

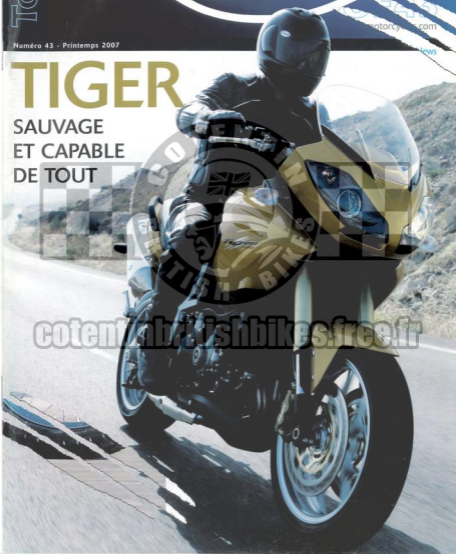
# TRIUMPH

Numéro 43 - Printemps 2007

## TIGER

SAUVAGE  
ET CAPABLE  
DE TOUT

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



SOMMAIRE



GO TO [www.britishbikes.com](http://www.britishbikes.com)

# TORQUE43

www.triumphmotorcycles.com

## 4-7 News

De l'intérieur

## 8-13 Tiger Test

Maintenir un 1050 en captivité

## 14-15 Tridays

Compte à rebours

## 16-17 Mr Sixty8

Dernière inspiration de Nicola Martini

## 18-21 Sixty8 - Bonneville

Création d'un chef d'œuvre

## 22-27 La Planète Triumph

Histoire de Triumph en Australie

## 28-30 La Décennie du 'Blouson Rétro'

Célébration des 10 ans du blouson 'Rétro'

## 32-37 Fan de T3

Trois cylindres et carburateurs

## 38-41 Un jour dans l'histoire

De Mendon Vey M. Bourme: Gary McDonnell

## 42 Le courrier des lecteurs

Vos Triumph du monde entier



trishbikes.free.fr

TORQUE est publiée trimestriellement par le Riders Association of Triumph Ltd, PO Box 83, Hinkley, Leics, England, LE10 3ZP  
Rédacteur en Chef : Simon Carter - Production : Red Square Graphics

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

Ayez une conduite responsable et dans la limite de vos capacités. Respectez toujours la législation. Prenez des cours de conduite. Prenez 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. Merci de vous reporter au manuel du propriétaire pour le conduite de la moto. Utilisez des pièces et accessoires non-Triumph pour éviter votre garantie.

## CONTACT

Septembre 1996. La première édition de Torque paraît. Les 24 pages en noir et blanc sont remplies de nouvelles de l'auteur Roland Brown à la fois un essai d'une T160 Trident, le rédacteur Neil Webster nous emmène au cœur du Holland sur une Trophy 1200 et Rob Brown nous fait visiter l'auteur.

Il n'y a pas que les chiffres de production qui ont changé (une moto achetée sort maintenant de la chaîne toutes les 2 minutes et 12 secondes quand on compare cela aux 7 minutes d'abord), Torque a lui-même fait changer en dimension, en aspect et en contenu. Prenez le numéro 43 à côté du 1 et le contenu est sensiblement un peu plus comme si l'on mentait côté à côté une Trident T160 et une Daytona 675 !

Comme vous le voyez ailleurs dans cette rubrique le magazine va évoluer, changer et évoluer en la dernière édition dans l'ancienne rubrique. À partir de juin il laissera la place au nouveau magazine Triumph. Sesan de l'auteur et son équipe vont devenir Triumph vers une nouvelle dimension - à savoir de quoi ce magazine sera fait (à partir de 10 ans... ou quelques semaines moins) de la chaîne de production. L'éditeur produira une nouvelle rubrique pour faire la comparaison mais dans Triumph nous avons un magazine en évolution plus qu'en la production. Le nouveau magazine est bien prêt de renverser cette tendance, mais une chose est certaine, il vous apportera toujours la meilleure des informations pour tout ce qui touche Triumph.

Il y a eu une petite année de personnes impliquées dans Torque durant la décade écoulée. Ce sera très difficile de faire la liste de tous les auteurs, photographes, chroniqueurs, rédacteurs, graphistes, annonceurs, annonceurs et distributeurs dans cet espace. Nous (vous) espérons que le nom d'un auteur, de l'éditeur, de l'éditeur, qui a touché chacune des éditions. Il a porté une partie énorme de la responsabilité afin d'assurer chaque trimestre la sortie dans les délais des cinq éditions du magazine. Sans ses efforts, et comme la plupart des joueurs de cricket anglais, nous aurions probablement été trouvés dehors avant d'avoir le 301 Neil Webster ouvrir la première colonne de Torque par le commentaire "Ceci pourrait être le début de quelque chose de grand". Je voudrais donc le 43ème et dernière édition en vous remerciant de votre soutien et de votre retour collaboration. Vos commentaires ont aidé à faire de Torque quelque chose de grand. Continuez à nous les passer afin de monter Triumph au niveau suivant !

Simon Carter  
Rédacteur

## Journées Portes Ouvertes Triumph :

Triple Days : du 10 et 11 mars 2007

Venez découvrir, lors des journées «Triple Days» les 10 et 11 mars 2007, la gamme Urban Sport Triumph 2007 avec le nouveau Tropic qui a fait un grand bond en avant en terme de conception, de look et de performance. En son cœur bat le puissant moteur trois cylindres de 1050cm<sup>3</sup> qui a fait le succès de la Sprint ST et de la Speed-Trip.

Faîtes l'expérience d'une moto qui avale le tarmac dans ses courbes absolues et qui sait comme le faire se sentir avec grâce et aisance dans le paysage urbain.

Mais aussi, l'incomparable Daytona 675, élue «Moto de l'année 2006» par la presse internationale ainsi que le phénoménal Speed Triple.

Rendez-vous donc le 10 et 11 mars 2007 dans l'ensemble du réseau Triumph.

Classic Days du 26 et 29 avril 2007

Durant les Classic days, c'est la gamme Classic qui sera à l'honneur. Découvrez dans une ambiance très sabbatique, nos modèles mythiques, mais résolument à la pointe de la technologie comme la Boneville, le Thruxton et le superbe Scrambler. Les sensations fortes et la cool attitude revivent aussi au rendez-vous avec la gamme Cruiser et le nouveau Roadster II Classic.

États, animations et offres privilégiées de nos partenaires vous attendent durant ces deux événements.

Partez en autour de vous et visitez [www.britishbikesfree.fr](http://www.britishbikesfree.fr)



## Portes Ouvertes Triumph en Suisse : T-Days du 27 mars au 1 avril 2007

C'est du 27 mars au 1 avril 2007 que se dérouleront les journées portes ouvertes en Suisse. Une semaine où vous découvrirez l'ensemble de la gamme Triumph avec le nouveau Tiger, l'incomparable Daytona 675 ainsi que la gamme des modèles « Cruisers » avec l'incroyable Rocket et celle des « Modern Classics » avec les nostalgiques Bonneville. Réservez vite votre soirée du jeudi 29 mars 2007, car le réseau organise une soirée animation Sixty6. Essai, animations et offres privilégiées de nos partenaires seront également au rendez-vous. A vos agendas !



### Succès de vente

Triumph a poursuivi sa forte croissance d'année en année et en 2006, lorsque l'exercice financier s'est clôturé le 30 juin nous avons constaté que le chiffre d'affaires du groupe avait grimpé de 13% s'élevant désormais à 200 millions de €. Lors de l'année passée les ventes de motos Triumph se sont élevées à 37400 unités. Ce chiffre représente une croissance de 18% par rapport aux ventes de l'année précédente qui avaient été de 31 600 unités.

Tim Malton, Directeur Commercial, résume : « Les nouveaux modèles sont extrêmement importants pour pousser la croissance et nous sommes enthousiastes de l'accueil réservé à la Daytona 675 et à la Scramble », et aussi à toute nouvelle Tiger. De plus, il a été extraordinaire de voir fusier la demande parmi le reste de notre gamme, avec des modèles tels la Rocket III, la Speed Triple et nos classiques rétro modernes, qui plaisent beaucoup. »

Notre croissance constante des dernières années nous a donné une plate-forme commerciale forte, et nous avons étendu notre capacité de production l'année dernière pour pouvoir répondre à la demande de motos Triumph. Aussi, nous continuerons d'investir fortement en Recherche et Développement pour sortir à l'avenir encore plus de nouvelles motos toujours aussi avant-gardistes. » Pour 2007 notre objectif restera axé sur la croissance tout en privilégiant le service à la clientèle en augmentant notre réseau de distribution.



### Daytona 675 en course

La Daytona 675 a reçu, la reconnaissance mondiale non seulement pour ses performances routières, mais aussi pour ses capacités hors pair sur circuit. Afin d'appuyer plus encore cette capacité de compétitrice, Triumph vous annonce le lancement d'un nouveau Programme de Support Courses et l'engagement de cette moto dans plusieurs Championnats Européens de vitesse et d'endurance. Nous vous tiendrons informés des dates des courses et des classements très prochainement.

## TRIDAYS - EXCLUSIVITE - NOUVEAU MODELE - STOP

Tridays est de retour ! Plus grand, meilleure et plus audacieux qu'en 2006 ! L'événement Newchurch passe à la vitesse supérieure. En plus du programme prévu, Torque peut vous annoncer qu'un nouveau modèle Triumph sera présenté en avant première. Le nouveau modèle est tout simplement stupéfiant et qu'il vaut mieux réserver au plus vite votre week-end pour être parmi les premiers à le voir. Rendez-vous page 14 pour obtenir les informations sur les formules de réservations possibles et ainsi planifier au mieux votre voyage pour l'Autriche. On se voit aux Tridays !

### T-Shirts pour l'été 2007



Qu'y a-t-il de mieux pour célébrer la venue de l'été sinon vous faire la surprise, à vous et à vos amis, d'un nouveau T-shirt Triumph ? Comme vous pouvez le constater au vu de cette avant-première exclusive, cette nouvelle gamme va vous proposer des dessins bien particuliers.

Le T-shirt du Record de Vitesse sur Terre est inspiré par la prouesse effectuée à Bonneville Salt Flats, Utah en 1956, tandis que le Mod Crushers Club vous rappellera le bon temps de Brighton plage

en 1965, quand les Rockers en Triumph eurent "Triaternisé" avec les Mods sur leurs scooters.

Pour accompagner le styles rétro vous trouverez également une sélection de t-shirts aux nouveaux emblèmes standard, ainsi vous ne laisserez personne dans le doute à propos du choix de votre monture.

Avec de nouveaux produits pour hommes, dames et enfants, il est certain que l'été sera mémorable. Vous pourrez en faire les emplettes à partir de juin.

### Triumph Magazine

Juillet 2007 annoncera le lancement d'un nouveau magazine remplacant Torque en tant que porte-parole de Triumph Motorcycle. Triumph offre un nouveau point de vue en vous informant sur tout ce qui se passe à l'usine et de par le monde de Triumph. Sous la houlette du rédacteur motocycliste Simon de Burton, "Triumph" sera un titre visuellement étonnant écrit avec engagement, qui alliera le style britannique et un aspect du 21ème siècle, et qui continuera de puiser dans la passion et l'âme de tout ce qui est Triumph.

Le magazine sera envoyé gratuitement à toute personne enregistrée comme membre du R.A.T. Si vous voulez vous affilier ou renouveler votre affiliation, visitez [www.triumphmagazine.com](http://www.triumphmagazine.com) pour être sûr de ne pas être "Triumph" les autres.



## Rocket III – Ce que vous en pensez !

La Rocket III est une moto époustouflante. Une classe à part dans le monde moto avec son look époustouflant, ses caractéristiques et ses performances étonnantes.

Mais vous n'avez pas à nous croire sur parole – voici les réactions de propriétaires de Rocket III de par le monde !

● 96% évaluent l'accélération comme très bonne / exceptionnelle.

● 95% évaluent les performances du moteur comme très bonnes / exceptionnelles.

● 92% évaluent la performance totale comme très bonne / exceptionnelle.

Vous n'êtes donc pas les seuls à être impressionnés. Voyez comment la presse l'a évaluée :

● « Puissance ahurissante en un bref délai » (Canadian Biker, septembre 2005)

● « Ouvrez la poignée des gaz de la Rocket III en n'importe quel rapport de vitesses, et toutes les files de voitures qui vous suivent disparaissent comme si elles roulaient en marche arrière » (Rider Magazine, septembre 2004)

● « Conduisez et prenez les virages en confiance, même dans un trafic des plus important » (Two Wheels Only, octobre 2006)

Suivant les traces de l'original, la conduite d'avantage relaxée et confortable offerte par la Rocket III Classic, a donné lieu à sa part de marques d'approbation :

● « Performances inspirant l'effroi sous l'action du poignet » (Cycle News, mai 2006)

● « Position superbement relaxante, mais contrôle impressionnant de la conduite » (Cycle News, mai 2006)

● « Un bouffeur de kilomètres pratique, facile et agréable » (Cycle News, mai 2006)

● « Il y a quelque chose de très amusant dans cette moto grosse et impréssionnante, qui est pourtant si bienveillante pour son conducteur » (MotorcyclistOnline.com, septembre 2006)

Voulez-vous aller loin ? C'est possible, sans effort, avec la Rocket III ou la Rocket III Classic. Pourquoi ne pas aller chez votre distributeur Triumph pour effectuer un essai ? Alors vous comprendrez ce que nous voulons dire !

Les guidons raménés vers l'arrière, les repose-pied et la jete corbillon font un élégant pendant au luxueux motif bicoloré peint de la Rocket III Classic.



Les bracelets sculés, les portegés et la jete de l'arrière corbillon font un élégant pendant au luxueux motif bicoloré peint de la Rocket III Classic.

cotentinbritishbikes.free.fr



La performance étonnante du moteur 2.3 litres continue d'échapper à...

TIGER TEST







## COMMENT GARDER UN TIGRE EN CAPTIVITÉ ?

Texte: Neale Bayly

Photos: Riles et Nelson

Il y a des moments où je comprends mes voisins. Totalement étrangers au monde moto ils me comprennent pas toujours ce que je fais. Quand je leur ai annoncé le mois dernier que j'allais inviter un Tigre chez moi pour quelques jours, depuis ce jour ils sont collés à leurs judas et avant de quitter les lieux, ils se demandent s'ils vont être attaqués par un quelconque mangeur d'hommes. Je ne peux guère leur en vouloir. Il m'arrive souvent de disparaître pendant sept ou dix jours d'affilée, pour participer outre-mer à des lançements pour la presse. Je reviens chaque fois avec la tête d'un oiseau qui a fait une semaine de fête avec Keith Richards. Ils sont maintenant habitués à voir ce décalé burlesque, non sans se traîner vers la boîte aux lettres, radotant à propos d'un quelconque endroit mystérieux de la planète. Void quelques semaines alors que je me préparais à une session de photos avec la nouvelle Tiger 1050, je suis sûr qu'il y eut un grand soulagement lorsque l'information fit le tour du quartier. Ce fameux Tigre, c'était une moto, et non quelque carnivore africain poilu qui allait hanter les corridors à la recherche de son repas suivant.

L'origine de la bête remonte à 1993, quand Triumph utilisait des cadres modulaires et des moteurs à carburateurs. Depuis ce jour le Tigre a accompli un sacré long chemin. A l'origine déclinée en 885cc, il se vit équiper de l'injection en 1999, et n'a cessé d'évoluer depuis. Conçu pour ressembler aux machines off-road de Paris/Dakar des années '80, avec un gros réservoir et un carénage frontal agressif à deux phares, c'était une machine

TIGER TEST



très agréable et élégante. J'ai eu la chance de faire en 2000, un tour de 4000 km vers l'Ouest sur cette seconde version, et j'avais été frappé par la disponibilité de la puissance, la douceur, la légèreté de conduite et la nature simple et robuste de la moto. A cette occasion, j'étais en train de filmer un documentaire, et je transportais un cameraman et tout son équipement. Passant à travers tout, depuis les températures de plus de 40° C en Arizona à la neige et la glace de Crater Lake Idaho, la moto fonctionna sans défaut sous toutes les latitudes.

Deux ans plus tard je conduisis la génération suivante du Tiger à travers l'Amérique. En 2002 le moteur avait été gonflé à 955cm<sup>3</sup> procurant un supplément de 20CV sur les 86CV produits par le modèle précédent. Photographiant et documentant le Tour Triumph au travers de l'Amérique, je m'arrêtais consciencieusement pour prendre des clichés des participants, et ensuite corriger un manéque je tentais de rejoindre le groupe. Il sembla que la moto a fait la plus grande partie des 4000 km dans la zone rouge, et je n'ai jamais poussé un engin aussi fort et aussi longtemps au maximum de ses performances. Une des étapes, le long de l'autoroute 69, la route la plus solitaire au monde, j'ai couvert 160 km en un peu plus d'une heure forçant le long de la double voie pour rattraper les autres. Cela impliquait nombre de montées, de descentes et de virages, et des

températures très élevées. Dieu merci, le Tiger ne manquait jamais à ses devoirs, et devint un ami méritant toute confiance durant ce voyage. Plus, à la fin 2004, Triumph me laissa une machine pour un test longue durée. Pas de documentaires ni de virées transcontinentales à me soucier pour cet essai, mais la '05 et moi-même couvrimes ensemble avec bonheur plus de 3500km dont un trajet de 1600 km en Virginie, quelques sorties hors ville, et plein de virées courtes et amusantes aux alentours des Smoky Mountains me donnèrent pleinement l'occasion de prendre sa mesure. Un programme des plus chargé m'a empêché d'assister en Espagne au lancement de la presse du plus récent Tiger, mais j'ai eu la chance de voir Triumph m'apporter un exemplaire flambant neuf quelques semaines plus tôt. A ce moment je fus un peu triste de constater que le climat hivernal de la Caroline du Nord ne s'accordait pas avec des projets de voyage marathoniens. Mais, d'après les brèves excursions aux alentours de la ville, les sorties



folles dans la campagne locale, et les visites de cafés que j'ai faites, la Tiger '07 m'a permis de constater que la machine avait effectué de sacrés progrès. Il est certain qu'elle a perdu quelque chose de son style off-road, mais menez-la sur une route secondaire sinueuse, laissez le triple de 1050cc prendre son souffle, et il y aura très peu de manières plus amusantes de passer une journée en selle sur une moto.

Visuellement, la nouvelle Tiger est plus exclusive, plus axée sur le côté moto de route, et elle s'intègre parfaitement dans le reste de la gamme Triumph avec son style distinctif un peu taillée à la serpe. Les vieux mordus de Triumph seront capables d'y retrouver le cadre original de la Daytona T595, présenté en 1997, et même le fait qu'il y ait un grand

nombre de pièces partagées avec la nouvelle Speed Triple et la Sprint ST, la carrosserie est d'un design totalement nouveau. Bien que la capacité du réservoir soit de 21 litres, les deux fois où j'ai dû rouler avec la machine sur une trentaine de kilomètres lémoïn allumé, je n'ai pu le remplir que d'une vingtaine de litres. Cela signifie que soit la notice d'entretien soit le lémoïn de réserve racontent des bobards. Si je me réfère aux données constructeur cela voudrait quand même dire que la moto peut couvrir encore plus de 90 km après l'allumage du lémoïn de réserve. J'ai consommé en moyenne environ 5,5 litres au cent. Un plein devrait donc permettre d'effectuer au moins un parcours de 400 km. Comme je n'arrivais pas à effectuer de vraies longues distances, j'ai fait quelques heures sur



les routes inter-états afin de sentir les capacités de la Tiger dans ce domaine, et je retourne chez moi avec certaines contradictions. La selle est formidable ; l'ergonomie est parfaite si vous aimez la position standard de conduite, tout droit, mais le sauto-vent était soit trop bas, soit trop haut pour moi. Il fait toutefois un bon boulot en tenant le haut du corps à l'abri du vent, et lors d'une sortie extrêmement fraiche j'ai été très satisfait de la protection qu'il m'a donnée. Personnellement je m'accommoderais bien mieux d'un sauto-vent soit plus grand, soit plus court.

Lors de ces différentes voies, je me suis cantonné à un régime 4.5000 t/m, ce qui est la plage idéale de fonctionnement du Tiger. Chusant aux alentours de 100 km/h il n'est pas nécessaire de rétrograder pour dépasser. Entre ces deux régimes, le moteur est volontiers capable d'accélérer fort par un léger mouvement sur les pédales des gaz. Jangler sur les rapports ne procure aucune poussée notable de puissance, sinon une force constante quand il approche de la zone rouge. Idem que à la mise en route de la Speed Triple et de la Sprint ST, le moteur trois cylindres de

1050cc du Tiger délivre 114CV à 9.400 t/m, avec un couple de 74 lbp à 6.250 t/m. C'est centes 17CV de moins que la très vive Speed Triple, mais le couple est pratiquement identique et est disponible plus rapidement chez le Tiger. Si je devais résumer, je dirais que le Tiger reste une machine très rapide, capable de vous dégager d'une chequemaude de la poignée de gaz, de tous les embouteillages et qu'elle vous entraînera sans problème et sans forcer à plus de 160 km/h. Je pense que, si vous le voulez, elle pourrait atteindre plus de 240 km/h en vitesse de



pointe mais cela n'est vraiment pas la tasse de thé de cette machine.

Depuis la selle du conducteur, on entend bien plus de bruit moteur montant à travers les ouvertures du carénage, que sur une Speed Triple nue, et juste à peine le souffle du gros échappement placé haut. J'ai vu qu'il existe un échappement spécial pour la Tiger, et je pense qu'il doit être agréable de laisser la bête s'exprimer un peu plus, alors que d'origine elle ronfle comme si elle avait une gorge irritée. Quand je regarde le poste de pilotage et les jauges cela m'indique le nécessaire. Bien positionné et minimaliste le bloc des instruments est similaire à celui de la Speed Triple, sans les témoins de direction sur le côté du compteur, avec un compteur de vitesse digital au centre. Tous les instruments d'aide à la conduite se trouvent sur un écran digital à gauche de celui-ci, et plus bas se trouvent des boutons permettant de régler les deux compteurs partels. Il n'y a pas de poignées chauffantes, ni de système GPS ni de radio à bord de la franche et minimale Tiger. Le levier de frein est réglable dans plusieurs positions contrairement à celui de l'emboîlage, et le bouton indiquant le changement de direction ne se coupe pas automatiquement. Les rétroviseurs sont bien positionnés et ne gênent pas à vitesse de croisière, même si à mon goût ils montrent un peu trop les coudees. Ce n'est pas inhabituel, et pour autant que le parti est joué, bien peu n'ont été capables, en outre de supprimer la vue vers l'arrière.

La Tiger évoluant vers la partie sportive du spectre moto de cette année, ce ne fut pas une surprise de découvrir qu'elle roule sur un pneu 180/55 ZR 17 à l'arrière et un 120/70 ZR 17 à l'avant. Sur une superbe paire de jantes à bâtons coulés, ils sont prêts à balancer à tout le poste de pilotage. Si vous êtes bien compétents par la suspension, à l'avant un jeu de USD 43mm et un amortisseur hydraulique simple à l'arrière. Les deux unités sont entièrement réglables, et tel quels sortis d'usine, mon seul réglage fut un peu plus de compression à l'avant afin d'éliminer une trop forte plongée sous un freinage violent. Dans les environs de la ville cette modification n'était pas nécessaire la plupart du temps, car le réglage est confortable et conforme, sans vous mettre en difficulté si vous rencontrez une imperfection majeure de la route. De fait, je me suis mis à noter combien vite l'arrière se remet de gros cahots, sans cet effet de vague qui affecte bien souvent les suspensions d'origine.

Pour ramener la moto à des vitesses légales après avoir bien joué sur les rapports de vitesses (j'ai usé de la paire de freins radiaux très endurants qui s'accordent fort bien avec les deux disques flottants de 320mm. Chacun d'eux est équipé d'un étrier 4 pistons,



largement assez puissants pour aller se frotter à ceux qui utilisent des motos plus typées sport.

Pour cruiser en ville, même si l'assise de la Tiger est plutôt haute, la nouvelle machine est comme un poisson dans l'eau. La direction très souple inscrit très bien la moto dans les virages à faible vitesse, bien mieux qu'une moto standard et la position de conduite plutôt droite procure une excellente visibilité dans le trafic. Les courbes et les bordures d'aires de parking ne sont qu'une excuse pour essayer la

garde au sol, et le nouveau look agressif assorti d'une peinture flashy inspirent bien des conversations au comptoir de mon bistrot local. Le plus amusant pour ce nouveau Tiger reste quand même la balade en campagne, réservoir plein mais sans destination en tête. Capable d'avalir n'importe quel type de route visible sur la carte, la nouvelle Triumph Tiger 1050 s'adapte facilement à la vie en captivité, mais elle est encore plus heureuse à chasser ses proies dans le milieu le plus sauvage qu'on puisse trouver.

Britishbikes.free.fr

TRIDAYS

# TRIUMPH TRIDAYS 2007 CERTAINS ONT BIEN AIMÉ NEWCHURCH !

**Pour** faire suite au monumental succès de 2006, nous sommes heureux de confirmer le retour des Tridays en 2007 ! Toutes les routes vont mener en Autriche où la ville romantique de Newchurch accueillera une fois encore la communauté internationale Triumph. Du 29 juin au 1 juillet la cité se transformera une fois de plus en Newchurch, un lieu dédié et dévoué à célébrer tout ce qui est Triumph ! Durant ces trois jours rien ne sera comme à la normale. Trois longs jours... Les Triumph

Tridays !

Quel que soit le moyen que vous allez utiliser pour vous rendre à Newchurch, soyez sûrs que le spectacle qui vous y attendra vaudra le déplacement. Tout un tas d'activités axées sur la marque TRIUMPH est programmée afin de vous occuper durant tout le week-end. Vous pourrez, soit vous balader au milieu de centaines de motos alignées sous le soleil, faire du shopping dans un magasin de TRIUMPH spécialement édifié où vous trouverez tous les derniers vêtements ou accessoires, vous extasier aux pressions de ce cascadeur, véritable génie de la moto qu'est Kevin Carrichael, ou vous remplir les oreilles lors d'un grand concert en live. Cela sera à vous de

choisir. Sans compter tous les autres shows additionnels, scènes sur le vif et autres essais de motos... cela sera pour vous l'occasion de composer votre week-end à la carte. Pour ceux qui souhaiteraient découvrir la région, des centaines de kilomètres de routes de montagne fabuleusement vertes vous tendront les bras pour les explorer sur votre Triumph !! Que pouvez-vous attendre de plus ?

Évidemment aura son apothéose lors de la superbe party du samedi soir. Pour animer tout cela nous allons proposer un concert de quelques fameux groupes qui vous tiendront éveillés jusque tard dans la nuit. La fête du T-Night du samedi soir est comprise dans votre ticket d'entrée du week-end. Vous y aurez non seulement la meilleure musique en direct mais aussi quelques surprises ! Avec des monts d'attendu de toute l'Europe et bien au-delà, rejoignez-vous à la lique internationale et cosmopolite des nations Triumph au cœur des Alpes - venez à Newchurch et tester l'atmosphère Triumph - venez et vivez Triumph !

Au plaisir de vous voir en Autriche !  
Notez la date, cela déboulera à nouveau, du 29 juin au 1 juillet 2007.





TRIUMPH

## TICKETS D'ENTRÉE ET TARIFS

Il y a toute une série de forfaits qui répondent à tous les besoins. Votre ticket d'entrée pour le week-end comprend :

- DEUX NUITÉES
- LE DROIT D'ENTRÉE A NEWCHURCH
- DES TOURS A MOTO GUIDÉS (PEAGES NON COMPRIS), COLIS DE PROMENEUR OU ENTRÉE AU PARC D'ATTRACTIONS ENFANTS
- ENTRÉE A LA 'T-NIGHT' PARTY DU SAMEDI SOIR
- CARTE ROUTIERE D'AUTRICHE OU CARTE DE PROMENEUR
- T-SHIRT TRIDAYS
- TRIDAYS PATCH
- TRIDAYS DVD 2007

### DETAILS LOGEMENT

Détails logement Tous les forfaits comprennent le petit déjeuner, sauf indication contraire	Forfait Week-end (par personne)	
	Couple	Suppl Single
B&B	€ 133	€ 6
Chambres d'hôtes	€ 143	€ 10
Auberge	€ 150	€ 10
Hôtel 3*	€ 165	€ 16
Hôtel 4*	€ 185	€ 16
Appartement (sans petit déjeuner)	€ 143	€ 15
Appartement	€ 155	€ 15
3* / 4* Appartement (sans pdjé)	€ 171	€ 15
3* / 4* Appartement	€ 183	€ 15
Camping (sans pdjé)	€ 109	Pm

Réductions pour enfants si les parents séjournent en appartement et paient le plein tarif :  
Âges 0 - 6 : 80 %    Âges 6 - 14 : 50 %

### RÉSERVATIONS:

Contactez l'équipe de réservation responsable à Neukirchen par:

Téléphone: +43 036565 6256

+43 036566 7251

Fax: +43 036566 7281

Fax: +43 036565 6550-74

Web: [www.tridays.com](http://www.tridays.com)

Email: [info@neukirchen.at](mailto:info@neukirchen.at)

[info@bramberg.at](mailto:info@bramberg.at)

## NICOLA MARTINI - MONSIEUR Sixty8



LA GAMME DES ACCESSOIRES SIXTY8 PROPOSE AUX PILOTES D'AUJOURD'HUI QUI SOUHAITENT GARDER UN LOOK CLASSIQUE TOUT UN ÉVENTAIL D'UN STYLE À LA FOIS TOTALEMENT ORIGINAL ET EXTRÊMEMENT CONTEMPORAIN. STEFANO MARTIGNONI S'EST RENDU À VÉRONE, AFIN D'Y DÉCOUVRIR L'HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT DE SIXTY8 DE LA BOUCHE MÊME DE CELUI QUI EST À L'ORIGINE DE L'IDÉE ET DU DÉVELOPPEMENT : NICOLA MARTINI.

Texte: Stefano Martignoni

Pictures: Simone Romeo

### **Pourquoi créer une gamme Sixty8 ?**

Triumph souhaitait proposer quelque chose de très original, en plus des accessoires classiques du catalogue. Il est vrai que jusque là nous n'offrions que des articles pratiques et des accessoires chromés. Quelque chose de différent s'imposait.

### **Comment le projet a-t-il pris corps, et quelles furent les étapes de son développement ?**

Je pense que la véritable origine du projet naquit de l'insultation du Directeur Commercial de Triumph Tue Martini et de Mario Lupano de Triumph Italie. Lors d'une visite chez moi ils furent particulièrement fascinés et impressionnés par le côté design mis en exergue sur nombre

de motos de notre point de distribution. Ces motos sont créées de telle manière qu'elles inspirent des émotions particulières et s'adresse à un public particulièrement ciblé.

Dès cet instant démarra un étroit partenariat dont le but était de produire quelques spécificités destinées à des motos stock; rappelez-vous de Flash Back utilisé pour le lancement mondial de la Thruxton à l'Ace Café de Londres) Flash Back R finalisée pour la Thruxton Cup) Rocket Boundless, Eurodret, etc. Subséquentement, lorsque vint le temps d'ajouter du neuf au catalogue des accessoires, une réunion fut tenue avec les responsables, où je tentai de comprendre leurs exigences et où à mon tour je leur communiquai les souhaits de

nos clients.

Nous avons proposé plein d'idées issues de simples croquis, et grâce à la perception et à l'intérêt particulièrement affirmé de Paul Checkley (Directeur Pièces et Accessoires chez Triumph) pour la gamme, l'usine prit la décision de produire quelques prototypes, dont plusieurs ont été dessinés par moi-même.

### **Pourquoi Sixty8 ? D'où vient ce nom ?**

Il y eut nombre d'idées, mais finalement Sixty8 fut le choix de Triumph juste hommage au millénaire le plus créateur de la Bonneville.

Personnellement j'avais suggéré le nom de Flash Back.

### **Qu'est-ce qui influence un design ?**

Tout peut influencer une touche esthétique. L'esthétique est un mélange d'éléments et de notions qui catalysent les perceptions, les idées et la finition. Tous ces éléments doivent s'assembler en restant en harmonie les uns avec les autres.

### **Qu'est-ce qui a, par exemple, inspiré le décor réservoir au dessin écossais ?**

Je dirais d'abord ce qui a inspiré le couvre-réservoir ! Triumph devrait créer un nouveau qui résoudrait quelque peu les problèmes de coût et de temps des décors peints personnalisés. Je proposai l'idée d'un simple couvre-réservoir adapté à celui-ci, et qui serait incroyablement facile à poser et d'un prix raisonnable, donnant à chacun la possibilité de personnaliser instantanément sa moto. Sixty8 est propre, claire, lisible, fut très bien reçue et ensuite nous pensâmes aux décors graphiques. Il y a des couvre-réservoir personnalisés et d'autres aux graphismes très beaux, et qui ont un caractère différent, parmi lesquels des dessins de tartans, choisis parce que d'une façon ils peuvent combiner le style du britannique qui chevauche une moto britannique.

### **Et les sacoches de ville ?**

Les sacoches amovibles étaient un accessoire demandé par nombre de nos clients utilisant la moto tous les jours, pour aller au travail ou au bureau etc. L'idée de créer un sac élégant multi usages pour la moto était excellente. Finalement cet article eut un grand succès et pas seulement parmi nos clients mais aussi auprès de beaucoup de gens qui n'avaient pas de moto. La sacoches de ville procure un look dynamique et professionnel à la moto, et c'est un accessoire stylé pour les utilisateurs qui l'emportent quotidiennement avec eux comme un cartabe. Une idée très 'cool' !



### Qu'est ce que vous cherchez dans chaque design ?

J'aime inspirer de l'émotion et des sentiments en mélangeant style classique et innovation.

### Comment choisissez-vous les matières et les couleurs ?

Cela c'est simplement une histoire de perception et d'expérience. Je ne sais pas s'il faut appeler cela bon goût ou intuition !

### Comment accordez-vous les couleurs avec les teintes standard des motos et quelles sont vos combinaisons de couleurs favorites ?

Cela dépend du caractère à donner à la moto. Toutes les couleurs sont attrayantes, je n'ai pas de combinaison favorite. Il existe une certaine combinaison qui attire et qui stimule les sens : beaucoup de gens trouvent la simplicité du Sixty Black avec un échappement et un siège brun très classe. Je me souviens du jour où nous avions à préparer les premières motos pour le catalogue. Nous avons quelques échantillons des premiers accessoires Sixty et Bonneville. Nous avons demandé à tous les directeurs et ingénieurs Triumph de visiter les lieux. Conrado Modolo (directeur accessoires en Italie) et moi-même sommes restés seuls sur place et quelques heures plus tard le Sixty (alors nommé Revolver Black) était né. Je me souviens avec plaisir des expressions fascinées et des commentaires élogieux des directeurs dès qu'ils virent la première Bonneville. C'est cette moto qui apparaît dans les catalogues et dans diverses publications Triumph. Elle est belle n'est ce pas ?

### Quelles sont les différentes étapes d'une création esthétique ?

D'abord et surtout, il faut des idées – qui ne sont pas toujours faciles à imaginer. Ensuite on passe à des croquis simples sur papier. Après sélection du segment de marché où de l'usage typique (classique, racer, contemporain) nous passons à la production de prototypes et à l'étude des matériaux composants. L'étape suivante est le choix de graphismes, de couleurs et de finitions. À cet instant tout passe aux mains des ingénieurs qui étudient tous les détails techniques (standards de qualité, méthodes de production, essais etc.)

### Avez-vous une quelconque expérience en matière de projets et de développement d'accessoires avec d'autres marques ?

Non, ma passion et mon âme sont chez Triumph. Je suis Triumph à 100%. Je le dis

contre mon propre jugement ; je n'aimerais sans doute jamais à exprimer cette passion pour une autre marque de motos. J'ai été distributeur Triumph pendant 13 ans, et au début il n'y avait pas tant d'intérêt pour nos produits. Et depuis lors, avec toute la détermination dont je suis capable, j'ai commencé à suggérer nombre de modifications des motos standard, qui auparavant n'avaient pas cette personnalité esthétique, mais qui avaient un caractère fort en termes de mécanique. Il me fallait une certaine façon, attirer ma clientèle par une approche plus esthétique. Maintenant les Triumph sont des motos merveilleuses, et presque tous les modèles de la gamme ont du charme et une identité forte. La personnalité est de plus en plus évidente, même si y a toujours quelque chose à apprendre.

### Comment le public a-t-il perçu ce projet ?

Je dirais très bien. Les directeurs étaient très satisfaits et nous avons obtenu une des commandes. Je peux dire qu'à mon niveau toute la catalogue a un grand succès. Nous notons même un intérêt particulier pour les coloris réservoir (certains en coralline, 3 différents) de même que les stickers de ville. Essayez les séries, les décorations etc.

### De quelle partie de Sixty8 êtes-vous le plus fier ?

Chaque instant où un temps de fierté. Depuis la minute où l'idée vous vient en tête jusqu'à l'instant où le client voit l'accessoire sur sa machine. Finalement il y a une partie qui m'inspire par-dessus tout et me donne une satisfaction immense : j'avais remarqué que préparant des affiches pour la Bonneville équipe Sixty8, j'avais réussi à attirer l'attention de bien du monde, les informant qu'il y avait désormais la possibilité de "créer leur propre moto". Des clients ont alors laissé jouer leur imagination et créé "leur moto" dans leur propre

esprit, de construire "leur moto", celle qu'ils voulaient. Ainsi la gamme Sixty nous a procuré cet "extra" au-delà du simple accessoire. Nous avons créé un accessoire esthétique qui inspire la création d'une moto personnalisée. En d'autres mots, nous faisons plus que simplement vendre des accessoires ...

### Quels sont les futurs développements et mises à jour de la gamme ?

Après un temps de repos, permettant à l'usage de commercialiser la gamme, ils reprendront maintenant l'idée de développer et étendre la gamme des accessoires. Mon équipe et moi-même toutefois nous n'avons jamais cessé de chercher des nouveautés à créer ou à développer. Tout cela grâce aussi à la relation spéciale et constante avec nos clients, qui utilisent, font vivre et montrent leur moto, et ensuite viennent nous communiquer leurs souhaits.

### Quel est le véritable potentiel de Sixty8 ?

Il existe un vrai potentiel. Il suffit de saisir une petite partie des idées proposées, sans doute les plus simples et rapides à produire, ont été développées. Nous n'avons pas non plus le potentiel financier que j'ai rappelé plus avant, et c'est tout en ce qui concerne mon opinion. Finalement cela réussira à encourager la vente de nouvelles motos.

### Quels sont vos espoirs concernant Sixty8 ?

J'ai de fortes ambitions. Nous avons réussi à donner un aspect conceptuel à une gamme (classique, et armes B, qu'est ce qui nous permettrait de rendre classique la gamme Urban Sport) et de laisser nos clients s'occuper, laissez moi m'en occuper.



www.triumphsixty8.com



## MA BONNEVILLE Sixty8 !

SIXTY8, UNE AUTRE PHILOSOPHIE DE LA MOTO. COMMENT S'ABONNER À CETTE AFFIRMATION ? EH BIEN TOUT SIMPLEMENT EN CHOISISANT UN BEAU MODÈLE STOCK DANS LA COLLECTION DES MOTO CLASSIQUES DE LA MARQUE ET, EN FAISANT APPEL À LA PALETTE D'ACCESSOIRES TRIUMPH POUR CRÉER UNE MACHINE ABSOLUMENT UNIQUE. COMME C'EST LE CAS DANS TOUTES LES DISCIPLINES ARTISTIQUE, LE TALENT EST VRAIMENT L'IMPONDÉRABLE. ON LA OÙ ON NE LA PAS ! EN CE QUI CONCERNE LE DESIGN MOTO C'EST IDENTIQUE. TORQUE, TOUJOURS CURIEUX DE VOUS FAIRE DÉCOUVRIR DE BELLES CHOSSES A RENDU VISITE À DEUX CONCESSIONNAIRES DONT LES DIFFÉRENTES RÉALISATIONS CONFÈRENT AU CHEF D'ŒUVRE. POUR DEUX HEUREUX PHOTOS, CE FUT UN JOUR MÉMORABLE...

Photos : Jason Cuthell

**Notre** excursion nous a conduit tout d'abord à York, cette belle cité entourée de remparts au Nord de l'Angleterre, la ville qui autrefois compta parmi ses citoyens notables Guy Fawkes. C'était un matin gris de janvier et le sifflement des feux d'artifice du Nouvel An s'étaient éteints depuis longtemps. Par chance, l'enseigne de A1 Moto était juste au-dessus de nous pour nous éclairer. Celui qui a hérité de la machine transformée par A1 possédait auparavant un Daytona '9551 mais depuis toujours il rêvait d'avoir une Bonneville. Maintenant c'est fait, il en a une, et quelle Bonneville ! Mark Hutchinson se décrit lui-même comme un enfant des sixties, et cela fait trois générations que l'on roule Triumph dans la famille. Il a hérité de la tradition dans le sillage de son grand-père et de son père qui roulaient Tiger Cub.

Le décor était donc posé. Darren Roebuck de A1 Moto sortit la « Bonneville '68 », et passant devant les yeux admiratifs de toute son équipe, il la posa devant Mark qui attendait ce moment depuis bien longtemps. La première réaction de celui-ci fut : "Celui qui a dessiné la selle mérite vraiment une médaille" bredouilla-t-il.

« C'est exactement ce que je voulais. J'adore. Elle est superbe ! »  
Un peu plus tard, lorsque est venu pour nous l'heure de quitter York, Mark était toujours incapable de quitter des yeux sa 'nouvelle moto'. Qui en dire de plus sinon que la culture des sixties est toujours aussi bien implantée dans le Nord de l'Angleterre ? Maintenant il fallait se diriger vers le Sud, voir si l'on pouvait dire la même chose dans le centre de Londres, la capitale de la musique sixties !





Le Londres des années soixante n'existe peut-être plus que dans les films d'Austin Powers, mais en ce temps-là Londres était la quintessence du design et du style. C'est en gardant cet esprit que North City Triumph a composé une Bonneville Sixty8 absolument superbe. Pour sa nouvelle pilote, Dianne Shannon, cette moto est la preuve que le 'Flower Power' existe toujours !

Pour dévoter cette réalisation, pur chef d'œuvre Sixty8, il fallait trouver l'endroit adéquat qui allait faire honneur à l'événement, un endroit que tout le monde connaissait et qui, pour le monde entier, était assimilable au Londres des sixties. Ken Kirby de North City Triumph ne se trompa pas et pour révéler à Diane sa nouvelle machine il choisit les rives de la Tamise, à l'ombre de l'impressionnante Tower Bridge. Nous étions tous là, le souffle

court, à attendre que la Sixty8 se dévoter pour première fois à la lumière du Jour. L'attente fut justifiée – la transformation était bien réussie. Le surprénant réservoir à fleurs attire bien sûr immédiatement l'attention, mais il y a bien plus que cela sur cette Sixty8. La sacoche de ville ajoute une touche pratique, sans compter qu'elle va bougrement rendre service à Diane qui, en tant qu'assistante-enseignante doit toujours transporter plein de



bruc. Les garde-boue réduits donnent un look plus sportif et aérodynamique, le phare original et les carters font de leur mieux pour détourner l'attention du réservoir.

C'est le couvre-réservoir 'Flower Power' qui provoque le premier commentaire de Diane. « Wow ! Ça devait empêcher mon mari d'emprunter ma moto ! » C'est un commentaire important et pertinent de Diane, puisqu'elle doit encore passer son permis !

Malheureusement pour elle, après cette présentation la moto fut soigneusement remise dans la camionnette, pour retourner sagement dans la concession de North City Triumph en attendant qu'elle l'ait !! Nous autres, nous sommes retournés à Hinckley, satisfait de constater qu'il y a dans le réseau des artistes accomplis tels Darren Roesbuck et Ken Kirby, et que l'avenir en Sixty8 est placé sous le signe de l'inspiration.



Nos remerciements vont à : A1 Moto : 0904 625676 North City Triumph : 0208 500 4144

## TRIUMPH AUX ANTIPODES

Texte: Simon Carter

Photos additionnelles: Triumph Australie, David Evans.

**A 5 km** de cette ville cosmopolite qu'est Melbourne, au milieu d'un complexe industriel, se trouve un bâtiment complètement anonyme.

Pour le chaland ce n'est qu'une blouse parmi toutes les autres avec la façade gris-bleu, aucun signe apparent mais pour les nôtres, il s'agit tout simplement du siège de Triumph Australie, le seul distributeur indépendant au monde de machines, de vêtements et d'accessoires de notre marque.

Commentons par ailleurs l'évidence: l'Australie est un vaste continent situé aux

antipodes d'Hindkley 1. Pour arriver à Melbourne depuis le Royaume-Uni vous allez devoir d'abord subir 12 heures de vol en 747 jusqu'à Hong Kong. Après avoir eu la chance de pouvoir bénéficier d'une escale pour encore 9 heures de vol. Pour mener le tout à l'arrivée il va vous falloir banaliser même avec le service des douanes à l'aéroport international de Melbourne (situé dans le sud-est de l'Australie). Une véritable partie de plaisir.

Pour vous donner une petite idée de l'échelle de ce pays sachez que depuis votre maison dans l'océan indien australien au large de Darwin il y aura votre arrivée vous allez voler

durant quatre heures pour traverser cette île colossale. Pendant tout ce temps quel que soit le moment où vous jeterez un regard par le hublot, tout ce que vous voyez est un tas de rien du tout avec de temps en temps un bâtiment isolé qui semble abandonné. Les heures passent sans voir le moindre signe de vie.

La destination est similaire si vous traversez d'est en ouest par un vol de Sydney à Perth qui, là, prendra plus de six heures.

Si vous souffrez d'agoraphobie, voilà un pays où s'installer. Quant à contrôler soigneusement avec les passages surpeuplés de l'Europe du Nord, l'Australie est un grand pays, et la culture



'Aussie' est à l'unisson. C'est donc peu étonnant que la Rocket III y soit tellement populaire. Le succès de la Rocket a placé pour la seconde année consécutive Triumph en 2006 en tête des plus grosses ventes de motos européennes, battant ses rivaux y compris un certain Honda qui, par un taux approchant deux pour un ! Plus de 2700 Triumph quittèrent le réseau de distributeurs pour prendre le large, un pas en avant gigantesque comparé à 1991 où seulement 92 motos y furent vendues. Fière croire Triumph dans ces proportions a pris du temps, du temps de travail sur la connaissance de la vente de motos et de la distribution de

l'expérience, ainsi qu'un dévouement sans faille à tout ce qui est Triumph. Le responsable de tout cela est Steve Chiodo, qui depuis 1992 est le patron de la distribution Triumph en Australie. Cela fait 37 ans qu'il ouvre dans la vente de motos. Il y a peu de semaines qu'il n'est pas vélocité et on le propose une expérience incommensurable et souvent utilisée par Triumph. Il n'y a pas eu de succès depuis ces 35 dernières années du nouveau marché et de l'exploiter pleinement. Steve a débuté dans la vente voilà 15 ans. A cette époque il travaillait pour son père dans l'assiette. De là il a gagné le sens du

commerce, de la gestion des stocks et du personnel, du contact avec la clientèle et de la comptabilité. Lorsque son père cessa son affaire, Chiodo chercha à se mettre à son compte. Il entra dans le monde moto en avril 70 par la petite porte, tout simplement en faisant à son âge 22 ans l'acquisition de son premier magasin spécialisé dans ce domaine à Melbourne. Le moment était bien choisi car un véritable "boom" du deux roues était en train de balayer le pays entier. A ce moment de totale expansion il n'y avait rien qui ne pouvait répondre à un véritable désir de croissance mais également fournir la demande. Cette



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



Rocket III. Une superbe moto qui a fait d'énormes vagues dans un gigantesque pays. Parfaite pour séduire les plus fameuses routes australiennes.

expérience s'avèrera extrêmement utile lorsqu'il fallu assurer le renouvellement de Triumph quelques 30 années plus tard. Le succès du premier magasin attira l'attention de ses autres frères, voilà l'origine de ce qui de nos jours est bien connu en Australie sous le nom de Groupe Peter Stevens. D'autres points de vente furent rapidement ouverts à travers les boutiques de Melbourne, en même temps qu'un premier magasin hors de l'est d'Adlaïde. Comme le groupe poursuivait son extension, il en fut de même de sa réputation. Lorsque se présenta l'occasion d'assumer la distribution de Triumph (et de Norton) en Australie, la société réagit avec promptitude. Les droits de distribution furent rapidement assurés en 1973, et voilà qu'un autre challenge, bien plus ardu, se présenta : traiter avec la coopérative ouvrière de Meriden. Si maintenant les communications téléphoniques et l'Internet sont indispensables et une véritable aide à la création d'un marché global, vers le milieu des années '70 la situation était toute différente. Les appels téléphoniques et les premiers fax du siècle coûtaient les yeux de la tête. Combinés cela au décalage horaire entre les deux pays, aux difficultés et au peu de fiabilité des approvisionnements, aux problèmes industriels

encourus à Meriden en cette période, et vous comprendrez à apprécier quel exploit c'était d'assurer l'approvisionnement en motos d'un réseau de 20 distributeurs Triumph. La communication par lettres était lente, faire réagir l'usine aux exigences d'ajustement impliquait des efforts et était encore plus longtemp. Steve raconte alors cette histoire qui est à sacher en avion avec moins de 24 heures de préavis (et à grand frais) pour faire arriver un envoi maritime de motos pour l'Australie. Le Groupe Peter Stevens aurait certainement du faire faillite si cet envoi avait été expédié, car les motos n'auraient jamais pu être vendues car non conforme en raison d'un défaut de conception sur le territoire australien. L'urgence de ce déplacement s'était imposée car il leur était impossible de déloger sur place : la coopérative des ouvriers n'aurait pu prendre aucune décision sans l'accord formel des onze syndicats – y compris les organisations séparées des chauffeurs d'engins de levage et ceux des dames sereuses de thé ! Imaginez donc la tension, le niveau de stress éprouvé par Steve et Vince Chiodo attendant pendant trois jours assis sur leur chaise les décisions prises par ce colosse inerte ! Pensant au passé, Steve devient songeur. « Nous étions jeunes,

stupides, chacun avec charge de famille à nourrir, et nous nous faisons plaisir ». Malgré ces problèmes, Triumph vendit plus de 1000 unités l'an en Australie, avec des motos qui s'avèrent populaires tant chez les natifs que chez les immigrants. Le succès de Triumph était égayé par les problèmes survenant à Meriden. Comme l'industrie britannique de la moto perdait lentement son dynamisme, les frères Chiodo eurent la persécution d'en tenir compte, et pratiquement au moment où la dernière Triumph quittait la chaîne de production, ils s'étaient assurés les droits de vente de BMW, Moto Guzzi, et mieux encore d'Harley Davidson. Steve qualifie l'acquisition de cette dernière marque comme une des étapes les plus significatives du succès de sa carrière. La croissance du marché des cruisers fut exploitée par un marketing superbe, une protection agressive de la marque, une conception radicale des points de vente, le recrutement de distributeurs compétents, un entraînement adéquat, et – une première dans la vente de motos – une planification à long terme idoine. Le commerce se transforma d'un passe-temps dominé par des ex-coueurs et des vedettes du motocross en une activité professionnelle. Harley s'adressa par toutes les voies de la communication aux



consommateurs, aux détaillants et aux distributeurs dans le but d'établir une communauté dédiée au succès continu de la société. L'expérience acquise pendant ces années avec l'équipe de Peter Stevens d'un ensemble de compétences incomparable. C'était un bond en avant comparé aux façons de faire de Triumph Meriden, et sans aucun doute cela aida le Groupe Peter Stevens à s'implanter définitivement comme le leader dans son secteur d'activité. Cela aida d'autant plus Triumph Hinckley à ses débuts. Cependant, Steve restera reconnaissant à jamais à Meriden pour l'expérience acquise sur ces bi- et tri-cylindres et surtout pour les exercices sans nombre du fondonnement de la coopération. Grâce à eux il a acquis la meilleure des bases pour faire face aux vicissitudes et aux tribulations du métier d'importateur... de moto en particulier !

Cachés dans le fond de l'entrepôt de Triumph Australie se trouvent encore une T160 Trident toute neuve et une Trophy 2500cc de 1972. Ces motos reposent, silencieuses, elles ne sont pas là comme pièces de collection mais plutôt comme témoignage nostalgique et sentimental du temps passé.

Les frères Chiodo sont toujours restés de véritables passionnés Triumph. Vince Chiodo garda le contact et envoya régulièrement des lettres aux nouveaux propriétaires, exprimant son intérêt pour la distribution de leurs produits en Australie si jamais Triumph revenait à nouveau aux affaires. La réputation positive et l'expérience accumulée par les deux frères dans la décennie précédente furent déterminante lorsque le moment du choix fut venu. A leur grande joie, ils furent rapidement re-nommés distributeurs exclusifs, et de nouveau tout le système d'importation des

motos britanniques se retrouva à Melbourne. Avant que le nouveau lot de triples et quatre cylindres Trophy, Daytona et Trident n'arrive sur le continent le plus difficile fut de d'abord trouver et de convaincre un réseau de distributeurs plutôt dubitatifs quand au devenir de la société, tant ils avaient été échaudés par l'histoire Meriden.

« D'une certaine façon nous repartions d'une feuille blanche, car il n'y avait ni problèmes ni tentatives passées à surmonter avec Triumph Hinckley — mais sur certains plans il y avait une sorte de barrage dû à la triste disparition de Meriden, qu'il fallait abattre », nous affirme Chiodo.

« Nous avons d'abord bien étudié les produits, puis ensuite défini le type de distributeurs que nous voulions recruter. Il fallait qu'ils soient passionnés et compétents. Nous nous sommes particulièrement attachés au choix des hommes tout en faisant une sacrée campagne de publicité dans la presse afin de faire savoir que la marque était de retour ».

Steve avait beaucoup sur son réseau de distribution. Il avait l'habitude de dire que succès d'une marque est le résultat d'un bon produit vendu par de bons concessionnaires. Nous avons profité de l'expérience acquise lors de l'établissement du réseau Harley, et nous avons travaillé très fort pour recruter les gars qu'il fallait. Se cela signifiait biser un point inoccupé dans une région pendant que nous évaluions un candidat distributeur, il fallait s'en accommoder. Ce qui fut réellement utile, étant notre expérience de la vente de motos. Elle nous a aidé à identifier le genre de distributeurs que nous cherchions ».

Comme le réseau gagnait en amplitude, les chiffres au tableau des ventes s'élevaient. 92 Triumph furent livrées en 1991. L'année suivante le chiffre monta à 172 unités vendues.



Des modèles phares tels le Tiger et la première version de la Sprint ont joué leur rôle, mais le premier modèle vraiment significatif qui mit Triumph sur les rails du succès arriva en 1995 lorsque la Thunderbird s'empara du marché. Cette moto, lancée avec moult publicité aux États Unis comme étant le symbole du retour de Triumph eut un succès immédiat en Australie. La Thunderbird joua un rôle significatif en en rehausant l'attrait et le prestige de Triumph chez les Australiens et fut le véritable catalyseur qui doubla les ventes de l'année précédente.

Le volume accru procura trois avantages. D'abord le jeune réseau de distributeurs devint plus loyal, et leur dévouement à la marque s'améliora. Ensuite le profil de Triumph se trouva rehaussé car la presse releva les manches et commença à s'intéresser davantage aux motos de Hinckley. Troisièmement et c'était peut-être crucial, elle permit à l'équipe Triumph Australie de se développer et de prendre de l'extension. La Thunderbird fut la première moto arrivant en Australie livrée suite à une imposante liste d'attente, et Steve cite cette machine comme le véritable début de la marque aux antipodes. Aujourd'hui, au quartier général de Triumph Australie, une Thunderbird salue les visiteurs dans l'aire de réception principale. Il est significatif qu'elle porte le numéro d'identification VIN 30.000, une étape-clé dans l'histoire de Triumph. L'arrivée de l'icône

Belles scènes du National R.A.T. Rallye à Colts Harbour en 2004. On attend encore plus de monde pour l'édition 2008.





Photo de compétition. Le numéro 33 à concours dans la Speed Triple Challenge et demeure aujourd'hui dans la collection personnelle de Steve Chiodo.



une superbe croissance de près de 56%. « Nous avons vu la Bonneville la première fois quelque temps avant sa sortie des usines à Fusine à dit Steve. « En nous baladant du côté du bureau d'étude, nous avons vu la moto à quelque distance, et nous avons immédiatement pensé qu'ils avaient fait quelque chose de spécial. C'était bien la nouvelle. Nous avions d'ailleurs que cela

serait un gros succès. Nous étions accompagnés du directeur commercial à l'époque et nous lui avons immédiatement double notre commande. À l'époque où nous avons quitté Fusine nous avions en tête des centaines d'acomptes. Triumph avait fait un boulot absolument magnifique, tout était parfait sur cette machine. » Six ans plus tard la moto garde tout son attrait, et elle est maintenant un marche-pied pour amener une nouvelle génération de motards australiens chez Triumph.

2002 connaît une légère baisse des ventes elle sont retombées à 1204 – toujours un chiffre incroyable considérant qu'il y eut 6 mois d'absence de production suite à l'incendie de Hinckley. Cependant, l'incendie libéra des ressources internes de Fusine, qui habillèrent l'arrivée de la machine – peut-être la plus représentative qui sortit des portes de Hinckley, la puissante Rocket III. Dans un pays, deuxième après les États-Unis seuls, vénérant la capacité du moteur, des légions de

motards identifièrent immédiatement le cruiser de 2300cc comme leur moto. La liste des réservations fut impressionnante. Pour les clients assez veinants de s'assurer une des premières motos, l'attente de la brillante Rocket arrivant de Grande-Bretagne était une torture absolue. Plus important encore, et consécutivement au travail de pionnier effectué par l'America et la Speedmaster, la Rocket fut la première moto susceptible de persuader tenter les propriétaires de motos d'échanger l'aigle américain qui ornait leur réservoir pour le caractéristique logo de Triumph. Sue Boyce, qui surveillait la distribution et l'administration depuis 1991 confirme qu'elle n'a au grand jamais reçu autant d'appels téléphoniques de clients s'engageant tout excès de l'arrivée de leur moto.

Tandis que la Rocket continuait de faire des vagues, la Speed Triple revut et le Spirit ST amèrement, avec un impact significatif sur les ventes, une tendance poursuivie par la Daytona 675 triple. En fait, la 675 obtint récemment un succès remarquable en étant classée moto de l'année par les deux magazines moto majeurs du pays – fait sans précédent dans le cadre du monde très concurrent du journalisme moto.

S'adapter commercialement et répondre aux besoins du réseau de distributeurs dans le cadre de cette croissance phénoménale de Triumph, cela était un vrai défi. Toutefois c'est là que l'expérience paie des dividendes.

« Comme nous l'avons dit, nous avons participé à depuis près de 37 ans, nous avons connu plus d'échecs que d'importants succès. C'est évident que maintenant nous sommes plus expérimentés que lorsqu'on. D'autre part cela signifie que nous pouvons maintenant être plus utiles à nos distributeurs-revendeurs. Nous sommes là pour aider nos concessionnaires. Ils savent qu'ils peuvent nous contacter pour une assistance commerciale de tout ordre. Nous sommes un bureau d'information sur tous les aspects du commerce de motos. »

Triumph Australie a également adopté la culture du R.A.T. pour offrir aux clients la possibilité de rencontrer et de rouler avec d'autres propriétaires. Phil Hudson a vérifié le développement du R.A.T. et il conclut que plus de 75% du réseau organise des événements de Pack. Les rallies à moto sont aussi très populaires – plus de 400 clients assistèrent au Rallye National Triumph à Coffs Harbour en 2006. Prenant en considération la

T595 et des variantes postérieures de la Speed Triple poursuit la tendance en hausse. Elles furent des pivots, non seulement de l'accroissement des ventes – mais aussi en modifiant la perception de Triumph. « C'étaient deux modèles qui ont relevé le profil, et ils ont démontré aux clients australiens que Triumph était à nouveau présent, avec sa propre identité, et sa propre façon de faire » explique Steve. Quand le monde entama le nouveau millénaire, les ventes en Australie avaient grimpé à 791 unités. Cependant, la moto qui généra les ventes les plus importantes fut la Bonneville lancée en 2001. Le retour de cette classique tant attendue poussa les ventes à 1236 unités, soit

distance que certains doivent parcourir pour participer, le chiffre est encore plus impressionnant. L'Australie est aussi la patrie du plus grand Rallye au monde organisé par un Pack. Le week-end du Pack Rock Andrews à Port Macquarie verra cette année la réunion de 500 fanatiques de Triumph. Avec l'expérience qu'offre Triumph Australie et le travail positif du R.A.T., il existe aussi une communication régulière et des conseils de Hinckley à propos d'initiatives et d'idées qui fonctionnent bien ailleurs. Kevin Greaney, directeur général de Triumph Australie est plein de louanges à propos du soutien venant du Royaume-Uni. « Nous avons reçu tout le soutien depuis le premier jour. Les problèmes de garantie sont rapidement résolus, et toutes les pièces de rechange sont excellentes, et toutes les questions sont entendues. » Le chemin est long depuis les problèmes de communication des années 70 entre l'Australie et l'usine de Meriden !

L'Indice de Satisfaction Client n'est qu'un exemple de ce que Triumph a introduit dans ses marchés subsidiaires et en Australie. Tous les clients australiens reçoivent actuellement un questionnaire un mois après leur achat, et un autre douze mois plus tard. Cet Indice de Satisfaction Client procure un critère simple de mesure du résultat. Alors que l'équipe a une excellente relation avec ses distributeurs, et qu'elle a des relations suffisamment proches lui permettant de réagir rapidement à toute question qu'il se pose. L'I.S.C. fournit encore plus de données pour aider les distributeurs à développer et améliorer leur offre.

Comme bien d'autres personnes qui ont réussi, Chiodo reste modeste et attribue une grande partie de son succès à la chance.

Cependant, adressez-vous à ses collaborateurs loyaux et ils vous raconteront des anecdotes illustrant comment la vision, la faculté de prévoir et parfois le risque calculé ont aidé à générer le succès. Par exemple, du temps des premiers jours avec Triumph Meriden, la société rachetait fréquemment des motos d'occasion chez les distributeurs si ceux-ci le vendaient trop bon-marché. « Nous ne pouvions laisser passer cela, car dès que le marché de l'occasion est en chute libre, le marché du neuf s'effondre » rappelle Steve. « Cela nous coûtait de l'argent, mais cela protégeait la marque. Nous ne pouvons l'ignorer.

Greaney est plus direct dans son évaluation de la croissance de Triumph en Australie. « Cela



Steve Chiodo aujourd'hui - après 37 ans de carrière dans la moto.

se résume à disposer de gens passionnés comme Steve et Vince Chiodo. Ils ont une énergie immense et acceptent tous les défis en face. Je vois une longue association - qui ne peut être que positive pour la croissance continue de Triumph. » Le Groupe Peter Stevens, bien qu'il emploie plus de 300 employés, parvient à maintenir une approche personnelle et ouverte vis-à-vis de son personnel. Avec 40 autres employés, Kristina est qualifiée pour rejoindre le club des 10 ans, un groupe qui a accumulé une décennie de service. Un dîner annuel spécial célèbre et récompense leur collaboration - un grand événement qui en dit long sur l'esprit familial de la société, et ce malgré sa dimension.

2007 verra plus encore d'employés rejoindre le club des 10 ans. Il est également acquis que ce sera une année bien pleine pour les gens concernés par Triumph. Il y a un petit nombre de postes à pourvoir. Triumph se trouve maintenant dans la position confortable d'accueillir des appels provenant de concessionnaires éventuels qui souhaitent se joindre au réseau et à la réussite de la marque. Steve fait remarquer qu'il y a un déplacement notable dans l'esprit de la nouvelle vague de distributeurs : il est flagrant qu'ils sont plus jeunes et plus versés en affaires que leur contre-partie dix ans plus tôt. Toutefois, une

chose reste inchangée - ils doivent témoigner d'une véritable passion pour le client et pour le produit pour pouvoir s'engager avec Triumph. Par ailleurs, les bénéfices à long terme du concept Triumph World sont impatientement attendus. Avec six magasins planifiés, qui suivent les points de vente récemment achevés 'Procydes St Peters' à Sydney et 'JCS Motorcycles' à Perth, davantage de motards australiens seront en mesure d'expérimenter le look 'Triumph World' par eux-mêmes. Dans le réseau entier la demande de vêtements originaux Triumph et d'accessoires reste

élevée, et prépare la révélation de ces articles dans l'année qui vient.

Un autre défi à rencontrer est le manque de spécialistes en Australie. Il y a un vaste essor minier dans le Queensland, l'Australie Ouest et les Territoires du Nord, qui a offert des rémunérations élevées à ceux qui ont des aptitudes en mécanique. Afin de sauvegarder Triumph le Groupe Peter Stevens accorde son engagement à la formation, et augmente le nombre de ses postes d'apprentissage dans ses propres magasins et a encouragé son réseau de distributeurs à faire de même.

Tout technicien moto ayant envie d'explorer serait bien avisé d'explorer les possibilités actuelles ! Quant aux ventes, le marché total est en croissance et sur les cinq dernières années il a montré une croissance de 25 - 30%. Comme les prix des carburants continuent de grimper aux antipodes, l'usage de deux-roues s'accroît parallèlement. Le dynamisme économique australien est de même positif quand les distributeurs continuent de travailler dans de bonnes circonstances. Voilà pourquoi on attend en

2007 la même tendance et une année record. L'équipe vise à percer le mur des 3000 unités et, tout aussi important, à maintenir la position de Triumph comme marque européenne la plus vendue en Australie.

Tous les facteurs contributifs semblent positifs en la matière. Combinez une relation étroite avec Hinckley, une gamme de modèles imbattable, un réseau de vente dévoué, centré en continu développement, et encore une année d'expérience dans la vente et la distribution des motos Triumph, et le futur sera extrêmement positif.

Et tandis que la montée de Triumph continue d'être calmement et habilement contrôlée depuis cet immeuble anonyme de Melbourne, les nouvelles sont bonnes pour quiconque porte intérêt à Triumph.

## UNE DÉCENNIE DU RÉTRO ... 10 ANS ET TOUJOURS PRÉSENT

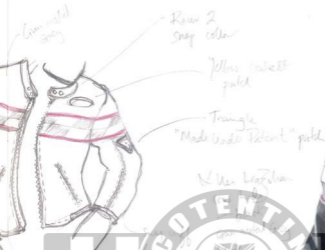


**Torque** célèbre les 10 ans du blouson Rétro, un article symbole d'un design intemporel qui a gardé tout son succès au long des années, alors que la plupart des articles de mode ont disparu dans l'air du temps. 1997. Alors qu'un jeune Tony Blair gagnait des élections nationales sur sa route vers Downing Street et qu'un jeune Tiger Woods recevait l'histoire à Augusta, à Hindley Usine luttait pour répondre à la phénoménale demande de

Daytona T595.

Dans le département Vêtements, une visite à un événement R.A.T. en Forêt Noire (Allemagne Sud) inspirait la renaissance du toujours populaire 'Blouson Rétro'. Ian O'Reilly, Directeur de la ligne Vêtements de Triumph, était en Allemagne pour assister au déroulement de la manifestation. Pendant le week-end il observa un groupe de clients italiens. « Ils se pointèrent avec un flair traditionnel latin, très cool » se rappelle-t-il.

« Ces gens arrivèrent en Speed Triple, Thunderbird et Tiger, vêtus de blousons de cuir usés et délavés. Ils avaient posé des macarons Triumph sur leurs blousons, et bien qu'ils avaient l'air peu assortis, l'effet entier était frappant. J'avais à l'esprit l'idée de fabriquer un blouson qui avait l'air de vous appartenir depuis quelque temps, mais conçu tel que plus vous allez le garder, meilleur serait son look. Je voulais faire usage des endroits usés, les rendre encore plus stylés et plus marqués. » Avec



Il y a eu comme vous pouvez le constater, très peu de changements depuis le dessin original.



es.free.fr



Un troupeau de blouson Retro lors d'une journée portes-ouvertes de l'usine.

l'inspiration de ces groupes de motards en tête, les premiers dessins furent vite faits à Hindkley, et le Rétro commença à prendre forme. Ce fut un changement radical dans la préparation des vêtements de cuir. Avant le Rétro, noir était l'unique couleur proposée. Les premiers produits penchaient vers le sûr et le conservateur. Le Rétro changea cette orientation. C'était le premier blouson de cuir avec un grand logo Triumph sur le dos, le premier à porter des pièces rapportées, et le

premier à arborer différentes couleurs. Certains pourraient croire que le dessin à damiers était un signe au pedigree de course de Triumph. Si le fond à damiers indique typiquement un lien avec le sport motorisé, la vérité est toutefois moins romantique. Les damiers proviennent en fait de la ligne principale, la 'Triple Connection Line' des vêtements Triumph, les combinaisons-pluies Daytona et les blousons Trophy. Ian travailla rapidement avec l'usine pour créer

le premier échantillon, il y eut très peu de modifications au modèle en cours de développement, et le blouson d'aujourd'hui est très semblable à la première version issue des tables à dessin. Le blouson passa de la conception à la production en moins de quatre mois - notablement plus vite que les T2-14 mois usuels d'un cycle de développement. Le Rétro fut introduit chez les distributeurs US à la convention des concessionnaires en février

1998, et peu après le réseau UK de distributeurs reçut les premiers exemplaires de ce nouveau blouson. La première production en série fut rapidement épuisée, pour les concessionnaires cela fut le succès immédiat. Le blouson se trouva rapidement, et cela dès sa première année de production en tête du podium vêtements. Il avait même complètement chamboulé les records des ventes, dépassant toutes les prévisions. Ainsi donc, quelle fut la raison du succès de ce blouson? Selon Ian O'Reilly, le secret fut la

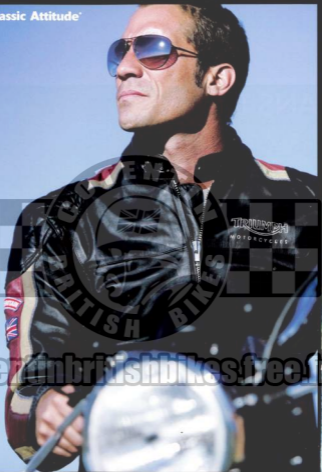
combinaison du look des cuirs d'époque mais avec un tour de main contemporain. Les blousons représentent l'esprit Triumph, un style authentique et original qu'aucune autre marque ne pouvait créer avec crédibilité. Partout des pilotes s'identifiaient immédiatement au génie Rétro, que ce soient des versions en cuir plein fleur, en cuir perforé, ou en Cordura... Ils construisent vouloir démontrer leur propre point de vue par la voie du style distinct britannique de Rétro. A-t-il réussi au tout ou presque? Avec des ventes

monde entier de plus de 30.000, vous avez fait de Rétro l'article No1 par les ventes. Comme il se prépare à rejoindre la gamme des vêtements pour la dixième année consécutive, le blouson continue de figurer parmi les quatre articles en tête de tous les marchés Triumph. Pour célébrer cette décennie au top des ventes, une édition spéciale anniversaire est prévue pour la saison 08. Les motards intéressés et désireux de revoir tout ou partie de leur garde-robe sont priés de visiter [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com) à partir de septembre.



TRIUMPH  
VÊTEMENTS

The Classic Attitude\*



\* La Classic attitude

GO YOUR OWN WAY

Venez découvrir la gamme de vêtements 2007 chez votre concessionnaire Triumph

Modèle présenté : Blouson Homme Rivton

## FANS DE T3

TROIS CYLINDRES ET DES CARBUS : VOILÀ LES SECRETS DU T3, LE MOTEUR À SENSATIONS QUI A CONTRIBUÉ À RELANÇER TRIUMPH AU DÉBUT DES ANNÉES 90.

UNE DÉCENNIE PLUS TARD, LES FANS PARLENT TOUJOURS AVEC ÉMOTION DE CETTE GLORIEUSE MÉCANIQUE, ET NOTAMMENT DE LA T301, LA SCULPTURALE SPEED TRIPLE AU POINT DE SE DISPUTER AVIDEMENT LES RARES OCCASIONS QUI SE PRÉSENTENT !

Par Bertrand Bussières, photos Jean-François Mugnier





## Un bar


, quatre motards et autant de démos. Jusque-là, rien que de très normal. Devant la terrasse, en revanche, l'exotisme poème, un exotisme british : quatre Triumph époque Renaissance, les fameux T3. On trouve une Daytona 1200, une Daytona Super III "speedtriple" et

deux pures Speed Triple. La Speed est au cœur de cette mini-concurrence, d'ailleurs, avec une question : pourquoi, dix ans après la fin de sa production, la T301 est-elle déjà culte ? Des modèles de Speed Triple, il y en a eu et il y en aura : la T509 de 1997, les 955i puis 1050 ; il y eut même en Angleterre une version 750 qui reprenait le moteur de la

Arnaud, 39 ans

1 Triumph

Daytona Super III modèle 1995 caférisée



Le T3 est la cinquième Triumph d'Arnaud, et celui-ci n'a plus peur de passer pour un iconoclaste. Il a attaqué sa période anglaise il y a 9 ans après avoir sérieusement salivé devant les trois roues d'un pote en se payant un T3 900 Daytona. Puis il l'a troquée pour une T-Bird Sport qu'il a alors si bien caférisée qu'il a eu les honneurs d'un magazine, il a également roulé sur une Triple Sec, le modèle prépa d'un temps dans les ateliers de l'ancien concessionnaire La Folle-Mencous avant de craquer pour une T509. Mais le motard lade de côté derrière le pouce à rechercher un T3, à y a quelques mois, il a enfin trouvé chez ATS une Super-III, la version Deluxe de la Daytona 900 produite par Triumph entre 1994 et 1996. Mais comme il n'aime pas les catruges, il la prépare rapidement à sa sauce, une prépa qui fait encore débat, d'ailleurs.

### UNE SUPER-SPEED

À l'origine, le Super-III se distinguait essentiellement de la 900 Daytona par ses nombreux éléments carbone et ses étriers 316 pouces. Côté moteur, les carters réalisés chez Cosworth sont supposés plus légers et les performances sont à la hausse grâce à des arbres plus méchants et des joints haute compression. La base est idéale pour se construire une Super Speed, s'est donc dit Arnaud. Une fois le carénage retiré, il a fait une peinture JPS en hommage à Emerson Fittipaldi, le pilote de F1 qu'il avait vu en travers au guidon de sa Lotus lors d'un GP de Monaco. Il s'est offert en plus une belle paire d'échappements Mecatwin ainsi qu'un kit carburation du même auteur, quelques pièces de l'artisan allemand L&L, comme le support de phare, puis a monté un garde-boue de T509 et passé les bracelets au-dessus du si supérieur. Ainsi roulé-il sur un T3 unique, qu'il n'hésite d'ailleurs pas à emmener régulièrement à Carole.





**Patrick, 43 ans**  
**2 Triumph**  
**Speed Triple modèle 1996**

Pack-leader du Rat, ça en impose... A 43 ans, Patrick est un piler du concessionnaire Parigot ATS. Il est pourtant venu à la moto sur le tard : il a passé ses poches en 1996 pour dévorer sur une XT 500, avant de jouer les amateurs gardistes au guidon de sa Honda Pacific Coast. En 98, Par approuve sa passion naissante pour les Triumph et s'achète

une Trophy 900 qu'il conserve deux ans. Puis il passe au bloc à injection avec une Trophy ST et enchaine avec une Daytona modèle 2004. Cette dernière est toujours dans son garage. Mais à son guidon, Patrick se met à regretter le caractère du trio cylindres à carbus : il y a un an il s'offre donc une Speed, qu'il laisse d'origine ou presque. Et se dit 663 qu'il trouverait bien une Daytona 900 d'époque pour commencer une collection de T3...

**UNE SPEED TRIPLE STOCK**

La T301 de Pat est un modèle 1996, le dernier de la série T3 jusqu'au milieu de l'année suivante, le trois cylindres adoptera l'injection. Deux détails permettent de la distinguer du premier millésime : le bras oscillant peint en noir et les cranks de bras anodisés or. Mécaniquement, la version '96 marque pourtant un gros changement puisqu'elle reprend la boîte six de la Daytona. Si l'on excepte le retroviseur placé en bout de guidon, la T301 de Pat est d'origine. Et c'est très bien armé...

Trident, premier modèle sorti des chaînes d'Hinckley. Mais une seule est aujourd'hui recherchée avidement : la T301, arrivée sur le marché en 94, repartie courant 97.

**UNE GUEULE**

A la sortie de la T301, nos quatre vacanciers étaient loin de s'intéresser à la belle d'Hinckley : « Trop jeunes », disent ils en chœur. Jeunes motards, voire jeunes tout court, ils ont effectivement commencé à rouler quand la belle tirait sa révérence. Auraient-ils pour autant craqué d'entrée pour elle ? Pas si sûr : « La Speed double optique, je la trouvais pas belle au départ, plus je me suis habitué.

Ty j'iers ensuite, comme la T3 », dit Ben qui possède un T301 d'origine. Lors de sa présentation au Salon de Paris, la Speed avait pourtant fait sensation sur le créneau naissant du roadster. « Quand est sortie la Speed, le seul roadster de caractère sur le marché était la Mastro 900, se souvient Ben. Avec ses pauvres 73 chevaux, elle a pris une volée. Un Speed, c'est méchant, trappu, coullu. »

Esthétiquement, la Speed se distinguait surtout par ses belles lignes de café-làce légèrement arrondies, quand les concurrents filaient de la Motoset s'inspirent toujours des lignes taunines de la belle Ducati. Pour autant, ce n'est pas la plastique de la Speed qui a conquis les cœurs. « C'est comme Bronson : il a une gueule, mais on ne peut pas non plus dire qu'il est beau », tranche Arnaud, définitivement.

Ce n'est pas non plus pour son comportement dynamique que la T301 est adulée : « Un tronc d'arbre, résume Patrick. Il commence seulement à l'approivoiser. » Plutôt lourde à emmener, il faut se cracher dans les pognes pour arriver à tenir un rythme décent : « Quand tu es vite sur cette moto, tu sais que ça vient de toi, ce n'est pas comme les nouvelles Daytona 675. » Malgré la réprobation de Jean-Sébastien (« Il faut être con pour emmener ça sur piste ! »), Arnaud va pourtant régulièrement suer à Carole au guidon de sa JPS. Mais il est bien le seul...



**Benjamin,**  
30 ans  
**5 Triumph  
Speed Triple  
modèle 1995**

Il est jeune,  
Benjamin, mais il a  
déjà possédé une

bonne trentaine de motos. Dans son garage, il lui en reste toujours sept, donc cinq Triumph. Mais Ben a une excuse, il gère au quotidien la concession ATS. Cet homme est d'ailleurs accablé à la Speed Triple puisqu'il possède tout de même une 955 de 2003, au passage sérieusement câblifiée, deux 955 de 2001 et sa T301, un modèle 95 qui serait d'origine sans ces dignes adaptatifs... Frrrrr, il doit bien sûr remettre les éléments d'origine. De toutes façons, ce qui l'intéresse, c'est le moteur et les bracelets !

#### UN CARACTÈRE

La Speed Triple, « c'est avant tout un moteur », expliquent à l'unisson les T301ers. Ce trois cylindres double arbre de 885 cm<sup>3</sup>, gavé par trois Mikuni de 36 mm : le constructeur le donne pour 94 chevaux, mais c'est surtout les 8,3 mg de couple qui intéressent les motards. « On ne parle pas de la puissance, affirme Jean-Sébastien. Le 1200 est donné pour 141 chevaux. Le 900 fait moins de cent, mais c'est difficile de savoir car ça change énormément d'une moto à l'autre. » On connaît même des motos qui ont gagné une dizaine de chevaux d'un passage au banc à l'autre. « Les passionnés de T3 ne s'intéressent pas à la puissance pure », confirme Arnaud, également rejoint par Benjamin : « Les Speed ont toujours avoué, mais les chevaux, c'est accessoire. En rapport poids/puissance, une 600 nous tourne autour. Mais c'est comparer une Jaguar Type E à une Porsche d'aujourd'hui :



**Jean-Sébastien, 32 ans**  
**5 1/2 Triumph  
Daytona 1200 modèle 1994 essentiellement**

Compact à ses camarades, Jean-Séb est un new-comer dans la famille Triumph après avoir roulé en CBX et Z1000. Il ne s'est acheté son premier trois cylindres qu'en 2000. Il connaît pourtant par cœur la sécurité sera de l'usine d'Hinckley et explique sans hésiter les moindres évolutions de millimètres. Si possible aujourd'hui 13 motos, il se défend pourtant d'être collectionneur : il n'arrive simplement pas à se séparer des machines qu'il aime. Parmi elles, six Triumph, ou plutôt cinq et demi, dit-il, tant l'une est en mauvais état. Work in progress, disent les anglais. Avec sa première paye, Jean-Séb s'est donc offert une T595 de '97 : « Je t'as venu à Triumph car je voulais une moto fiable », s'amuse-t-il. Il possède en plus une Daytona 2002, préparée pour la piste, un café-racer sur base de Speed Triple de 99 let avec train avant de Ducati 961, une Speed de 2001, un Speed Triple de 2000 destinée à devenir « la version 3.0 » de son café-racer (trépig donc compte aujourd'hui pour moitié) et sa Daytona 1200. Un quatre cylindres, certes, mais un T3 avant tout.

#### UN PUZZLE DE 1200

Jean-Séb aime ses Triumph d'occasion... et bricolées. Sa T356 est donc loin d'être un modèle d'origine. Il l'a redressée à partir de deux 1200, l'une achetée 1000 euros, l'autre 700. Et il a greffé des pièces d'autres Daytona. Bref, le cadre est de 1994, les autres bouts se répartissent entre 1992 et 1995. Pour autant, Jean-Séb a remonté sa moto comme un modèle stock. Présentée fin 92 au salon de Birmingham, soit quelques semaines après la 900 Daytona T357, la 1200 est esthétiquement d'instigée à sa petite sœur. Mais elle s'en distingue naturellement par son quatrième cylindre, qui lui permet de revendiquer une puissance de 141 chevaux. Ce serait de chevalier pousser d'ailleurs Jean-Sébastien à valider quelque peu les pertes T3...



## PORTRAIT DE GROUPE



pas le même genre. » Pour preuve, le trois cylindres a énormément gagné en puissance lorsqu'il a adopté l'injection électronique ; mais il a en revanche perdu de son caractère, et l'un ne compense surtout pas l'autre :  
« Dans mon garage, j'ai également une Daytona 2004, raconte Pat. Mais je roule de plus en plus avec le T3 : ce moteur est plus plein, il ronrone ! »  
« La Speed, c'est une moto méchante », donc, qui délivre le plein de super dans son feulement rauque si caractéristique. « Quand tu as essayé beaucoup de motos, des japonaises, des italiennes, tu comprends que les performances, c'est pas fondamental. Ce qui compte c'est le caractère. Pour cela, le 3 pattes, c'est bien... même si le 4 pattes de la 1200 est phénoménal », assure Jean-Seb.



Ancien adepte de Kawa, il retrouve d'ailleurs quelques caractéristiques communes entre les moteurs d'Hinckley et ceux de Kobé. « Le T3 est un moteur de caractère qui me rappelle les Z1000 de la grande époque ! » En

disgrâce, les T3istes insistent d'ailleurs sur nombreux points communs entre leurs montures et les produits K : l'écobricage pour régler la action de chaîne, le train avant semblable à celui de la Z10K... « Normal, tranche Ben : Quand illoir a lancé son projet Triumph, son bureau d'études a acheté les meilleures motos du marché pour les diséquer et développer les siennes. »

#### LA MAUVAISE RÉPUTATION

Reste à régler le cas de la mauvaise réputation du T3 : « Ce bloc est incassable », jurent-ils chacun à son tour. « A condition de bien s'en servir », naturellement. Ainsi la fameuse faiblesse de la roue libre de démarreur : « Si la batterie est bien chargée et le démarreur actionné correctement, il n'y a aucun problème. » Dans sa concession, Benjamin tire d'ailleurs comme témoignage des T3 de plus de 300.000 km. « Mais bien entendu, ce moteur ne brûle pas d'huile. »

Prive de leur confiance, nos fans se constituent chacun une petite collection de trois cylindres à carbus : « Le T3 appelle le T3 », conclut Patrick.

#### T3 STORY

Les T3 sont les premiers modèles de la renaissante Triumph, produits entre 1991 et 1997 et propulsés par des blocs à carburateurs, 750 3-cylindres et 1000 4-cylindres dans un premier temps, 900-3 et 1200-4 ensuite. Le premier modèle se nomme ainsi T333, il s'agit de la Trident 750 arrivée en concession fin 91. Le dernier modèle apparu fut la T399 Adventurer, commercialisée à partir de juin 98. Dans la famille T3, il ne faut toutefois pas oublier la T... 430, plus connue sous le nom de Tiger, qui partageait à ses débuts

le trois potes à carbus. Chronologiquement, la Speed Triple est arrivée bien après les Trident, Sprint et autres Daytona puisque le premier modèle fut présenté au Salon de Paris 1993 : la Speed a pourtant eu l'honneur d'être baptisée T301, peut-être parce qu'elle incarne à elle-seule le caractère recherché par la jeune firme d'Hinckley. Elle est en effet bien plus qu'une Daytona déshabillée : par ses lignes affînées, sa déco noir satiné, ses bracelets et son énorme moteur bien mis en évidence, elle s'inscrit dans la pure lignée des café-racers britanniques, à la fois belle et méchante, en

un mot rock'n roll. Au cours de ses trois années d'existence, elle sera proposée également en jaune Racing et orange Fireball : mais c'est dans son noir Diablo qu'elle est et restera Speed Triple. La T301 sera remplacée courant 97 par la T509, également dénommée Speed Triple mais désormais propulsée par le trois cylindres à injection. Une hérésie, estiment encore les accros...



Cet article a été extrait dans son intégralité du Magazine Café Racer.



# UN JOUR AVEC : GARY MCDONNELL. UN P'TIT GARS DE CHEZ TRIUMPH

NOUS ALLONS FAIRE CONNAISSANCE AVEC GARY MCDONNELL, L'UN DES MEMBRES LES PLUS EXPÉRIMENTÉS ET PASSIONNÉS DE TOUTE LA FAMILLE TRIUMPH. DEPUIS PLUS DE 37 ANNÉES GARY TRAVAILLE POUR L'USINE : UNE VÉRITABLE CARRIÈRE. IL A COMMENCÉ CHEZ TRIUMPH À MERIDEN, A CONTINUÉ SUR LE SITE D'HINCKLEY, ET MAINTENANT, IL TRAVAILLE POUR TRIUMPH AUSTRALIE. TORQUE LA RENCONTRÉ SOUS LE CHAUD SOLEIL DE SYDNEY POUR QU'IL NOUS PARLE DE CETTE VÉRITABLE « HISTOIRE DE FAMILLE » !

## COMMENT ÊTES-VOUS VENU À LA MOTO ?

Adolescent je lisais régulièrement 'Motorcycle Mechanics' un peu avant les clients auxquels je le distribuais lors de ma tournée de livreur de journaux. C'était également l'époque des 'mods' et des 'rockers', et je bavais d'admiration devant toutes les motos que je rencontrais à Seaburn et à Brigilton pendant mes vacances. La première fois que j'ai conduit une moto c'est en février 1970 : une Triumph Cub 200cc. Cela m'avait coûté 30£ que j'avais économisé sur mes tournées de livraison.

## COMMENT AVEZ-VOUS DÉBUTÉ CHEZ TRIUMPH MERIDEN ?

J'étais prêt à tout pour travailler chez Triumph Motorcycles. Depuis mon jeune âge je passais régulièrement devant l'usine, je me souviens très bien de l'enseigne Triumph au néon bleu qui illuminait la nuit. Quand j'eus 15 ans et 9 mois, j'envoyai une lettre de motivation, et j'eus la chance d'obtenir un boulot d'apprenti. Les 10 premiers mois se passèrent au centre de formation BSA, Armyson Road à Birmingham, où nous apprenions les éléments fondamentaux du métier - ajuster, mesurer, créer et mettre en forme. Après cela je passai trois ans de plus à l'usine Triumph de Meriden, passant par plusieurs départements.

Je commençai sur la ligne des moteurs au 'Bulley Building', produisant des moteurs Daytona 500 et Bonneville 650. Je fis ensuite une brève incursion sur la ligne d'assemblage avant de me trouver dans l'atelier d'outillage où je terminai mon apprentissage.

## COMMENT CELA SE PASSAIT-DANS L'ATELIER D'OUTILLAGE ?

Nous avions le privilège de fabriquer des outils qui allaient être utilisés pour la maintenance des motos Triumph. Nous efforts très de ne jamais acheter une quelconque pièce à l'extérieur, allant aussi loin que possible pour ne dépendre de personne et même de fabriquer nos propres matrices. En tant qu'apprenti j'ai appris et emmagasiné un maximum d'expérience de maîtres tels Len Hartopp, celui qui tourna à partir d'un bloc d'acier brut le vilebrequin du premier trio cylindres, Jackie Byrnes qui fabriqua le premier bloc 3 cylindres de course, Harold Aldensley qui usina le premier arbre à came pour ce moteur ou Ray Tyler qui était capable de tailler une dent de pignon sur n'importe quoi. Je vis l'introduction des premières boîtes à cinq rapports de la Bonneville et la plus moderne des machines de nitrification au plasma utilisée pour durcir les pignons de boîtes. Ce qui était formidable c'est que pour fabriquer cette haute technologie nous utilisions des machines en

location datant de la 2ème Guerre Mondiale ! Nous avons travaillé aussi sur des moteurs qui n'ont jamais vu la lumière du jour, comme une Bonneville avec arbres à came en titane, des Tridents à quatre cylindres, et un Triple de 350cc. De plus nous aidions le département courses, et plus notamment le Trident 750cc qui avait fait fable à Daytona aux USA.

## QUI TE PASSA-T-IL EN SEPTEMBRE 1973 ?

À la fin de notre apprentissage nous eûmes droit à une choppe en argent gravée, et plus important encore à un contrat promettant notre emploi. Malheureusement, des circonstances défavorables contraignirent l'usine à la fermeture. BSA, Triumph et Norton fermèrent toutes dans l'année. En fait, on peut reporter la chute de BSA et de Triumph à l'année 1971. Ils avaient décidé de partager les compétences communes, c'est à dire les cadres, les fourches, les roues et les réservoirs mais les différences se situaient au niveau des moteurs et des emblèmes. Éliminer toute individualité de marque et homogénéiser le 'produit' fut le début du déclin. Le groupe de 'penseurs' du développement BSA et Triumph à Urmerslade Hall fut une autre débâcle conduisant à des pertes de fabrications empêchant le ravalement de notre marché vital aux USA pendant toute une saison. Des problèmes plus aigus encore nous frappèrent



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

quand les Japonais proposèrent un produit à la fois plus efficace et plus économique. C'était cours, nous allions à notre perte.

L'usine ferma ses portes en septembre 1973. Les apprentis furent maintenus en place jusque décembre 1973, date à laquelle je reçus mon préavis d'apprenti, et où je sortis pour ce que je pensais être la dernière fois des portes de l'usine.

La fermeture de BSA et de Norton survenant peu de temps après, l'industrie britannique de la moto entière était condamnée à l'arrêt.

**COMMENT VOUS SENTIEZ-VOUS ?**

J'étais absolument désespéré. Triumph était une famille pour moi. Bien des gens avaient travaillé là depuis leur sortie de l'armée après la guerre – ils ne connaissaient rien d'autre. Triumph était usique, et avait payé de bons salaires.

Localement on se réfère à l'usine comme "l'Hôtel de la Monnaie" étant donné qu'elle fut la première à Coventry à payer la somme princière de 1£ l'heure. C'était comme perdre un membre de la famille.

**QUE SE PASSA-T-IL ENSEITE ?**

L'usine étant fermée, je me trouvai une autre situation chez Lubliner Coventry, comme opérateur d'atelier d'outillage. Cependant, je surveillais toujours l'état des choses survenant à Meriden, dans l'espoir que si le résultat était favorable, je pourrais retourner chez Triumph. Heureusement, le gouvernement travailliste du jour vint à la rescousse et injecta cinq millions de livres achetant les droits de fabrication de Norton Villiers. Dès que l'ère de la coopérative des travailleurs débuta, je fus ravi de retourner chez Triumph et de reprendre mes anciens devoirs d'outillage.

Ça me fit plus tard, je travaillai vers le département Recherche et Développement.

**VOUS AVEZ TENU BON JUSQU'EN 1983 ?**

J'ai eu la chance de travailler sur des projets excitants en R&D, et que nous avons atteint avec des ressources minimales. J'ai travaillé sur une Bonneville à 8 soupapes appelée la T55, et aussi sur la Bonneville à vilebrequin à paliers portés, un co-développement entre GEC et Triumph mais aussi sur la Bonneville Police AV (anti-vibrations). Malheureusement, malgré les meilleurs efforts de tout un chacun à l'usine, c'était trop peu et trop tard. La situation financière devint si mauvaise que nous travaillions pour rien, nous ne recevions pas de salaire des semaines d'affilée. C'était le temps du désespoir, témoin de la fin de l'industrie britannique de la moto. J'étais marié et j'avais deux enfants ainsi que des intérêts en spirale. J'étais désespéré. L'équipe de direction coopérative avait conçu le marché de vendre le site de Meriden et elle



avait projeté de réduire considérablement pour diminuer les frais généraux. Le plan consistait à se reposer sur l'ancien usine Dunlop à Sandy Lane Coventry avec l'aide du West Midlands Enterprise Board. Ce plan ne fut jamais matérialisé. Nous étendions aussi des rumeurs qu'un investisseur serait intéressé à acheter Triumph mais nous n'avons jamais découvert de qui il s'agissait. En août 1983 environ je quitta Triumph pour une seconde fois, et j'étais absolument certain que c'était la dernière. Je trouvais rapidement du travail chez Jaguar, et je continuai de passer du temps à l'ancien-maison vide, qui fut rasée peu de temps après. Debut dehors, en regardant 80 ans d'hélicoptères éradiqués, je me disais : « Multique gagnés ! ».

**QUELS SONT LES INSTANTS LES PLUS MEMORABLES DE VOTRE TEMPS À MERIDEN ?**

Il s'y passait toujours quelque chose. On avait pas envie de perdre du temps avant d'aller au travail. Préparer la ligne de production X75 au montage de la Hurricane stylée par Craig Vetter, à côté d'un type énorme appelé Geoff Prince frère de la secrétaire-générale. Brenda Pricol était assez suntiliste. C'était une chaîne de production séparée, adjacente à la principale. Je connaissais cette ligne au centimètre près ! Seules 1400 Hurricanes y furent construites ! La moto respira du style, et elle était la première incursion dans le marché des customs. Elle était en avance sur son temps.

**MANQUEZ-VOUS D'UN QUELCONQUE ASPECT DE TRIUMPH MERIDEN ?**

Les années de formation ont joué un rôle prépondérant dans mon intérêt pour les motos, et elles m'ont armé de compétences que j'ai emmenées autour du monde avec Triumph. La camaraderie des ouvriers était

nombreuse et je suis toujours en contact avec nombre de gens de l'époque. Bien des ouvriers de Meriden continuent de se rencontrer le premier mercredi de chaque mois en un club d'ouvriers près de l'ancienne usine. Ces jours-ci c'est un peu difficile pour moi d'assister à ces réunions à cause de la distance ! Cependant, je comprends aussi que sans la fin de l'industrie Triumph, il n'y aurait pas la nouvelle Triumph.

**QUAND AVEZ-VOUS ÉTÉ LA PREMIÈRE FOIS IMPLIQUÉ CHEZ TRIUMPH HINCKLEY ?**

Je suis resté en contact avec de nombreux gens de ces réunions. Mon ex-colleague Alastair Copland avait été recruté par la "nouvelle Triumph" et c'est grâce à lui que je retournai chez Triumph pour une troisième fois en 1988. À cette époque, la renaissance de Triumph était absolument explosive. Si j'étais un peu médisant comment je gagnais ma vie, je devais admettre que j'étais un ingénieur dans une société anonyme. Je fus admis en tant que monteur/essayeur au



Meriden 1983 – vue de l'atelier d'outillage en voie de démolition.



département de R&D. La petite équipe qui s'y trouvait avait déjà développé en toute quiétude un moteur 4 cylindres de 1200cc, qui sera utilisé plus tard sur la Trophy et la Daytona. Lorsque je les rejoignis, l'équipe était tout près de finir le premier moteur trois cylindres 1900cc utilisé sur les Trophy, Trident et Daytona. Je fus plutôt chanceux de conduire une nuit la première Trophy à trois cylindres. La moto était lourdement maquillée, mais être le premier à la piloter cela était un privilège absolu. Cette nuit-là je l'ai conduite sur les sites de l'ancienne usine Triumph à Meriden, BSA à Arnesley Road Birmingham, et Bracebridge Street à Wolverhampton, qui avait été le berceau de Norton. Spirituellement nous serions comme un phénix émergeant des flammes de l'industrie britannique de la moto.

#### COMMENT RESSENTIEZ-VOUS LE FAIT DE PARTICIPER AU RETOUR DE TRIUMPH ?

Ces premières années furent incroyables. Même de ce temps-là je savais que la possibilité de développer et de re-naître quelque chose du genre Triumph ne reviendrait jamais. Je vivais chaque seconde qui passait, que ce soit en souffrance essayant les rigueurs des pavés, que ce soit en gelant jusqu'à la moelle lors d'essais hivernaux, ou que ce soit en riant du soleil à 1000 lors d'essais par temps chaud. Nous étions une petite équipe très engagée, tous roulaient dans la même direction pour rendre à Triumph sa gloire passée.

#### COMMENT LANÇAIT-ON OFFICIELLEMENT LES MOTOS DE HINCKLEY ?

Toutes les personnes concernées furent envoyées par avion à Cologne en Allemagne pour assister à l'expo motor IFAMA en 1991. Afin d'y être toujours du lancement officiel, je ne pouvais qu'imaginer le sens de l'excitation la même que la sensation lorsque des motos furent dévoilées. Le lancement en Grande-Bretagne nous procura une incroyable expérience. Le stand était installé ainsi que les motos et voilà que le public britannique allait voir à nouveau des motos Triumph. Avant l'ouverture des grilles on pouvait entendre des gens tapant sur les portes et scander « Triumph ... Triumph ... Triumph » qui résonnait dans les halls. Nous étions tout à fait pris d'assaut. Des gens se précipitaient vers le stand, sautaient sur les motos et battaient l'air des bras. C'était éblouant - on pouvait tout simplement sentir ce que signifiait le retour pour Triumph. Toutefois, dès l'extinction des spots du show nous savions que le plus dur allait commencer puisque les motos allaient être jugées par la partie la plus importante de la population concernée : nos clients. Ces deux premiers mois furent un parcours d'apprentissage monumental pour tous les membres de la société. A cette



La Trophy 1200 originale lors du départ des Tems d'Endurance sur le circuit d'essai de Bruntingthorpe, au début de 1990.

époque je pris un boulot technique de ventes et d'appui en matière de garantie, d'où je contribuai au développement en première ligne par rapport aux clients, distributeurs et techniciens de ce monde.

#### QUE COMPORTAIT VOTRE NOUVEAU RÔLE ?

Il devait rapidement apparaître, comme notre réseau mondial se déployait, que nous devions fournir une formation technique à nos concessionnaires. Ces premières années furent comme une tornade grâce au succès de la société et je ne savais où donner de la tête. A partir de 92 j'ai eu la chance de voyager et visiter toutes les filiales et marchés de distribution en Australie, Nouvelle-Zélande, France, Espagne, Amérique, Japon, USA et Canada, pour y donner des cours de formation technique. Avant la formation technique importante, avait-il fallu établir des relations personnelles qui, nous le savions, étaient essentielles au succès et à mesure de l'expansion. Je reste encore en contact avec la majorité des gens des premiers jours. J'ai absolument aimé voyager vers ces lieux étrangers et y voir nos motos si loin de leur lieu de naissance à Hinckley. J'étais aussi fort impliqué dans le Challenge Speed Triple, qui était la première initiative de course de haut vol. Il y eut des week-ends tous ! Les prix en nombre de chaque manche étaient supérieurs à ce que la course professionnelle payait à cette époque. En fin de compte nous avons la compétition des coureurs-vendeurs de l'époque et des spectateurs chanceux de voir une course incroyable. Mon rôle de scrutateur technique était tout aussi prenant. Sans mentionner aucun nom disons simplement que certaines libertés techniques étaient prises continuellement par plusieurs pilotes, tous également avides d'entrer en lice pour le jack pot. Pendant ces courses j'ai eu un ou deux

échanges d'opinions très intéressants dans les stands, avec des gens qui pensaient en savoir plus que moi sur nos motos !

#### COMMENT SE FAIT-IL QUE VOUS AVEZ FINI EN AUSTRALIE ?

J'ai été très veillard de pouvoir voyager à travers le monde, et j'ai vu pas mal de pays. J'étais un visiteur régulier en Australie, et j'étais devenu passionné à la fois par la culture et la population de ce continent. Je sentais que le pays offrait de meilleures opportunités à ma femme Dawn et à nos enfants.

Venir chez Triumph Australie me permettait de rester dans la famille Triumph, et d'offrir aux miens un nouveau départ excitant. On m'offrit un rôle d'appui technique pour Triumph Australie, et j'émigray vers Melbourne en avril 1997, juste avant l'arrivée de la TS95. D'une certaine façon c'était assez ironique, puisque ma dernière activité avant de quitter Triumph Hinckley était la préparation des vidéos de formation technique de la TS95 ! Dans les six mois qui suivirent mon arrivée, le directeur des ventes s'en alla et on en entra de pose. Il m'a toujours occupé depuis lors !

#### QU'EST-CE QUI VOUS A DONNÉ LE PLUS DE SATISFACTION CHEZ TRIUMPH AUSTRALIE ?

Je suis fier que grâce à notre travail nous sommes devenus des deux dernières années la plus grande marque de motos européennes dans le pays. Les autres étapes marquantes pour moi et pour Triumph en Australie comprennent la sortie de la Bonneville et de la Rocket III, deux icônes de spectres opposés. La Bonneville fut un instant de tant pour les ventes en Australie que pour moi-même, puisque c'est le premier modèle dont j'ai taillé les pionniers à Meriden. L'histoire ne s'arrête pas là. L'acquisition de la Rocket III nous permit de former un fabricant européen australien et dans le reste du monde je suis fier aussi de voir comment le réseau de distributeurs s'est accru des 15 concessionnaires du début à un véritable réseau de 44 magasins à ce jour. C'est un plaisir de travailler avec eux et de leur faire profiter de mon expérience. Ce sont des ambassadeurs superbes pour Triumph, et ils ont été les instruments de la croissance de Triumph en Australie.

#### FAITES LE RÉSUMÉ DE VOS ANNÉES CHEZ TRIUMPH.

J'ai eu 37 années d'intenses émotions dont la plupart valaient la peine d'être vécues et m'ont laissé un souvenir mémorable. Ce travail m'a donné la possibilité d'entretenir ma famille, et de parcourir le globe avec un produit qui me passionne toujours - même après toutes ces années ! Je me considère privilégié d'avoir été capable de jouer un rôle modeste dans l'histoire de Triumph. Pourvu que ça dure !

## La Triumph de l'Amour

Mike & Lyn Melrose  
Australia

Notre grand jour fut célébré sur la Sunshine coast, une heure au nord de Brisbane ensoleillée. Ce fut une journée Triumph très spéciale ! Lynn arriva à la cérémonie sur le siège arrière d'une Speedmaster, et elle fut conduite à l'autel par son fils sur une Rocket III. En guise d'escorte il y avait son autre fils sur une Daytona 955i et encore un ami sur une Spirit ST. Malheureusement je suis arrivé sur ma Daytona 955i, et ensuite nous partâmes.



notre voyage d' noces au Talyre National Trust en Irlande à Capri Harbour ! Notre voyage nous fit totaliser 5200 km. Nous sommes tous deux forts amateurs de motos Triumph, et c'est nous qui fait rouver des amis merveilleux.

## Terribles Tridays !

Graham Kerry  
UK



Graham Kerry en Allemagne

J'aimerais remercier les organisateurs des Tridays en Autriche. Ayant recommencé la possession de la moto l'an dernier, j'ai enthousiasmé ma Speed Triple âgée de trois semaines pour me rendre vers l'étranger ! Le road-trip vint fut un mélange de routes de paysages et d'amphithéâtres. Les habitants de Neukirchen et des villages alentours sont si accueillants, et même la police locale avait l'amabilité d'user de bon sens lors que les hordes de Triumph s'élançaient sur les routes ! Je me suis réinscrit déjà pour cette année. J'ai par conséquent en Suisse où je réaliserai un week-end : prendre le chemin de fer qui monte au sommet de l'Eiger et les heures de l'aurore fait que je m'en vais un conseil à vous d'être prêt ! Allez-y.

## 675 Masterclass

Pete Lentini  
USA

Depuis cinq ans je suis membre du Pack de Detroit, région de Michigan, où j'ai rencontré quelques grands amis, sans aucun doute à vie. Chaque saison nous organisons environ 20 événements, excursions ou fêtes, y compris une nuit de la moto hebdomadaire dans une de nos stations balnéaires favorites. Malgré une saison de roulage courte de 9 mois seulement, nous projetons autant d'activités que Mère Nature permet ; rouler, fumer le feu, user des pneus ou généralement prendre du plaisir avec nos motos. En mai 2006 je suis devenu le fier propriétaire d'une Daytona 675 rouge. Je me suis de suite mis à personnaliser ma machine ! Aucune photo n'est apte à communiquer mon enthousiasme, non seulement pour cette machine, mais aussi pour l'entière expérience Triumph – rendu possible par mon distributeur local, Triumph Detroit à Roseville, Michigan, notre RAT Pack local, les Motor City RAT's, et bien évidemment Triumph. Bonne route à tous.



## En Scrambler vers les sommets

William Goodman  
USA

J'ai acheté mon Scrambler l'été dernier, et j'ai fait un voyage hors routes de 1650 km à travers le Colorado, USA. J'ai commencé ma carrière de motard avec Triumph, une Bonneville Silver Jubilee, puis une Thunderbird Sport, et maintenant j'ai possédé un Scrambler. J'aime cette moto car elle me procure des plaisirs immenses !

## Rocket Track

Attack  
Eilimi Kimura  
Japan

Un magazine moto a organisé un événement à Nago Sports Land fin octobre. Les participants avaient la possibilité de rouler sur une piste de course. J'ai participé avec ma Rocket III ! Avant de commencer cette expérience excitante, j'avais relevé la selle de ma Rocket et remplacé les bracelets par des poignées plus courtes afin d'accorder ma position de conduite avec ma petite taille. J'avais installé aussi des amortisseurs arrière plus long afin d'augmenter la garde au sol. Quelle journée ! Nous avons un club de pilotes Rocket III et échangeons des points sur <http://rocket3.mine.nu/>. Rejoignez nous ! Merci à Triumph d'avoir fabriqué une moto aussi fantastique !



Rocket III de Eilimi

- Home > Technique
- Concessionnaires
- Demandes de Brochures
- Motos
- Accessoires
- Genuine Parts
- Vêtements
- R.A.T.
- Technique
- Actualités
- Télécharger
- Compagnie
- Triumph Occasions
- Triumph Assurance
- 6000

## TECHNIQUE

- Recall & Technical Update VIN Check Enquiry
- Importing Your Bike
- Rappel de sécurité
- Concessions External Dealers
- Warranty Enquiry & Conditions pdf



## UN NOUVEAU SERVICE

Triumph Motorcycles se doit de fournir des motos qui ont du caractère, qui sont fiables et par-dessus tout, sûres. Il va sans dire que la fiabilité, les normes de sécurité et les essais rigoureux ont été de tous temps et restent l'essentiel du développement de nos motos. Lorsqu'un quelconque problème de fiabilité ou de sécurité nécessite un interlocuteur, Triumph répond toujours rapidement. Usine à une excellente réputation de célérité à l'élaboration de notices d'entretien ou de rappels de motos pour raisons de sécurité.

Une nouvelle fonctionnalité, lancée récemment sur [www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com). Sélectionnez "Technique" puis "Rappel et Mises à jour Techniques". Demandez VIN afin de nous faire connaître votre engagement à vous informer sur toute question technique ou relative à la sécurité. En entrant le numéro d'identification de votre véhicule (VIN 12 caractères) dans la demande de Rappel et Mise à jour Technique, le système vous reconduira à votre moto à moins d'une quinzaine

d'intervention. Si c'est le cas, votre action suivante sera de contacter votre distributeur Triumph agréé, qui confirmera la nature exacte du travail requis, et notera votre machine dans son agenda pour recevoir la mise à jour nécessaire sans aucun frais pour vous. Cela fait partie du service Triumph, qui vise à assurer que vous continuerez d'avoir un maximum de plaisir avec votre Triumph pendant encore des années !

- Home > Technique
- Concessionnaires
- Demandes de Brochures
- Motos
- Accessoires
- Genuine Parts
- Vêtements
- R.A.T.
- Technique
- Actualités
- Télécharger
- Compagnie
- Triumph Occasions
- Triumph Assurance
- 6000
- Dévenez
- Concessionnaire

## RECALL & TECH UPDATE VIN ENQUIRY

Website for Recall & Tech Update VIN enquiries. Find out the latest technical announcements about your Triumph bike by simply filling in your bike details below.



Enter your vehicle identification number

Avoir le bon équipement peut faire toute la différence.



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

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

