. LA CONCLUSION DE SON PÉRIPLE : LE RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH EST LE CLUB IDÉAL POUR CEUX QUI VEULENT PROFITER PLEINEMENT DE LEUR MACHINE EN DÉCOUVRANT LE MONDE.



Photos: Ben Campbell, Jason Crechell



En route vers le London Eye



Le parking gratuit à l'intérieur du stade était l'une des raisons pour lesquelles il y avait autant de Triumps,

ROLLING STONES

Lorsque le R.A.T. pack de North City a décidé de convaincre ses membres à aller voir les Stones jouer à la maison, en l'occurrence au stade de Twickenham de Londres, ils n'ont envisagé à aucun moment d'y aller autrement qu'en Triumph. Pour arranger la chose, ils ont débrouillé pour obtenir non seulement un parking gratuit et réservé à proximité du stade

mais également une autorisation spéciale pour accéder à une voie spéciale afin de organiser des lieux le plus rapidement possible après le spectacle. Résultat des courses : Un bon nombre de machines britanniques, traversant le capota du Royaume Uni pour aller dans un endroit mythique pour les anglo-saxons retrouver le sens musical des années du rock'n roll anglais ! La parfaite combinaison à la place de l'Union Jack, et de la marque Triumph !



Les Rolling Stones. Véritables icônes du rock'n roll britannique !

LA GRANDE VIE



UNE JOURNÉE MÉMORABLE

Une T100, un Tiger et une Daytona 675 se donnent la course dans le coin de Padlock Hill, peu de temps après un troupeau d'Élé Daytona 675 déboulé en hauteur de Suïtes.

Encadrées par l'ex-coureur de GP Neil McKenna et par le pilote de Superbike

Jamie Whitham assistés de Paul Young qui l'on ne présente plus et qui court désormais en BSB Star et de Philip Mc Callen 11 fois vainqueur au TT, cette journée sur le circuit de Brands Hatch réservée exclusivement aux Triumph fut mémorable.

C'est certain, jamais l'un des plus anciens et des plus grands circuits britanniques n'a été

aussi apprécié que ce jour-là, jamais on n'a été aussi nombreux. Une manifestation mémorable, un grand succès pour tous et tous dans un cadre superbe, enfin, enfin, enfin, et ce n'est pas un vain espoir.

On se sent dans les stands qui sur le pilot, tous les ingrédients ont été réunis pour que cette journée soit inoubliable.



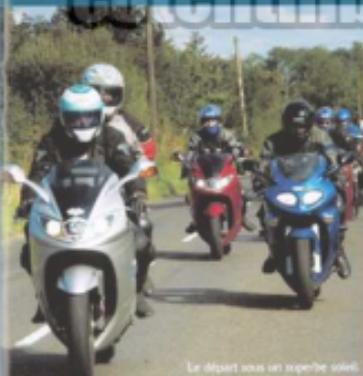


HORSE POWER

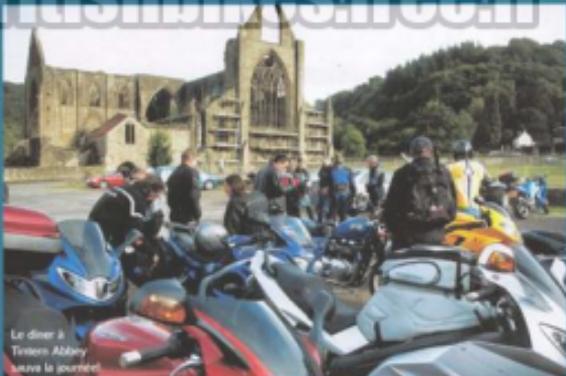
Une journée aux courses, quelle bonne idée. Le Taylor Racing R.A.T. avait eu cette sympathique et originale initiative. Le tonnerre des sabots, la chance de gagner (et peut-être de perdre) quelques livres, l'occasion d'assister au superbe spectacle d'une après-midi de courses hippiques, tout était rassemblé pour que cela soit mémorable... Ils avaient juste oublié l'impondérable typiquement gallois : le temps ! Résultat des courses : la pluie glacia à fond, le tempête inonda le circuit, et les cavaliers restèrent dans leur box. Les seuls chevaux visibles furent ceux des Triumph venues en nombre participer à cette sortie. Fort heureusement les organisateurs avaient prévu une porte de sortie avec la visite de l'abbaye de Tintern, l'un des plus beaux monuments du pays de Galles datant du douzième siècle, qui se trouvait juste dans le coin. Cela a permis à tout le monde non seulement de trouver un abri à la balade mais également de se retrouver au sec pour dîner. Pour retourner au grand galop vers l'Angleterre nous avons pris les itinéraires de campagne et en avons profité pour passer par l'impressionnant viaduc de la Severn long de 528 mètres et dont la traversée est absolument gratuite pour les deux roues, une bonne raison de plus pour voyager en Triumph.



Des Triumph dans le pont



Le départ sous un superbe soleil



Le dîner à Tintern Abbey ouvre la journée

potentinbritishbikes.free.fr

LA GRANDE VIE

ROCKET RUN

Le Rocket Run continue à être l'un des événements majeurs de l'année. L'édition 2006 a accueilli 75 Rocket III qui sont venues à Hindley visiter l'endroit où elles étaient nées. Echanges, discussions, étude d'options et modifications diverses furent le prélude entre pilotes d'une sympathique ballade dans la campagne environnante. Tant de superbes machines (tout aussi impressionnantes les unes que les autres, ce qui a fait date dans le coin et même, par endroit, provoqué un arrêt total du trafic routier pour laisser passer la caravane. Comme leurs propriétaires vous le confirmeront volontiers, une seule Rocket III attire immédiatement l'attention. Intéressez-vous donc l'échelle d'un tel nombre !



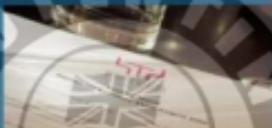


RENDEZ-VOUS CHEZ « FIFTEEN »

Emmenez quinze motards en Triumph déjeuner chez « Fifteen » le plus célèbre restaurant des Cornouailles dirigé par le grand chef Jamie Oliver, c'est déjà pas banal. Assaisonnez cela d'une superbe excursion tout le long de la côte pour gagner l'endroit où il est installé à Watergate Bay, continuez par un repas cinq étoiles et une superbe ambiance entre copains et vous aurez vécu une journée inoubliable. Certains membres du GT Motorcycle R.A.T. Pack ont hésité à se joindre à nous. Quand nous avons vu les papilles toutes gorgées des saveurs de chez Fifteen, le soleil se noyer dans l'Atlantique, nous avons bien pensé à eux. En ce qui nous concerne c'était le pied!



www.fifteencornwall.co.uk



Porte-voies vers White-gate Bay



Une superbe vue pour dîner.

Tout cela vous donne des idées ?

Pour découvrir tous nos événements tant nationaux qu'internationaux une seule adresse Internet : www.triumphmotorcycles.com

UN CÉLÈBRE RIDER TRIUMPH – HUGH LAURIE

Hugh Laurie : acteur, comédien et autrefois rameur de classe mondiale, est aussi un passionné de Triumph. Depuis la fin des années 70 c'est une vedette à la fois de la télévision et au cinéma. Nous l'avons rencontré à Los Angeles entre deux tournages de la série télévisée "House", il nous parle de ses expériences de motocycliste et de son regard pour Triumph.



Q : OÙ ET QUAND AVEZ-VOUS APPRIS À CONDUIRE LES DEUX ROUES ?

J'ai commencé de façon toute classique ! Sur un vélomoteur ZTems à l'âge de 14 ans, et j'ai passé bien du temps au milieu de la campagne !

Q : QUELLE FUT VOTRE PREMIÈRE MACHINE DE ROUTE ?

Lorsque j'eus 16 ans, mon père m'acheta une Honda 550. C'est avec elle que j'ai vraiment commencé. Cela se termina de toute une série de chutes. Pendant ce temps là mon frère aîné roula, lui, sur une Norton 850 Commando Inter-State, c'était le top à l'époque.

Q : ET AUJOURD'HUI QUE POSSÉDEZ-VOUS COMME MACHINE ?

À Los Angeles je roule sur une Triumph Bonneville. J'ai eu plusieurs Triumph avant cela en Angleterre – une Trophy et ensuite deux Daytona – actuellement j'ai également une BMW K130RS. Auparavant j'ai eu aussi une Ducati 750 mais je m'en suis séparé.

Q : QU'EST-CE QUE VOUS PRÉFÉREZ DANS LA BONNEVILLE ?

Rien à dire, c'est magique, je me régale.

Q : QUELLES SONT LES ROUTES ET LES RÉGIONS VOUS PRÉFÉREZ PARCOURIR ?

Il y a des espaces grandioses dans les collines entourant Los Angeles, mais avec des revêtements extrêmement mauvais – ce sont

en grande partie des dalles de béton dont les joints sont très marqués. Il faut tout le temps ralentir à cause des nids de poule ou des gravillons. Néanmoins les grandes courbes, le profil de la route, le paysage et le temps sont magnifiques. Le nord de la France lui aussi est superbe avec ses belles routes au milieu des haies. Et puis il y a les trancas, véritables amoureux de la moto qui vous saluent en vous croisant comme si vous étiez un ami. C'est vraiment sympa.

Q : QUELLES SONT LES DIFFÉRENCES ENTRE ROULER VOUS AUX U.S.A. ET CHEZ VOUS EN ANGLETERRE ?

La plus grosse différence sont les conditions atmosphériques. Si vous faites 200 bornes en février en Angleterre, cela peut vous prendre deux jours pour vous réchauffer. Peu importe les vêtements que vous portez, vous serez quand même transi de froid. A part cela, il n'y a pas grande différence sinon que les chauffeurs de Los Angeles semblent avoir quelque objection politique ou religieuse à tourner la tête. Apparemment leurs vertèbres cervicales se soudent dès qu'ils entrent dans une voiture.

Q : COMMENT LE PUBLIC RÉAGIT-IL EN VOYANT UN PERSONNAGE CÉLÈBRE ROULER À MOTO ?

Un jour une dame a falli y laisser la vie sur l'autoroute en tentant de me photographier depuis la fenêtre de sa Toyota. J'ai eu la peur de ma vie. J'espère au moins que la photo a été bonne !

Q : VOUS AVEZ RÉCEMMENT ÉTÉ VU ROULANT SUR UNE ROCKET III, QU'EN PENSEZ-VOUS ?

C'est extraordinaire. La Rocket III est une machine absolument formidable: elle est belle, rapide, puissante et surtout très amusante à conduire. J'aimerais bien en faire ma moto de tous les jours.

Q : J'ENTENDS PAR LÀ QUE VOUS VOUS RENDEZ QUOTIDIENNEMENT AU TRAVAIL À MOTO. QUEL EST LE SENTIMENT DE VOS COLÈGUES À PROPOS DE CE MODE DE TRANSPORT ?

Le genre qu'ils l'admettent bien ! Ils se peut qu'ils aient eu un peu peur au début, mais je continue de leur dire que personne d'autre que moi n'ai autant d'indépendance à ne pas se casser la figure.

Q : NOUS AVONS REMARQUÉ QUE LE DR. GREGORY HOUSE, LE RÔLE QUE VOUS JOUEZ DANS "HOUSE", ROULE SUR UNE VIEILLE HONDA. Y A-T-IL UNE POSSIBILITÉ QUELCONQUE DE LE VOIR PASSER SUR TRIUMPH DANS UN AVENIR PROCHE ?

Mon personnage dans "House" n'a pas un nord, ce qui implique qu'il a accusé une Honda à vil prix, si le docteur House devait finir avec une Triumph, cela signifierait qu'il aurait gagné le jack pot, et cela pourrait être la mort du feuilleton !

Avoir le bon équipement peut faire toute la différence.



cotentinbritishbikes.free.fr

Pour plus d'informations sur toutes nos pièces détachées
et accessoires, visitez www.triumphmotorcycles.com

TRIUMPH
GENUINE
PARTS AND ACCESSORIES

RETOUR VERS LE FUTUR

JE ME SOUVIENDRAI TOUJOURS DE CETTE MATINÉE DE JUIN 1990. J'AVAIS 25 ANS ET UNE PETITE EXPÉRIENCE EN TANT QUE JOURNALISTE MOTO. J'AVAIS ÉTÉ INVITÉ PAR TRIUMPH MOTORCYCLE, QUI RENAISSAIT JUSTE DE SES CENDRES, À VISITER SES NOUVELLES INSTALLATIONS SITUÉES DANS LA ZONE INDUSTRIELLE DU LEICESTERSHIRE. EN TOURNANT POUR TROUVER L'USINE J'ÉTAIS PARTAGÉ ENTRE LA JOIE PROFONDE DE VOIR REVIVRE UNE MARQUE PRESTIGIEUSE MAIS AUSSI LA PEUR DE VOIR CE RENOUVEAU FINIR EN EAU DE BOUDIN AU BOUT DE QUELQUES MOIS COMME LA PLUPART DES EXPÉRIENCES BRITANNIQUES PRÉCÉDENTES VISANT À RESSUSCITER UN FANTÔME DU PASSÉ.

Texte: Roland Brown

Photos: Roland Brown, Jason Critchell, Ben Campbell

Ce que je découvris ce jour-là à Hinckley me sidéra. Même en approchant du bâtiment complètement anonyme de l'usine, et après avoir été salué à la porte par un gars portant le sigle Triumph, je n'avais aucune idée de ce que j'allais trouver à l'intérieur. Ce n'est qu'une fois franchie la porte de ce vaste bâtiment que je m'énouais pas mes yeux. Il était fier de machineerie high-tech tout neuve, de provenance japonaise et allemande !!

En fait ce grand machin gris et

complètement neutre était une unité de production flottante neuve, modifiable genre petite à produire et à assembler - d'où les réalisations, reçues par notre petit groupe de journalistes et de photographes - six modèles de super-motos à plusieurs cylindres, qui allaient être 60 dédications dévoilées au show de Cologne d'ici quelques mois. Après un bref tour de l'usine, les nous conduisit dans une grande salle où se trouvaient deux engins à deux roues chacun repoussés d'un degré.

Un employé de Triumph en uniforme beige bleu dévoila le premier révélateur à un prototype de roadster



250cc, trois cylindres qui était l'appeler plus tard la Trident - le modèle de base de la série modulaire unique de Triumph. Sous l'autre drap se trouvait le prototype troisième sport à trois cylindres, qui mis à part ses décalcomanies et le fait qu'il était peint en rouge d'un côté et en blanc de l'autre (afin de démontrer les options couleurs), avait l'air moderne et assez bien conçu pour être arrivé en droite ligne d'une





cotenor.motobikes.free.fr

La chaîne de montage en Septembre 2006. Une moto en sort chaque 2 minutes et 12 secondes.

manufacture japonaise. Ce qui était stupéfiant c'est que ce prototype de Trophy avait bien été imaginé et construit ici, dans les Midlands, à tout juste 30 km de Meriden, le berceau mythique de l'ancienne usine Triumph.

Aujourd'hui, près de 17 ans après cette inoubliable présentation de juin 90, cela peut être un peu compliqué de faire comprendre à tout le petit monde moto... y compris à de nombreux propriétaires et enthousiastes de Triumph... quel choc pour moi cela fut de voir l'industrie motocycliste britannique renaitre d'une manière aussi spectaculaire. Cela faisait des années nous évoluions dans un monde de chèvres en ce qui concernait le renouveau de celle-ci. De AJS et Ariel en passant par Velocette et Vincent, tous avaient fait faillite, souvent après des années de lutte incapable de se défendre contre la marée des machines plus simples, mieux construites et surtout bien moins chères provenant du Japon et d'ailleurs.

Triumph avait survécu un plus longtemps que les autres, et il avait finalement disparu comme le reste. En 1983 un entrefilet dans les journaux économiques signala que la marque avait été rachetée par un dénommé John Bloor, propriétaire d'une société de construction prospère, relativement peu connu et qui apparemment ne souhaitait pas particulièrement faire parler de lui. Un contenu britannique.iree.ir

RAPPEL

- 1990 - 8 motos sorties par semaine
- 2006 - 1000 motos par semaine

l'Angleterre, Les Harris, avait lui obtenu l'accord de la marque pour construire des petites quantités de Bonneville, mais il n'envisageait nullement d'étendre sa production à la série ni de développer des motos plus modernes. Faute de ces projets d'avenir son activité périclita et il construisit sa dernière moto en 1988.

Entre-temps le nouveau patron de Triumph avait consacré les sept dernières années à recruter du personnel, à construire et équiper une usine et à développer des prototypes - le tout dans une remarquable discrétion. Pour vous donner une idée je me souviens que dans les années 80 l'équipe travailla pour Mike Maguire et passa pas mal de temps à effectuer des essais de vitesse à MIRA, un circuit situé à quelques encablures d'Hinckley. Personne n'avait la moindre idée de ce que se passait à 2 lieues de là, sur l'AS.

Il y avait bien trois ou quatre bureaux à propos de nouvelles motos, mais rien de bien défini, et j'ai vu quoi que ce soit gravé libre dans la presse spécialisée, que ce soit des dessins, des photos volées de prototypes aux abords de l'usine, ni même quelconque rapport relatif à la renaissance de la marque.

Pour en revenir à la présentation de la gamme, cette nouvelle génération de triples et de 4 cylindres, nous promettaient, allait non seulement être compétitive sur le plan des performances avec des moteurs gravés des

puissances allant de 90 à 135CV, mais aussi sur la qualité de production et surtout sur le tarif qui allait s'aligner sur celui des meilleures machines japonaises du marché. Pour l'ensemble des 200 employés, signaions en passant que la majorité de ceux-ci était encore en CDD, il allait falloir arriver à produire dans un laps de temps relativement court le chiffre mythique de 10000 motos et surtout envisager par la suite d'augmenter très largement cette performance.

A cette époque, aucune société britannique n'avait l'espoir de produire plus que quelques centaines de motos par an, vous imaginez notre réaction ! Pourtant, et c'est là que ce 29 juin 1990 restera une journée inoubliable pour moi. Lorsque j'avais découvert l'usine, l'ambiance et remarqué la superbe finition des prototypes qu'ils nous avaient présentés, j'avais un étrange sentiment qui me persuadait que tout cela n'était pas du vent et que la performance allait être possible. Certes il y avait bien eu comme un essai de renouveau chez la moto anglaise avec les récentes victoires sur circuit des Norton à moteurs italiens mais cette renaissance de Triumph qui avait nécessité des dizaines de millions de livres sterling d'investissement et qui allait en demander encore bien plus pour continuer... c'était une autre histoire, on ne jouait plus dans la même cour.

Dans l'usine le bureau d'étude était aussi sacrément impressionnant. Un grand type nommé John Rosamond, ancien de Meriden qui avait été engagé en tant que chef de marketing chez Triumph-Hinckley, nous lit



Des photos datant de 1990. Un quatre cylindres en construction sur une machine Enshu puis son inspection avant montage. Chez Triumph on a utilisé la robotique dès le début pour

un bref discours pour nous annoncer les projets de la société en ce qui concernait la gamme de six motos à 3 ou 4 cylindres, dont le point fort était la base commune impliquant que la plupart des composants étaient partagés par plusieurs machines. Cette idée, pour un nouveau manufacturier relativement petit, était vraiment pleine de bon sens, et cela faisait une sorte de lien historique intéressant avec les machines modulaires proposées en 1973 par Bert Hopwood alors ingénieur en chef chez BSA - Triumph. Des machines qui ne furent malheureusement jamais construites à cause de la faillite qui suivit peu de temps plus tard.

Le dessin des nouvelles Triumph était simple et bien pensé. Un moteur à 3 ou 4 cylindres à 4 soupapes double arbre à came, en tôle et refroidi par eau habitait un cadre en acier à poutre centrale, un peu comme celui des Kawasaki GPZ900R, qui avaient été le top superbike en 1984, bizarrement lorsque l'équipe de développement chez Triumph débute ses activités. Ces similitudes, l'appel à des fournisseurs japonais pour les pièces en particulier pour les éléments de suspension et les carburateurs, conduisit certains sceptiques à suspecter qu'il y avait des liens entre Triumph et Kawasaki. Après avoir visité l'usine et parlé aux gens, je peux vous assurer qu'ils m'ont dit à l'époque définitivement où tous les doutes en ce qui concerne la totale indépendance de Triumph.

Je me souviens aussi de la rencontre avec le boss, là aussi ce fut un sacré bon moment. Faites confiance à mon interviewé en

m'étonnant : Pourquoi un homme d'affaires plein de succès, sans plus d'intérêt vers la moto que vers autre chose, s'engageait dans un monde apparemment condamné ? Eh bien croyez moi je me suis fait ramasser, de plus sa confiance fut contagieuse et cette journée mémorable se termina par un dîner au Manor Hotel à Meriden, quasiment sur le site de l'ancienne usine. Cette dernière Meriden qui comme une sorte de résumé rapide de la fin de la moto britannique avait été rasée au profit d'une zone résidentielle.

Aujourd'hui, lorsque je regarde le bilan de l'affaire et le succès des machines produites je suis fier de constater que toutes les promesses qu'on avait été faites sont devenues réalité et même au-delà. L'usine d'aujourd'hui et son site de 4000 m² semble tout petit en comparaison de l'établissement actuel. La plupart des employés d'Hindley travaillent maintenant dans l'usine N°2, rénovée en 2000, sur un emplacement quatre fois plus grand que l'usine N°1 à deux km de là. Aujourd'hui sur cette implantation de départ se trouve la société Triumph Design, de même que le « magasin modèle » entièrement équipé, qui sert d'endroit de démonstration et de test pour les concessionnaires présents et à venir.

Quand je pense en en 90 j'étais stupéfait d'apprendre que Triumph Motorcycle allait dans sa nouvelle usine être capable de produire des moteurs et des boîtes de vitesses à raison de 200 par semaine ! Maintenant nous en sommes, selon les derniers chiffres de production, à plus de 200 motos par jour. Ne vous en faites pas, l'usine aura bien sûr le

temps de produire 42500 machines, c'est énorme par rapport aux seules 10000 qui avaient été produites jusqu'au milieu des années 90 !!

Il a fallu deux décades de dur labeur pour arriver à ce résultat mais en ce qui me concerne je garde dans ma mémoire ce fameux 29 juin 1990, le jour où pour moi, Triumph Motorcycle tel le Phénix ressurgit de ses cendres !!



Nous sommes en 2006 et un vifrequin de Rocket III capable de passer 28 heures dans un bain de plasma à 510°C afin de le protéger.

contenu brius bikes iree ir



Produire la moto qui allait être la plus populaire : La Trident 3 cylindres.

THRUXTON CUP



Giorgio Salvadori en action.

DES JOUETS POUR LES ADULTES TRIUMPH TROPHIES 2006

Texte: Stefano Martignoni

Speed Triple



THRUXTON

Les enfants et les adultes n'ont pas les mêmes jouets. Les premiers, eux, vont se satisfaire d'un robot marcheur, d'un circuit miniature ou d'un BMX mais imaginez ce que les seconds ~~vont~~ pouvoir imaginer ~~être~~ pour accéder leur passion ? L'éventail est large en fonction des désirs et des moyens de chacun et si un gosse est totalement dépendant de ses parents qui vont essayer de le satisfaire au mieux, les « grandes personnes » n'ont comme seule limite celle de leurs possibilités financières ! Au moment de jouer c'est un peu la même chose, le gamin va pleinement profiter du cadeau, l'utilisant jusque dans ses moindres possibilités. Contrairement à lui, l'adulte va souvent être obligé de réfréner ses ardeurs ne souhaitant nullement casser l'objet de ses désirs c'est pour cela qu'il ne sera souvent jamais à même d'en apprécier la totalité de son potentiel.

Les Triumph Trophies sont issus de cette réflexion.

Combien parmi les participants n'avaient jamais imaginé se tirer la bourre sur un circuit tel Misano ou Vallelunga ? Quels sont ceux qui avaient envisagé ne serait ce qu'une seconde chercher ses limites de passage dans tel ou tel virage ou même réalisé qu'un jour ils

pourraient être le dernier à freiner avant d'entrer dans une courbe ? Bien peu !, et pourtant ! Histoire d'appréhender la chose qui aurait pu penser que tout cela allait pouvoir se faire sur la moto disponible tous les jours pour aller au travail, c'est à même qu'il pouvait le balader tranquillement avec madame lors des week-

end ensoleillés ?

L'an dernier nous avons réalisé que la formule était plus que jouable lorsque nous avons créé la Coupe Thruxton, une course trophée mono-modèle réservée à l'une des motos du catalogue apparemment moins privilégiée à ce jour bien d'ailleurs. Nous avons mis dans le mille, le succès fut au rendez vous et pourtant



Chaque des courses fut, tout au long de la saison, l'effet de l'attente bagarres.



bien des bookmakers n'aurait pas pris en tant de pari sur ce succès. Pilotes, public, et bien sûr la presse dans la toute encadrante la formule.

Forts de cette réussite nous avons non seulement renouvelé celle-ci mais l'avons doublée d'une Coupe Speed Triple, plus spécialement destinée à ceux qui veulent encore plus de sensations. Avec la formule tout terrain nous en sommes désormais à cinq challenges ouverts à toutes sortes de publics et de pilotes.

Au début de la saison nous élargirons encore le répertoire des Coupes Thruxton avec quatre challenges mais aussi quelques doublés quand

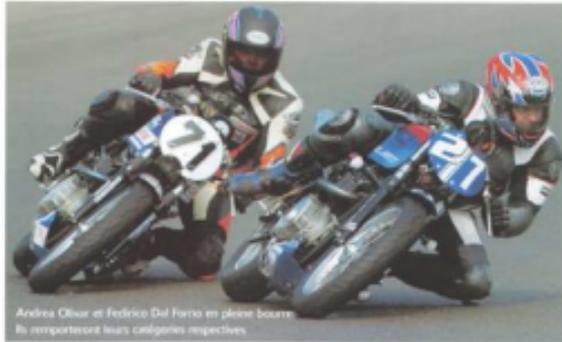
à celle des challenges Speed Triple car ils n'étant pas sûr que ce challenge gentiment ne soit pas assimilé avec tel autre challenge monojige, plus considéré comme un marché pied pour la suite d'une carrière, quatre résultats ludique !! Néanmoins, tout est parfait et la Coupe Speed Triple réunit pleinement ses objectifs: bien-aise en fait par la qualité et la fiabilité du matériel employé et aux aptitudes des pilotes. Pour la petite histoire, nous devons une fière reconnaissance à ceux qui l'ont bien méritée, le vainqueur Andrea Oliveri et Federico Dal Forno, gagnants respectifs de la Coupe Thruxton, le premier au général et le second

dans celle des plus de 35 ans, ainsi que Giorgio Salvatico qui a remporté de haute lutte par seulement deux points d'avance la très disputée Coupe Speed Triple. Cette sur le gâteau nous avons vu, comme un juste témoignage envers la qualité des pilotes et à celle de l'intensité de la compétition, quatre vainqueurs différents sur les cinq challenges disputés.

Et l'an prochain allez vous me dire ? Eh bien il va y avoir un certain nombre de changements. Si le règlement qui a fait le succès de la Coupe Thruxton restera inchangé, les Coupe Speed Triple va se transformer en Triumph Open Cup. D'où est ce que cela signifie ?

Tout simplement le fait qu'il va permettre au maximum de personnes d'avoir l'occasion de s'amuser simplement et à moindre frais sur la piste, tous les modèles Speed Triple depuis 2002, les Daytona 675 Triple et la nouvelle Tiger 1050, seront autorisés à y participer. Les modifications, hormis sur les moteurs, seront acceptées mais vous pourrez également vous engager avec des motos complètement stock. Cependant l'idée générale qui a fait notre succès restera identique. Chacun pourra s'engager du néophyte au pilote chevronné avec des motos qui ne susciteront pas ni à une escalade de préparations ni de puissance. L'ambiance est bonne tant dans les paddocks que sur la piste, mettons un point d'honneur à ce qu'elle le reste.

Pour de plus amples informations :
info@rossocoesonline.com ou
www.trofeitriumph.it



Andrea Oliveri et Federico Dal Forno en pleine bourre. Ils remportent leurs catégories respectives.

LES NOUVEAUTÉS 2007

POUR LA ROCKET III : VOYAGES AU LONG COURS

Grâce au dossier réglable qui va améliorer la position de conduite et réduire la fatigue du voyage, les grands voyageurs vont se régaler. L'essayer, c'est l'adopter.

Un réglage par molette (brevet exclusif) vous autorisera à choisir différents hauts en avant qu'en arrière toutes facilement sélectionnables. L'angularité est très aisément réglable et s'accorde facilement avec votre propre position de conduite. Vous constaterez également que la hauteur du dossier arrière

peut s'élever jusqu'à 35mm, avec toutes sortes de positions sur des points intermédiaires. Une position de conduite confortable et complètement adaptée à la fois à votre style de conduite et à votre périple est ainsi

désormais à votre disposition.

Note : La nouvelle selle bicyclette "classic" a été conçue pour pouvoir recevoir le dossier pilote.

LES « CLASSIQUES » VONT DÉSORMAIS POUVOIR S'ÉQUIPER D'UN BOUCHON DE RÉSERVOIR À CLÉ.



Le dernier-né de nos gammes nous l'avons mis au catalogue. Désormais les Bonneville, T100, Thruxton et Scrambler vont pouvoir en disposer. La priorité a été donnée à la sécurité mais il fallait également que cet accessoire soit beau, fiable et d'un maniement aisé. Le résultat de notre test principal : retournement d'un réservoir équipé et absolument rempli de carburant s'est avéré conduant, aucune fuite ne fut à déplorer. Le nouveau bouchon Triumph va donc vous donner toute satisfaction et répondre à votre demande.

Note : Le profil de ce nouveau bouchon de réservoir à clé va parfaitement s'adapter aux couvertures de réservoirs de la gamme Sixty8.





POUR LA SPRINT ST MODÈLE ANTÉRIEUR À 2007

Les propriétaires de Sprint ST qui ont lu les dernières éditions ont dû penser : « Et pour moi, que vont-ils sortir de nouveau ? » Eh bien les voilà satisfaits ! Triumph est heureux de leur proposer un kit d'accessoire "Guidon Haut" pour leurs modèles Sprint ST antérieurs à 2007.

En augmentant la hauteur du guidon et en l'approchant un peu plus du pilote, ce accessoire améliore et facilite la position de conduite. Le kit comprend le guidon, les rétroviseurs et les cables.

POUR LA DAYTONA 675 :

La gamme des accessoires pouvant équiper la Daytona 675 modèle 2006 s'est complétée d'une version transparente du feu arrière standard à LED, et d'un capot à trois sorties pour silencieux en fibre de carbone conçu pour l'Asp (Accessoire standard de cette moto).



UNE JOURNÉE AVEC ...

METTRE CHAQUE ANNÉE SUR LE MARCHÉ PLUS DE 60 NOUVEAUX ARTICLES TEXTILES N'EST PAS CHOSE AISEE. REBEKKA MATTHEWS EST NON SEULEMENT CHARGÉE DE CETTE TÂCHE MAIS ELLE DOIT ÉGALEMENT PRÉVOIR LES FUTURES DEMANDES ET ÉTUDIER LEUR DISPONIBILITÉ. CE TRAVAIL N'EST PAS DE TOUT REPOS MAIS IL EST PASSIONNANT. SIMON CARTER A PU LE DÉCOUVRIR LORS DE SA VISITE AU DÉPARTEMENT 'HABILLEMENTS' DE TRIUMPH HINCKLEY.

DEPUIS COMBIEN DE TEMPS TRAVAILLEZ-VOUS CHEZ TRIUMPH ?

Cela va faire six ans. J'avais déjà travaillé ailleurs dans un département achat. Je suis rentrée chez Triumph pour remplacer une collègue en congé de maternité et puis mon contrat temporaire a été prolongé. Au début, je m'occupais des achats et de l'administration puis, petit à petit mon poste a évolué et j'en suis venue à gérer le secteur concept et développement. Actuellement, je manage la globalité des produits depuis leur création jusqu'à leur distribution avec toutefois une priorité pour le choix et l'évolution de notre catalogue.

POUVEZ-VOUS NOUS DÉCRIRE UNE JOURNÉE TYPE ?

Une journée type, cela n'existe pas dans mon travail et c'est pour cela qu'il est si intéressant. Tout au long de l'année, suivant les saisons, les activités varient différentes. De septembre à novembre, nous travaillons sur les nouvelles créations et leur prochaine disponibilité sur le marché. En même temps il nous faut travailler sur la collection de l'année suivante. De mai à septembre, nous travaillons à la fois sur les carnets de commandes, la présentation des dernières créations, l'édition des catalogues et la préparation des différents salons et expositions.

A QUEL MOMENT AVEZ-VOUS COMMENCÉ À TRAVAILLER SUR LA COLLECTION 2008 ?

Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous y songeons mais nous avons effectivement commencé à travailler dessus depuis septembre dernier. Il nous a fallu d'abord faire une étude de marché et prévoir ce qui allait être « tendance ». Après cela, nous avons sorti les premiers modèles, les avons testés et nous avons observé les réactions de la future clientèle. Ensuite il a fallu associer la gamme de vêtements à la gamme des motos : Urban

Sport, Modern Classics et Cruisers. Il faut à la fois s'adapter au marché, satisfaire le client et répondre à sa demande présente.

QU'EST-CE QUI VOUS INFLUENCE LE PLUS DANS VOS CHOIX ET VOS CRÉATIONS ?

C'est totalement différent d'un produit à l'autre. Les seuls points communs sont la sécurité et l'aspect pratique. Pour vous donner une idée de la complexité de la chose, une veste de la gamme Urban Sport sera conçue en fonction des caractéristiques techniques et de la technologie du tissu dans qui pour une Modern Classic, nous nous axerons principalement sur la qualité et le toucher de la matière qui la compose. J'ai oublié, nous nous occupons également du développement d'une gamme de produits annexes où le mode, le design et l'usage hors moto sont des facteurs prépondérants.

DE LA CONCEPTION À LA DISTRIBUTION, POUVEZ-NOUS DES DIFFÉRENTES ÉTAPES.

C'est le plus souvent le résultat d'une année de travail. Une fois l'idée trouvée, nous passons aux dessins, aux choix des matières et à celui des couleurs. Vient ensuite le temps des prototypes et des essais avec toute l'équipe des testeurs. Nous procédons ensuite aux modifications et aux retouches en fonction des remarques et sortons une nouvelle série d'échantillons. Ce processus se répète jusqu'à ce que nous soyons pleinement satisfaits du résultat et jusqu'à ce que celui-ci réponde absolument à notre cahier des charges. Quand nous avons en main les derniers produits, ils subissent un ultime test en conditions extrêmes, ce qui nous permet de tout vérifier. Dès lors, il ne nous reste plus qu'à commander le produit auprès du fabricant, en prévoir la quantité, le mettre au catalogue et préparer sa distribution auprès de nos concessionnaires.

ALLEZ, DITES-NOUS UN SECRET. QUEL EST VOTRE PRODUIT FAVORI. CELUI POUR LEQUEL VOUS VOUS PRÉOCCUPEZ LE PLUS CHEZ VOTRE DISTRIBUTEUR ?

Incontestablement la veste Romeo. Elle est moderne, absolument tendance et très soignée. Ce fut, à l'étranger, l'aboutissement d'une orientation nouvelle de la gamme et nous l'aimons beaucoup de voir si elle pouvait avoir du succès. Le résultat répond parfaitement à nos espérances et ce produit détiendrait maintenant le record des ventes. En ce qui concerne la gamme 2007, j'aimerais avoir un table pour les blousons Rivton et Aftermath. Ils ont tous les deux un superbe design et je suis certaine qu'ils seront très bien perçus par la clientèle.

COMMENT ENVISAGEZ-VOUS L'AVENIR ?

Où, plutôt bien. Notre but est de rester en permanence en évolution. Nous continuons à travailler sur de nouvelles créations et avons des liens très étroits avec nos fournisseurs qui de leur côté nous tiennent au courant des nouveaux tissus et des progrès technologiques en terme de confection de vêtements. La gamme 2007 est sans aucun doute la plus évoluée à ce jour. Et pour 2008, cela va continuer !

DE TOUTE ÉVIDENCE VOUS ÊTES PASSIONNÉE PAR VOTRE TRAVAIL !

J'adore créer et voir l'aboutissement de mon travail. C'est super de voir nos clients à la fois satisfaits de nos créations et qui répondent à nos espérances lors des showrooms et ensuite de constater le résultat des ventes. Depuis trois ans, nous travaillons d'année-pied et c'est très réconfortant de voir que la clientèle est satisfaite. C'est le symbole de notre réussite !





UN ANGLAIS CHEZ LES NIPPONS

Photos: A. Z. / Getty Images, Simon Carter

« Afin de ne pas déranger les autres passagers, il est recommandé aux voyageurs de ne pas faire usage de leurs téléphones mobiles... Voilà ce que, désormais, les hauts parleurs du bus japonais qui sert de navette entre l'aéroport de Narita et le centre-ville de Tokyo. Je m'installe à bord, encore sous le coup de l'important décalage horaire, mais cette annonce me remet instantanément en forme. Typiquement japonaise, anachronique pour un européen elle a l'avantage, tout en étant très polie, d'être suffisamment impérative pour être efficace.

Je suis à 12 heures à peine de Londres Heathrow, et me voilà sur une autre planète. Les habitués m'ont assuré que ma première visite au Japon sera celle dont je me souviendrai le plus à leur retour. Pour l'instant, mon objectif est qu'elle soit productive. C'est pour cela que j'y arrive avec un agenda hyper-garni. Des visites aux concessionnaires, à la rencontre avec des clients, en passant par des interviews avec la presse, mon planning de visite à mes collègues de Triumph Japon est réglé comme une horloge. Je ne pouvais pas imaginer qu'une semaine après j'allais quitter le pays du soleil levant absolument enthousiasmé par le résultat que Triumph Japon et ses concessionnaires avaient atteint et surtout que j'allais avoir une autre perception de la vie de tous les jours !

Voilà comment cela est arrivé ! Triumph Japon fut fondée en 2001, c'est une des plus récentes filiales de l'usine dans le monde. Leur histoire avait bien démarré et cela dura deux ans mais, en 2004, il y eut une importante chute de croissance. Lorsque nous avons comparé avec ce qui se passait au même moment dans les autres pays il était évident qu'un changement de direction et de nouvelles dispositions allaient s'avérer absolument nécessaires.

Depuis lors la filiale fut dirigée par Arai-san, un manager très aimable et respecté, qui allait apporter à Triumph sa pratique acquise au cours d'une vingtaine d'années passée dans l'industrie automobile à l'écouter de la vente et du recrutement de concessionnaires. Lorsqu'on passe quelques temps dans cette société on comprend facilement pourquoi les ventes ont augmenté spectaculairement de près de 26% dans la seule année dernière. J'ai rapidement découvert ce véritable défi qu'à été, dans cet environnement hautement compétitif et confronté à toute une série de difficultés, le fait de continuer l'accroissement des ventes et l'augmentation de la part du marché. Tout d'abord, trouver des clients capables de piloter d'aussi « grosses » machines est l'un de ces obstacles. Au Japon, acquérir un permis permettant de conduire une 400cc ou plus, est très difficile, et pour obtenir l'autorisation de piloter une Triumph cela demande de la persévérance.

En fait, il existe trois catégories de permis motos : en-dessous de 60cc, de 61 à 399cc, et 400cc et au-delà. Dans chaque cas, pour passer chacun des stades cela exige au moins 31 heures d'instruction et un test dans une école de conduite. Chaque étape de l'apprentissage non seulement dure très



Le repas avec ceux de Goggle.



Un très rare instant de solitude.

longtemps mais cela revient aussi fort cher. C'est un coup d'environ 220.000 Yens japonais soit 1600 euros. Vous imaginez facilement ce que cela représente pour arriver au bout de

Il est nécessaire et assez au préalable de constater que l'apprentissage se fait sur le terrain même de l'école de conduite. La première expérience étant la mise en route de Tokyo ne se fera que lorsque les instructeurs vous auront salué à la sortie en vous remettant votre certificat d'aptitude. L'apprentissage se fait à la dure, croyez moi ce n'est pas un cadeau mais quand j'ai découvert ce qu'était la cohue dans Tokyo et la conduite même dans des zones un peu plus tranquilles hors de la



Makoto et Mas Naha de Triumph Yokohama.

capitale, je suis persuadé que c'est la meilleure façon de procéder. Au bout de cet apprentissage les néophytes obtiennent un niveau et une façon de conduire qui les conditionne au respect des autres et à la discipline, véritable leitmotiv de tout motard dans ce pays.

Pour en revenir au début, si trouver des clients qualifiés pour utiliser nos produits est une gageure, l'un des autres paramètres importants est de faire reconnaître la marque. Triumph est certes considéré comme l'élite blanche, mais le nom même de la société reste le plus souvent associé avec l'ancien Triumph Meriden et ses déboires. Familiariser les conducteurs d'aujourd'hui avec la gamme offerte par Hendrick reste l'objectif. Dans un pays où Harley Davidson exploite ses ventes en dépassant en plus de 2014 les efforts combinés de Suzuki, Kawasaki et Yamaha, le futur potentiel de Triumph au pays du soleil levant est évident.

Pour apporter une modeste contribution à la reconnaissance de la marque, je lui suis redevable toute une journée par Google Magazine, une publication moto spécialisée implantée dans le pays depuis plus de 25 ans. Je découvre, lors d'une visite nocturne de la plus grande île, la banlieue de Tokyo. Malheureusement, le nombre et la variété des magazines spécialisés étaient énormes dans ce pays.

Dans une véritable mer de couvertures de magazines, Google se distingue par un mélange de complexes rendus d'essais motos, d'articles sur des voyages et de mode.

Le directeur, Hiroki Itakawa, voulait absolument connaître mon avis sur les conducteurs de Triumph au Japon. Il avait quatre pages à remplir sous la bannière « Un Anglais à Tokyo ». Je me demande bien pourquoi un aussi grand magazine de mode m'aurait publié des photos d'un Anglais inconnu, mais force est de constater que cette publicité, comme tout ce qui parle de la société, ne pourra que contribuer à la réussite de Triumph Japon.

Notre journée nous a conduits à travers les dédales de Tokyo. Je pilotais une T100, entièrement équipée 'sixty-eight'. A mes côtés sur un Thruxton, le responsable des essais, interprète et homme à tout faire de Triumph Japon, j'ai nommé Yosuke Onishi, directeur en chef du marketing. Par pure coïncidence nous portons tous les deux la veste Connaught, et pensant à qui mieux mieux dans le trafic de Tokyo et stationnant au milieu de la circulation l'un côté au garde boue de l'autre, nous faisons quand même une sacrée pub pour la marque. Il faut dire que nos machines ne sont pas sans attirer l'attention. Dans un Japon



toujours aussi branché la gamme Classic sied parfaitement, et tout au long de la journée les motos seront admirées et photographiées sous tous les angles.

La virée a commencé par plusieurs tours du Domaine Impérial. Résidence de la famille Royale le palais et ses terres somptueuses occupent une surface foncière considérable dans la capitale. Dans un pays où la valeur de la terre atteint des sommets absolus, le contraste entre les rues dominées par des immeubles d'appartements à étages multiples et l'espace réservé au palais avec la sérénité et la paix qui en découle est étonnant. Nous

ferons du reste aussi autour d'un pâté de maisons, nous approchant à chaque fois du palais pour faire des photos. C'est 'Groundhog Day' (NDT) Le jour de la marmotte... Au Japon le 2 ou le 14 février, date de prédiction qui indique que les grands froids sont terminés et au milieu des feux de signalisation, des taxis et de leur conduite suadante on n'a vraiment pas envie de sortir de notre terrier, la terreur est en prime et déformals tous nos instincts de survie sont en alerte. Je ne tente pour rester en ligne, évitant le trafic, et prenant la position idéale pour le photographe qui enregistre les images dans cet environnement unique. La T100 s'avère être la machine parfaite pour ces exercices, grâce à l'équilibre de sa puissance et à sa maniabilité impressionnante au milieu de la circulation. Mais cela n'avance que lentement. Quand Google nous demande des vues en mouvement un peu plus rapides et plus



Le prendre comme cela.

originales, nous devons improviser. Vous ne effectue une rétrospective d'arrêt hautement déglacé endiguant ainsi le flot du trafic, tandis que je prends le plus d'espace possible sans froter mes repose-pied autour du Palais Impérial.

Dans ce Japon respectueux des lois je suis persuadé que – comme tout occidental ignorant – j'ai largement dépassé les limites permises. Heureusement Google Maps était prêt et nous fuions cet endroit où nous jure au sûr suivant chose : le mariage d'Asaka.

Ce mariage est situé à peu de distance dans un pays où les ronds points n'existent pas, on roule en permanence sur les bords. Chaque départ depuis un feu rouge est digne de la pole position du GP Moto du Japon – sauf que là le premier ligne est étonnamment le premier de scooters, de taxis, et... d'un pionnier sur l'une des meilleures machines de Honda. Je suis un vété habitué des heures de poste à Londres, je me suis souvent tiré la boucle sur les périphériques. J'ai même fait un jour Milan - le Nurburgring d'une seule traite – mais rien ne vous prépare à ces véritables épreuves que sont les rues de Tokyo.

Quand nous sommes arrivés à Asakusa, même l'athlète le plus total que je suis est prêt à remercier Dieu, n'importe lequel, pour m'avoir permis de survivre à cette course. Asakusa est le plus ancien sanctuaire de Tokyo. Il remonte à l'an 628. Après avoir demandé l'autorisation aux gardiens de l'endroit, nous avons mis en place le T100 pour une photo rapide. Et c'est là que c'est produit un fait bizarre. Je vous salue la scène : Prenez un occidental sur une moto Triumph devant un des sites les plus sacrés et photographiés, deux photographes se roulant par terre avec une collection impressionnante d'équipements, de gadgets et d'objets partant dans tous les sens, raputez à cela des centaines de pèlerins tous regardant bouche bée les bouffonneries impossibles se déroulant devant eux. Et

voilà ce que cela donne au bout de quelques minutes : tout de petit monde se met à me photographier, les flashes crépitent de partout, la T100 et moi allons passer à la position pour des centaines de familles japonaises. Croyez moi j'avais l'air malin mais je me suis contenté en me disant que c'était une sacrée promotion pour la marque.

Après ce succès nous avons abandonné les motos avec casque, gants et objets personnels posés dessus – il y a très peu de criminalité ici, pour nous promener à travers une étonnante collection d'échappes de souvenirs avant de rendre hommage au sanctuaire. Le marmonnement des visiteurs venant prier et implorer les dieux se mêle aux sonnettes des trois-casse des échoppes qui tintent gaiement. C'est un drôle de mariage mais j'ai découvert durant le reste de ma visite que c'est un fait assez commun. Les japonais aiment les "boîtes" de cadeaux, et leur désir de donner leurs biens pour une briolette ou un bijou est favorisé car ils leur leur leur surpris.

Tout en avalant un déjeuner à base de poisson ou, je suis l'objet d'un flot de questions sur la société et la gamme des machines. Le journaliste me confirme ce que Arai-san m'avait déjà dit : les clients japonais sont attirés par l'image de la marque. C'est leur motif d'achat primordial, bien avant les performances de la machine et même le coût de celle-ci.

Tout au long du repas les flashes vont illuminer le plafond traditionnel du restaurant, chacun de mes gestes et postures étant dédié aux deux Canon et Nikon. En lutte avec un menu inhabituel où je devais manger avec des baguettes... et de surcroît sous l'œil inquiet des appareils photos j'ai tenté de répondre à une série de questions toutes fort pertinentes d'une façon lespérons-le au moins aussi pertinente. Ce ne fut vraiment pas un cadeau ! Pour tester vos possibilités intellectuelles et votre sens de la réflexion,



L'équipe compétente de Triumph Ichikawa.





Arii San sur une Bonneville pour le National Rally

oubliez le Sudoku, aller manger japonais avec toute l'équipe de Google!

Le reste de la journée, j'en ai qu'un vague souvenir, il se résuma à une autre partie de jeu vidéo... oh pardon, je voulais dire un autre trajet dans les rues de Tokyo, histoire de remplir encore un plus grand nombre de pellicules. Au retour, quand nous sommes retournés chez Triumph-Japan - j'étais sur les rotules et quasiment à ramasser à la pelle l'attente. Le soir, lorsque j'ai rempli mon carnet de notes c'était un peu n'importe quoi. Mais à y avoir au moins deux choses dans j'étais fier en premier le fait d'avoir bien eu raison d'avoir choisi un T300 pour faire ce périple... et celui d'avoir apporté ma faible contribution à la meilleure connaissance de la marque Triumph dans ce pays.

Les magazines, malgré le fait que Triumph-Japan entretienne d'excellents rapports avec nombre d'entre eux, n'influencent que faiblement la progression d'une marque. Le Rider's Association of Triumph fut par contre, aide bien à la chose. De plus en plus de distributeurs et de clients adhèrent au R.A.T., l'importance de l'influence du club dans la vie de la société en fait de même. Les joyaux de la couronne du R.A.T. se sont les événements nationaux qui sont le résultat d'un effort collectif de Triumph-Japan et d'une grande partie des concessionnaires.

Il y en a deux par an et le premier était organisé le lendemain à quelque 700 km à l'ouest de Tokyo. Malheureusement coincés par notre emploi du temps serré, nous ne pouvions pas effectuer une telle distance aux guidons de triples. Il nous a fallu souscrire au fait de prendre le Shinkansen, une sorte de TGV à la japonaise qui, je l'avoue, procure une sensation inoubliable. Comme tous les autres systèmes de transport public japonais, il roule avec une efficacité incroyable, et un retard de plus de 30 minutes fait la une de tous les journaux. Je ris doucement quand je vois ce

qu'il en est en Angleterre! A pleine vitesse, soit quelques 320 km/h il faut moins de trois heures, avec divers arrêts inclus, pour atteindre Kobe. On n'y voit plus aucun signe du tremblement de terre dévastateur qui a complètement ravagé la cité en 1995. A Kobe, comme dans tout le reste du Japon, une sorte de grande ville permanente, tout l'espace concevable et disponible est rempli de tour d'immeubles et de zones industrielles. Au fait, pour visiter Kobe et sa récente histoire tragique me fait penser que j'ai oublié de vous parler du **petit tremblement de terre** que j'ai traversé et vécu dans la capitale. Encore une expérience de plus d'un pays incroyable!

A Kobe plus avons loué une série de véhicules et c'est à bord de l'un d'entre eux que nous partons le **pan japonais** pour aller à la plus longue arche au monde, pour nous rendre à Awaji Island et England Hills, le site choisi pour y organiser le 7ème évènement national du R.A.T.

Ce site est en fait dédié à la moto, en UK est le théâtre de concours de chiens bergers, de dégustations de très célèbres, et de concours de ski alpin, ce parc touristique est une invite à la vie en Angleterre, sauf que chez nous il n'y a ni les lamas ni les tortues géantes qui bondissent ici. Le jour de la réunion est plus que calme jusqu'à 13h30, quand le monde familial et assurant des moteurs de tri-cylindres est venu perturber le silence. Dès la première demi-heure de nuit plus de 100 motos qui vont s'aligner proprement sur le parking, et l'évènement a commencé à ressembler à quelque chose.

Le point d'orgue de la journée est le nombre considérable des motos d'essai, que tous les pilotes peuvent tester. Pour en raconter un peu, il y a toute une série de stands tenu par divers concessionnaires, un concours de tuning iC'est une toute belle Thunderbird Sport qui va l'emporter, toute la gamme des vêtements Triumph à la vente et au milieu de cela trône sur un podium une fabuleuse Speed Triple customisée par les très enthousiastes gars du Riders Club magazine.

Bien en évidence sur les stands des concessionnaires on pouvait également admirer un monstre de Rocket III de 225CV, pétant le feu et turbo-compressé. L'intérêt pour le kit de préparation mis au point par Triumph Nagayachuan a été tellement important que la première série a été liquidée en moins de temps qu'il faut que pour le dire. Comme nous l'explique Doke-san le boss de Triumph Nagayachuan, l'objectif de ce montage est tout simplement : « Donner beaucoup plus de puissance ! » Il maintient que les chevaux supplémentaires sont accessibles et utilisables. Seul un test complet nous le confirmerait, mais





Compacter les chevaux.

Je me vois obligé de lui préciser que, même au Japon, de telles modifications annulent la garantie.

Mais la principale attraction semble être la chance de pouvoir discuter avec d'autres pilotes de Triumph, de comparer ses impressions et de causer moto.

Je passe la journée à rencontrer des clients, c'est extrêmement intéressant. Ils sont tous passionnés, respectueux et compétents de la marque, de son histoire et de son actualité. Avant les avoir rencontrés je ne pouvais assurer

qu'à l'exception des Italiens, ils sont, dans le monde, de loin les plus jeunes et les plus intéressés par l'évolution de la gamme. L'un des personnages le plus typique parmi tous les présents c'est Emakaba. Elle a fait trois heures de route en compagnie d'un groupe de membres du R.A.T. et Triumph Quake. Elle me dit qu'elle aime les Triumph parce que l'allure de la Bonneville lui convient parfaitement et que ce moteur est confortable à conduire. Elle a répondu à la lettre de James en magnésium doré parce que « elles lui vont bien » - et qu'elle est stupéfaite de toute amélioration visant à lui donner un style particulier. Son objectif du jour est de faire un essai de la Daytona 675.

La Speed Triple tellement pébécité et qui a été un moment en rupture de stock au Japon est la moto la plus privilégiée sur le terrain d'essai. Sakamoto-San, lui, n'a d'yeux que pour sa propre Speed Triple. Il a fait un trajet de 4h30 depuis Hiroshima pour exposer sa machine, dont le cache-phares vient de la Thruxton Cup en Italie.

L'événement se déroule en toute harmonie et avec un superbe état d'esprit. Il provoque aussi l'intérêt des autres visiteurs qui sont principalement venus, eux, pour voir les koalas de England Hills. Un tirage au sort un peu longuet mais très bien accueilli a complété la journée, et puis aussi vite qu'elle a commencé, la manifestation a pris fin. Dans le plus pur style japonais, tout le staff s'est rassemblé à la sortie pour saluer cordialement chacun des clients qui s'était déplacé. Pour couvrir les frais

Avant de calculer qu'il allait lui falloir vendre trois motos. En rentrant cette nuit-là à Tokyo toujours avec le Shinkansen, j'y réfléchissais et, au vu des gens présents et du succès de l'événement, je suis intimement persuadé qu'il n'aura aucune difficulté pour y parvenir. C'est de bon augure pour les événements à venir. Le lendemain matin nous sommes arrivés tôt dans les locaux de Triumph-Japon pour y préparer la partie la plus importante du voyage nocturne aux concessionnaires.

En fait que manufacturer vous n'avez que par l'intermédiaire de votre réseau de distribution et Arai-Kita avec sa longue

expérience, fait tout pour encourager et aider ceux qui sont actuellement dans le coup et l'extension de son réseau est son objectif numéro un. C'est vraiment une chance que d'avoir tant de gens qui orientent en ce qu'il faut et dont le but principal est le devenir de la société. Et pourtant Triumph-Japon perd chaque année presque 100 machines qui sont vendues par un réseau d'importateurs parallèles. Pour les clients il peut être difficile de savoir exactement qui sont les distributeurs agréés, il est également difficile de leur faire comprendre que l'économie mineure réalisée en traitant avec ceux-ci se fait souvent au dépend de la garantie. C'est là que le concept Triumph World devient évident. Triumph World et sa marque bien mise en évidence ne laisse aucun doute au client à propos de la régularité de la franchise. Par extension, les points de vente Triumph World sont une clé vers l'extension de la part du marché. Quand



Un habitué du Triumph Yokohama R.A.T. Pack qui rentre chez lui.



on se rend compte que les 11 concessionnaires qui ont à ce jour adhéré au concept Triumph World ont vu leurs ventes s'accroître de 60% dans un marché où la législation des prix est tellement stricte et où des lois encadrant les quotas d'importation empêchent Triumph de s'implanter encore plus, vous comprendrez que pour Triumph Japon l'encadrement et le développement des 47 autres concessionnaires restent les objectifs essentiels de la société.

Ma première visite fut pour Triumph Ichikawa. C'est le plus ancien distributeur Triumph. Ses liens avec Hibiki remontent à une époque antérieure. Leur Triumph World Store a été achevé en mars 2006. Le directeur du magasin, Masanori Mabuchi, est enchanté de l'évolution des choses, et il nous confirme qu'en effet ses ventes ont augmenté. Son vendeur Takao Anzai se félicite de l'amélioration de la qualité de la clientèle depuis l'installation du nouveau magasin.

En ce qui me concerne, c'est une grosse émotion de découvrir si loin de chez moi un Triumph World Store impeccable, présenté par deux vendeurs impeccables et compétents. De tous les magasins dédiés à la marque que j'ai visités de par le monde, c'est Triumph Ichikawa qui m'a le plus impressionné. Notre réunion s'est concentrée sur le développement de leur R.A.T. Pack, et après quelques photos nous nous sommes séparés persuadés les uns comme les autres que nous allions dans le bon sens. Si Mabuchi et Anzai-san adoptent avec le R.A.T. les standards identiques à ceux qu'ils appliquent dans leurs affaires, le R.A.T. Pack

Triumph Ichikawa va sans nul doute connaître un énorme succès.

Notre deuxième visite fut pour Triumph Yokohama Kita. Cette concession fut la première au Japon à expérimenter le Triumph World look, et elle est aussi le siège d'un des principaux R.A.T. Packs du Japon. Depuis les soirées thématiques sur l'Angleterre jusqu'à des week-end d'excursions, ce Pack est une force active et le noyau des activités de marketing du magasin. Makoto Naha et son épouse Mme Naha furent à notre écoute et nous avons comparé nos idées en vue de développer à la fois le potentiel du magasin et celui du R.A.T. Pack. Notre attention fut conséquemment

interrogée par une succession de visiteurs et d'appels téléphoniques. Les signes positifs poussant qu'ils étaient dans la bonne voie et à l'écoute personnelle de leur clientèle. Cette nuit-là, et en compagnie de tout le personnel de Triumph Japon, nous sommes allés dans les rues de Tokyo pour participer à une autre cérémonie traditionnelle japonaise, la nuit du Kaeleki. Bien que le climat de quelques oreilles laissait fort à désirer, la démonstration de l'esprit d'équipe était extra. Une équipe bien rodée et soudée s'est mise à l'œuvre dès le début du succès. Sous l'égide d'Arai-san le bureau s'est développé et s'est fixé son objectif premier, l'accroissement de la marque sur le territoire japonais. C'était, comme tant d'autres choses que j'ai vues, encore un concept qui serait intéressant d'exporter chez nous. Je constate avec plaisir que Triumph est en bonnes mains pour se développer dans cette corner britannique. Malheureusement il existe au Japon des conditions économiques extrêmement sévères qui vont mettre des bâtons dans les roues à une équipe soucieuse d'atteindre un point maximum de part du marché dans les deux années à venir.

Le jour suivant je pris tristement congé de mes collègues devenus désormais de nouveaux amis et j'ai repris le vol de la British qui m'a ramené à Londres. De tous mes voyages effectués pour Triumph je n'ai jamais quitté un pays après avoir tant appris, mais aussi avec tant encore à apprendre sur un mode de vie dont nous pourrions nous inspirer tant sur le plan personnel que professionnel. Le Japon c'est bien loin pour y aller passer des vacances mais je ne peux que vous inciter à y aller. Il n'y a pas de pays plus passionnant à visiter. Le contraste est extraordinaire avec notre vieille Europe mais il y a bien une chose dont je suis persuadé c'est que si vous y mettez une fois les pieds vous n'aurez de cesse qu'à y revenir. Quand l'hôteesse a servi le repas à bord j'ai spontanément saisi les baguettes au lieu des couverts. Vous voyez bien, cette vie japonaise, c'est contagieux !!



NE PAS SE PRIVER DE DÉSERT

SI VOUS VOULEZ VISITER LA LIBYE, LE COIN LE PLUS ACCESSIBLE SERA LA CÔTE OCCIDENTALE OÙ VOUS TROUVEREZ NON SEULEMENT UNE MER TURQUOISE MAIS ÉGALEMENT DES SITES ARCHÉOLOGIQUES REMARQUABLES ET DES FORTIFICATIONS BERBÈRES. DE LÀ VOUS POURREZ EMPRUNTER UN RUBAN D'ASPHALTE QUI VA VOUS FAIRE TRAVERSER UNE LARGE PARTIE DU SAHARA ET VOUS ARRIVEREZ AU CŒUR DU DÉSERT LIBYEN DANS LES TOUTES DERNIÈRES CITÉS DE CE PAYS. CELA SERA LE LIEU DE PAUSE IDÉAL ET VOUS POURREZ FAIRE TOUT UN TAS D'EXCURSION EN OFF ROAD. JUSTE UN PETIT BÉMOL, CELA SE FERA ACCOMPAGNÉ D'UN GUIDE LOCAL ASSERMENTÉ ET ENCADRÉ PAR DES JEEPS MILITAIRES. GIOVANNI LAMONICA Y A PARCOURU 4 000 KM EN TIGER, IL RACONTE.

Texte et photos : Giovanni Lamonica.



La route de Ghadames.



La route vers Kabaa et son silo fortifié s'élève vers le Jebel depuis la plaine, offrant une vue époustouflante sur le paysage environnant.

Je devais résumer je dirais : la Libye est un grand et magnifique pays, point à la ligne. C'est fortuit sept années après je suis plus revenu, eh bien, même si pas mal de choses ont changé, l'hospitalité, la cordialité et la gentillesse des habitants sont toujours identiques.

Tous les récits de pseudo experts ou d'oiseaux de mauvais augure à propos de la détérioration des relations avec le monde arabe et musulman ce n'est que du vent. Je m'en rends compte à l'instant même de passer la frontière. Saluts amicaux, guériers de guérites, saluts respectueux de phrases de politesses à l'air et sens inverse, toutes des petites choses qui facilitent le contact et m'incitent à visiter en confiance.

Je décide d'abord de visiter la région de Jebel, avec en particulier Nakut et son merveilleux silo à grains fortifié. J'avais un souvenir assez déplorable de ce coin car j'avais du vu le manque d'hébergements dans cette partie du pays, loger en 1999 dans le pire des bouges que je n'ai jamais connus. La phrase la plus horrible que je redécouvre dans mon guide de l'époque est « surtout n'ouvrez pas cette porte » cela se réfère à la qualité incommensurable des solettes. Le nouvel hôtel n'est pas à l'abri de toute critique non plus sur le nouveau guide, mais je décide de faire face à mon destin. Une route récemment asphaltée grimpe vers le sommet d'une bosse rocheuse depuis laquelle le Ksar domine la vallée. Le complexe hôtelier semble avoir été largement rénové.

Entre, je demande une d'umbre, mais sixième sens me conseille d'accepter le prix de 45 dinars (ça correspond à mon expérience antérieure, semble être un montant exorbitant) et ... miracle. Une chambre composée avec un salle de bains séparée. L'impression à été renforcé tout et à fait maintenant les caractéristiques d'un bon logement nord-africain. La vue est inchange et le coucher du soleil correspond à mes souvenirs. Les murs du silo à grains ont l'air de se sécher et passent de l'ocre à l'orange. Sept ans après et me voilà au même endroit, prends les mêmes photos ! Étonnant n'est-ce pas les prises analogiques d'alors et les clichés digitaux de maintenant se ressemblent-ils ?

Le Ksar est à la fois une véritable forteresse et un silo à céréales, ce qui signale l'importance stratégique que cet endroit avait dans le passé. Les trois bâtiments que j'ai visités sont très différents en termes de structure, de type de construction et de position. Si vous avez le temps, il ne faut pas abréger la visite, cela vaut la peine, surtout que le billet d'entrée avec la taxe caméra, ne coûte que 2 dinars !! En quittant Nakut, on commence à prendre conscience qu'on se lance vers l'inconnu. Les routes se rétrécissent, comme si elles avaient peur d'envahir un espace qui ne leur est pas destiné. Le spectacle est fascinant. Lorsqu'il parle du désert, Darwin se définit comme une immensité qui absorbe tout. Lorsque je le traverse je comprend le sens de cette phrase, des espaces comme celles-ci ont tout bien à

l'imagination. C'est le paradis pour ceux qui veulent se vider complètement l'esprit. Découvrir ce sera les sensations que vous allez y ressentir : roulez-y doucement, regardez autour de vous, immergez vous

Les Touaregs sont connus comme les 'hommes bleus'.



complètement dans ce vide. Ainsi vous transformerez la monotonie en un acte d'évocation, presque hypnotique. Au fur et à mesure que vous avancerez, le paysage va changer, les collines arides laisseront la place à l'immensité sans frontières : le Sahara c'est magique !

Après Dair la route tourne franchement vers l'Ouest et quelque 100 km plus loin surgit l'oasis de Gadhames, « la perle » comme on l'appelle souvent. Elle apparaît soudain du néant. L'arrivée ici au crépuscule avec la lumière qui s'étire au travers de l'immensité, vaut déjà le voyage. Vieille de mille ans, la cité fut presque sans interruption un point de transit pour les caravanes venant de tous les

coins du continent africain. Déclarée à juste titre Site de l'Héritage Mondial, elle est sans aucun doute la plus grande et la mieux conservée des cités anciennes du pays, c'est un pause obligatoire que vous ne pouvez manquer de visiter. La vieille ville est actuellement déserte alors qu'en 1984 elle était encore habitée par 7000 personnes. La population fut, en l'espace de 4 ans, transférée vers des maisons plus modernes dans la partie récente. Se promener au travers du dédale de ruelles étroites, au rythme des venelles qui rejoignent leur limite naturelle par des fontaines, les vents équilibrés entre villes et d'algues à plus de 10 mètres de hauteur, c'est absolument stupéfiant.

Le lendemain une longue étape m'attend. Destination Sabha, à un peu plus de 800 km de là. Sur la route vous ne trouverez rien d'autre que ce vide fabuleux, à l'exception de quelques rares stations service. Tout au long de la section la plus désolée, les 300 km entre Dair et Ghariat, je n'ai rencontré qu'un convoi de quatre camions (personne ne voyage seul dans ces régions), un minibus de touristes arrêté pour des problèmes mécaniques et une paire de voitures. La chose la plus agréable du trajet fut que j'ai couvert la distance totale avec à peine 7 dinars d'essence, soit environ 4 euros ! Sabha est un centre touristique majeur qui comporte peu de points d'intérêt mais qui est très vivants. C'est le point de départ pour toutes les excursions vers les principaux sites remarquables de la région, en particulier les dunes d'Ubari et les ergs d'Akakus et de Murzuq.

De là vous pouvez aller, directement par la route de Ghat ou de Al Awjayat vers l'Akakus et au départ de Ubari vous pourrez aller visiter les bacs. En un mot, c'est fantastique ! La première balade est une excursion de deux à quatre jours, la deuxième peut se faire en un seul jour. Pourquoi donc trainer dans ce coin, pourquoi faire tant d'effort et dispenser autant de transpiration – la température dans ce lieu, même en plein hiver, frise les 30° C ? Tout simplement parce que c'est dans ce coin que se trouvent sans doute les sites les plus spectaculaires du Sahara libyen et là que vous y découvrirez les plus beaux paysages désertiques. La mer de sable d'Ubari s'étend sur des milliers de kilomètres carrés, et cache une série de bacs entre ses dunes de sable rouge. Entourés de dizaines de palmiers, ils ont un air miraculeux, c'est un peu comme si vous vous baladiez dans un conte de fées.

L'Akakus Jebel est peut-être encore plus fascinant et déconcertant. Imaginez une chaîne de montagnes de roches volcaniques noires, entassées sous une mer de sable orange qui, en fonction de la lumière et de l'heure de votre visite, vire au rouge sang. Un contraste de couleurs étonnant ! Beaucoup de formations rocheuses sont décorées de gravures et de peintures rupestres, certaines miraculeusement préservées et datant de plus de 12.000 ans. Certes cela a des allures de bout du monde, mais il faut y aller au moins une fois dans la vie.

Il est temps de reprendre la route. La chaleur et les couleurs vous informent que vous êtes

Immense solitude du désert.



Entrée de Daj.



sur le point d'entrer dans une autre zone climatique. La température a jusqu'ici été en général bien clémente mais soudain elle va dépasser les 30°C ! En avril, voici sept ans, il faisait 55°C à l'ombre à Alakus. Heureusement cette fois-ci j'ai un mois d'avance. A Ubairi nous passons les dernières maisons, une station service et quelques magasins d'alimentation pour rentrer dans encore 200 km de paix totale : personne à l'horizon, seulement du vent et du sable. J'arrive à Al Awaynat, ... au bout de rien. Les habitants qui s'abritent du soleil et du vent dans les zones ombragées autour des maisons observent cet homme en noir, se demandant

où il peut bien aller.

Ensuite je me suis rendu à Ghut, dernière étape avant le désert d'Alakus. Dans les derniers 60 km je découvre sur ma gauche des montagnes noires majestueuses et mystérieuses. Je les suis de près durant les douze derniers kilomètres avant de découvrir l'entrée de cette vivante petite cité de 16.000 âmes. C'est virtuellement une des rares colonies permanentes de Touaregs dans le Sahara, avec sa Medina bien préservée, dominée par un château construit par les Turcs mais terminé avec l'arrivée des Italiens, qui en firent des baraquements militaires. Je m'installe dans une sorte d'auberge sans

enseigne extérieure, où je suis le seul touriste. C'est le lieu de rencontre des ouariers des pays voisins cherchant des conditions meilleures, ou simplement interrompant leur voyage vers le nord. Tous parlent le français sauf moi, mais les sourires et l'amitié compensent largement cette incompréhension linguistique. Le soir je m'assieds dans l'un des petits restaurants de la rue principale. Un cuisinier bedonnant débosse des poulets et fait cuire des kebabs avec une incroyable patience au milieu de la chaussée. Mon repas : du mouton, une salade et un peu de riz, accompagnés d'eau, la seule boisson

Achats de dernières provisions avant de quitter Sebha et d'entamer l'étape de Ghut à travers le désert.



Le monument principal à Leptis Magna, considéré comme le plus beau site romain de la Méditerranée, est sans aucun doute le théâtre d'où l'on peut admirer entre autres une magnifique vue de la ville et de la mer.



Entrée de Nalut.



Les adultes sont hospitaliers mais les enfants n'aiment pas de vous harceler de questions incompréhensibles. Ce sont quand-même de très bons modèles photographiques.



Des carcasses de voitures sont souvent abandonnées le long de la piste.

omniprésente lon de tous mes repas libérés. Je m'imprégné des sons, des bruits, des rives et des discussions que je ne comprends pas. Je suis au point le plus éloigné de mon voyage, mais ce n'est pas encore fini. Il reste encore des routes à parcourir, des déserts à

traverser, des gens aimables et des amis à rencontrer. J'arrive au point de passage avant. Plus où des soldats en civil m'interpellent depuis leur tente. Entrez et ils m'attendent de l'eau. Je prends ma bouteille et nous la remplissons. Le plus jeune apparaît avec une

bouteille de dattes d'au moins 3 kilos. Un autre arrive avec des caquettes de linoléum. Ils me demandent si j'ai besoin d'esuime, je leur réponds qu'avec le Tiger je n'ai aucun problème d'autonomie sur le plan carburant. Ils me demandent combien de litres contient le réservoir : je réponds '24' en langage des signes. Ils sont étonnés mais ils esiment que je ne peux faire toute la route sans remplir le plein.

La ville de Ham que j'ai voulu rejoindre à mort toujours demande une bonne présentation. Je suis amié ici il y a six ans en cherchant une personne, et je m'y suis fait deux amis. Abubaker et Abdul Fatah. Je les avais rencontré par hasard car comme à l'habitude je n'avais pas d'argent et il n'y avait pas moyen d'en changer au marché noir. Dans la maison d'Abubaker je me souviendrais toujours que les deux firent un concubule en arabe, puis m'indiquèrent que : « OK, nous pensons que vous n'avez qu'un seul choix : dormir chez Abubaker, puis ce soir nous vous invitons à dîner, et demain vous pourrez changer de l'argent à Misurata ». J'avais pris des photos de leurs filles, j'avais bien essayé de leur envoyer des mon retour en Italie mais ils ne les ont jamais reçues aussi cette fois-ci je les ai amenées. Je repère aisément Abubaker dans son échoppe et ensemble nous allons voir Abdul Fatah. Nous passons l'après-midi ensemble à visiter la ville



Certains sections de route vers Ghai peuvent être partiellement voire totalement recouvertes de sable.



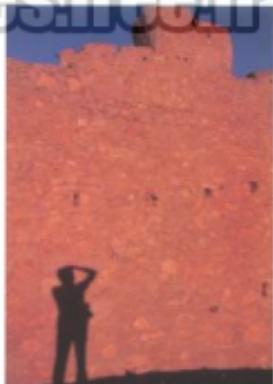
Sur la route de Ghst.

endormie au milieu du désert loyén.
« Assoud'hui j'ai plus d'argent qu'autre fois ».
Mais impossible de payer, c'est l'hospitalité
avec un grand H... Je finis par accepter leur
hébergement et je dormirai dans la même
chambre, dans le même coin après avoir
mangé à la mode arabe avec mes deux amis.
Il est temps d'appréhender le côté culturel de
mon voyage. Mon itinéraire va me conduire
sur la côte à Sfax et ensuite direction nord-
ouest vers Kairouan et les ruines voisines de
Leptis Magna. J'effort dans la ville et je réalise
immédiatement que les inscriptions sur la
carte du guide – l'hôtel serait sur la plage à
moins de 2 km des ruines – sont erronées. Je
me renseigne auprès d'un gars qui me dit que

le croisement se trouve un peu plus avéré, et
que cette construction existe. Le deuxième
est aussi si bête tout aussi régali et je dois
demander ma route une troisième fois. Ce
coup-ci j'obtiens une aide massive. Deux
jeunes gens utilisent leur téléphone mobile
pour appeler un ami qui parle français mais
qui ne connaît pas l'hôtel. Une troisième
pensée m'envahit : s'arrêter aussi et appeler
enfin un pote à Paris... résultat idemique ! A
la fin j'ai fini par trouver l'hôtel encore comme
un ministre jusqu'à ma destination par deux
voitures !

Labdah (prononcer Lübdah) de l'avis général,
surtout de celui des visiteurs, est le plus beau
site romain du bassin méditerranéen. Après
l'avoir arpenté je ne peux qu'admirer. Même
ceux qui ne sont pas passionnés par les ruines
ne pourront que s'émerveiller devant telles-là.
Ce qu'il y a de formidable c'est que comme ce
site est situé au bord de la mer vous pouvez
au fur et à mesure de votre balade
l'interrompre pour une baignade
rafraîchissante. Un bain dans une eau
cristalline et ensuite continuer la visite, quelle
pause extraordinaire.
Me voilà bientôt arrivé à la fin de mon périple,
j'ai passé encore deux jours dans la capitale et
effectué une dernière excursion rapide aux
ruines de Sabratha, nettement moins
impressionnante que Leptis, mais avec un
amphithéâtre à ne pas manquer. Sa

construction à trois étages constituée par 108
colonnes corinthiennes dominent
véritablement le paysage.
La frontière est à moins de 100 km, après
quelques formalités y compris la remise de ma
plaque d'immatriculation arabe me voilà
reparti vers le nord, il ne me reste plus qu'à
traverser la Tunisie, prendre le ferry et je
retrouverai l'Italie.



Letters

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



Pilote de circuit

James Glarville

England

Il fait super beau, pour le coup j'en prends pour 13 tours. A 10h30 le circuit s'ouvre aux motos. Fêtons 10 minutes, puis je m'avance vers la barre, je pointe mon ticket, je passe et je m'arrête, vérification rapide, quelques inspirations profondes, et j'erre lance. Doucement pour commencer, faire des premiers tours comme un trajet de reconnaissance: m'habituer les virages, surveiller les rétroviseurs, et m'habituer au trafic avec tous ces bolides qui vont me faire l'entraînement et l'adrénaline dans chaque virage. La 675 m'inspire une confiance totale, les pneus donnent l'impression d'une extraordinaire adhérence dans ces conditions. C'est un vieux cliché, mais la moto est bien meilleure que moi dans ce genre de périlleux exercice.

La sortie du virage du Carousel au Nurburgring, impressionnant.

Photo: Courtesy of Triumph/Motopost Photography

Revenir à zéro

Alex Castello

Italy

Grâce au très bon travail de mon concessionnaire Beppe Modesto à Triumph Barge CN, ma Legend TT de 1999 a récemment passé le cap des 100000 km sans que je connaisse le moindre problème. Un grand merci à eux, et à Triumph, pour la satisfaction que m'a donné cette moto lors de mes voyages.



Alex & Beppe admirant cette moto "comme prévu".

Homme à tout

faire

Olivier Truan

Switzerland



Photo: courtesy of Jerry Lutz

Cette photo pour vous montrer comment je me balade avec mon meilleur ami, Jack. Comme je ne possède pas d'auto Jack devait décider s'il resterait à la maison ou s'il venait avec moi rouler sur ma Triumph. Comme vous pouvez le voir, il a pris la bonne décision!

Passer le "Ton" avec un T100

Inge Moiler

Norway

Je roule depuis plus de 30 ans, et récemment j'ai reçu la permission de faire un tour de 48 ans sur un T100. C'est un défi à 48 ans, car la moto toute la journée sur le circuit de Rudi Krogan en Norvège. Mon impression: elle est aussi bonne sur piste qu'en balade.





TOUJOURS BELLE

La nettoyer fait intimement partie de vos soins de votre Triumph, et cela va grandement contribuer au maintien de l'apparence impeccable de votre machine pendant de nombreuses années. Est-ce que vous nettoyez souvent votre moto ? C'est vous qui le voyez mais sachez que plus souvent vous manœuvrerez l'éponge, mieux votre moto résistera aux éléments. Torque a rencontré les experts de Hindley afin de connaître les meilleures astuces permettant de maintenir votre Triumph en parfait état.

La préparation avant le lavage est aussi importante que le lavage proprement dit. Après avoir posé tout bijoux, pièces métalliques et même fermetures-éclair susceptibles de gratter votre Triumph, l'étape suivante va être la préparation au lavage. Avant d'envoyer le jet bouchez les pots d'échappement avec du papier journal, et entourez les leviers d'embrayage et de frein, les interrupteurs et l'allumage à l'aide de sacs plastiques que vous fixerez avec des élastiques. Ceci empêche l'entrée de trop d'eau dans ces zones et protégera les connexions

électriques.

Assurez-vous que la moto est froide et commencez le lavage par le dessus de la moto. Outre l'eau de rocade vous pouvez également utiliser un savon légèrement alcalin pour vous aider. Faites attention de ne pas mettre trop d'eau sur les instruments de bord, les cylindres et les étiers de frein, les roulements de jante et s'il y a en une l'entrée d'air auscultation des phares. Prenez une éponge de toilette propre et mouillez les zones où il y a des insectes morts écrasés et laissez tremper pendant quelques minutes.

Quand vous aurez lavé la carrosserie, prenez une autre éponge et utilisez des brosses en nylon pour nettoyer les autres zones telles les jantes et le moteur. Les parties encastrées doivent être mouillées et laissées telles, qu'elles aient d'essuyer la boue qui s'y est accumulée. Quand vous aurez enlevé la saleté, utilisez de l'eau froide pour rincer la moto. L'usage de lances à haute pression n'est pas recommandé parce que l'eau pourrait envahir les roulements et les autres endroits peu étanches, causant une usure prématurée par la corrosion et la perte de lubrification. Après le nettoyage ôtez les sacs plastiques et nettoyez l'entrée du filtre à air. Laisser de l'eau stagner sur la machine peut provoquer de la corrosion,

donc il est conseillé de la sécher avec une peau de chamois ou un torchon. C'est aussi le moment idéal pour lubrifier les axes, les écrous et les boulons. Délicieusement la moto est sèche, l'application d'un polish et d'un anti-humidité est recommandée afin de protéger votre Triumph. Faites surtout attention de ne pas en mettre sur les disques de frein, car cela peut conduire à une perte de puissance au freinage. Les disques de frein nécessitent de préférence avec un dégraissant spécial. Pour les leviers et toute autre partie exposée en aluminium utilisez aussi un bon nettoyant spécial, sans le moindre élément caustique. Enfin, avant de repartir sur votre Triumph étonnante, rappelez-vous qu'il vous faudra impérativement faire un essai des freins ! Pour de plus amples informations sur l'entretien, veuillez consulter votre manuel Triumph qui vous donnera tous les détails.



TRIUMPH
VÊTEMENTS



Triumph.
L'autre marque stylée.

GO YOUR OWN WAY

Veste pour pilote, à fermeture-éclair. Article de la collection 2007 de Triumph, Vêtements de loisirs à marque Triumph.
Disponible dès maintenant chez les concessionnaires Triumph.