

**NOUVELLE SPRINT GT: LE SPORT TOURER QUE
LE MONDE ATTENDAIT**

STREET TRIPLE R EN COURSE, CHAUD!
OU TOUT A COMMENCE: A LA DECOUVERTE DU TROPHY ET DU TRIDENT
BONNEVILLE T100 ET TIGER SE EN GRECE
GAGNEZ UN PACKAGE VIP POUR LE « TRIUMPH LIVE »

Triumph

007



THUNDERBIRD. MEILLEUR CRUISER*



JUGEZ PAR VOUS-MÊME.

FAITES UN ESSAI AUJOURD'HUI. Des proportions musclées. Une esthétique franche. La nouvelle Thunderbird respire le voyage. Elle offre au pilote le plaisir ultime, avec une prise en main impeccable, une performance dynamique et un freinage infallible. La Thunderbird offre une expérience de cruiser authentique, l'attitude unique de Triumph.

* GAGNANTE DU PRIX MEILLEUR CRUISER DU MONDE DE LA MOTO 2009

POUR EN SAVOIR PLUS, CONTACTEZ UN CONCESSIONNAIRE OU RÉSERVEZ UN ESSAI SUR www.triumphmotorcycles.com

Toutes les nouvelles motos Triumph sont accompagnées d'une garantie 2 ans kilométrage illimité en standard.

triumphmotorcycles.com

TRIUMPH

GO YOUR OWN WAY

Triumph

CHER LECTEUR,

Le jour où un modeste stand Triumph est apparu sur le salon de la moto de Cologne, en Allemagne, en 1990, peu auraient parié que 20 ans plus tard, cette formidable société britannique incarnerait un jour l'une des plus belles réussites de notre industrie.

En deux décennies, Triumph est passée d'une société accueillant une poignée d'employés et fabricant quelques milliers de motos par an à une société employant 1600 personnes spécialisées et vendant 50 000 motos par an dans le monde entier. Cela ne s'est pas fait sans défis à relever. Des coups durs tels que l'incendie de l'usine en 2002 n'ont fait que renforcer notre détermination et démontrer notre rapidité et notre agilité, tandis que notre statut d'entreprise privée et notre approche méthodique pour une croissance stable, une amélioration continue et un engagement à ne livrer que des produits de la plus haute qualité qui soit nous ont permis de traverser la crise la plus grave qu'il était possible d'imaginer.

Des motos telles que la Rocket III, la Speed Triple et la Daytona 675 sont devenues les symboles de leur génération et, pour célébrer cela, nous préparons actuellement une énorme fête – et vous y êtes conviés. Le 18 septembre, Triumph Live fêtera 20 années de production de motos à Hinckley. L'événement se déroulera sur le circuit de Mallory Park, dans le Leicestershire, et d'autres activités seront organisées dans notre usine de Hinckley. J'ai contacté nos clients dans le monde entier et ils programment déjà leur voyage. Visitez www.triumphlive.com ou rendez-vous en page 46 du magazine pour davantage d'informations.

Mais Triumph Live ne sert pas uniquement à célébrer le passé, il regarde également vers l'avenir. La clé de notre réussite, au cours de ces 20 dernières années, a été un engagement sans relâche à fournir de nouvelles motos. C'est sans doute le moment le plus excitant de notre histoire, et je suis certain que nos fidèles clients frissonneront devant l'incroyable gamme de nouveaux modèles que nous livrerons au cours des prochaines années. Vous pouvez en découvrir quelques-uns sur Triumph Live, avec la révélation de la gamme 2011.

Vous pouvez découvrir la gamme actuelle dans ces pages. La Sprint GT est la dernière née de la famille Sprint et sans doute la moto la plus polyvalente de la gamme. Nos ingénieurs ont développé la moto qu'ils aimeraient chevaucher pour traverser les continents, avec plus de place pour les bagages, des phares plus puissants et un meilleur confort pour le passager arrière, tout en maintenant l'équilibre, la performance et le style qui ont toujours fait la réputation de la Sprint ST. Nous savons que vous l'aimerez autant que nous !

En attendant de vous voir, je l'espère, le 18 septembre, je vous souhaite une bonne lecture ce numéro de Triumph.

Conduisez prudemment.

The Manton

TUE MANTONI
CEO, Triumph Motorcycles



CONTENU NUMÉRO 007

- 01 LA NOUVELLE SPRINT GT** p2
Présentation de la nouvelle Triumph arrivée sur le marché des routières sportives et découverte de la toute nouvelle Sprint ST 2010.
- 02 GORDON RAMSAY** p12
Le chef de renommée mondiale nous parle de sa vie de motocycliste.
- 03 ELECTRONICA** p14
Nous suivons l'équipe Triumph ParkinGO BE1 World Supersport pour découvrir le rôle de l'électronique dans la course.
- 04 BAGARRES PRÉVUES** p20
Détail du nouveau Championnat d'Europe Triumph ParkinGO en Street Triple R.
- 05 OR NOIR** p22
Pénétrons dans le service de recherche et développement top secret du nouveau partenaire de Triumph, Castrol.
- 06 ÉDITIONS SPÉCIALES** p26
Détails de la famille toujours plus grande des éditions spéciales de Triumph.
- 07 À NOUS L'ACROPOLE !** p28
Exploration de la Grèce sur une Bonneville T100 et une Tiger SE.
- 08 SELECTION ÉTÉ** p36
Aperçu de la nouvelle collection vêtements Triumph.
- 09 COUP DE CŒUR** p38
La magnifique moto Triumph Speed Triple du salon de Milan.
- 10 CONSTRUITES POUR DURER** p40
Les motos qui ont relancé le nom Triumph et étonné le monde du motocyclisme.

CONCOURS LECTEUR p46
Pour célébrer 20 ans de production à Hinckley, Triumph organise une fête qu'il ne faut pas manquer. Voyez comment gagner un pack VIP.

TRIUMPH





01 PRÉSENTATION DE LA NOUVELLE *SPRINT GT*

Même si elles n'occupent pas la une des journaux comme les sportives ou les cruisers, les « routières sportives » sont des motos pour tous les types de route et la Triumph Sprint GT pourrait bien être la meilleure de tous les temps. La nouvelle Sprint GT représente le point culminant de 20 années de motos Triumph 3 cylindres évocatrices et dévoreuses de kilomètres. Avec cette véritable touche-à-tout, nul besoin de rêver d'un garage rempli de motos pour satisfaire votre humeur du jour, quelle qu'elle soit. La Sprint GT possède quasiment toutes les qualités. Que vous souhaitiez partir pour une ballade dominicale avec un passager, pour un long voyage de deux semaines à travers le continent ou pour une journée « rythme élevé », la Sprint GT est à l'aise dans toutes ces situations.

Très peu de motos peuvent se vanter de couvrir autant de distance que la Sprint ST de Triumph en combinant vitesse, confort et agilité. Quiconque l'a déjà chevauchée sait qu'elle fait honneur à sa réputation de fabuleuse moto sportive également conçue pour le voyage. Et l'éternellement populaire Sprint ST a été actualisée pour 2010 et rejointe par un nouveau modèle, la Sprint GT.



LA SPRINT GT A VOCATION À DOMINER LE MARCHÉ DES ROUTIÈRES SPORTIVES

Étonnement, pour des motos qui offrent l'équilibre idéal entre performance et polyvalence, les toutes nouvelles routières sportives sont rares dans l'univers motocycliste très segmenté d'aujourd'hui. Les sportives sont devenues très spécialisées et pratiquement utilisables que sur piste, tandis que les routières ont eu tendance à devenir plus lourdes ou plus grandes, ou les deux. Selon le responsable de produit Triumph, Simon Warburton, « La Sprint GT est une authentique routière sportive, l'une des seules disponibles aujourd'hui. Il s'agit d'une moto pour tous les types de route et qui vous permet de couvrir de grandes distances de manière confortable, tout en profitant d'une conduite

dynamique. » Il s'agit certainement du scénario de rêve pour une énorme quantité de motocyclistes : voyager confortablement jusqu'aux Pyrénées, jusqu'en Écosse, jusqu'à l'Île de Man ou n'importe où ailleurs, puis profiter de la destination que vous avez mis tant d'heures à atteindre une fois arrivé. Il n'y a aucun intérêt à avoir roulé jusqu'à votre destination de rêve si le voyage a été trop fatiguant pour vous et votre passager et ne vous permet pas de véritablement l'apprécier.

L'équipe de conception et de développement de Triumph est motivée par les précieuses informations dont leur font part les propriétaires existants. Les commentaires de milliers de propriétaires de Sprint ont



montré que la Sprint ST était très appréciée, mais que la gamme avait encore la capacité d'accueillir une moto dotée des performances, du dynamisme, de la beauté et de l'allure caractéristique de la ST, mais avec un côté encore plus pratique. Et cela a été la base du cahier des charges de la GT. « Améliorer les aspects pratiques de la moto, sans en perdre la sportivité. » La Sprint GT utilise une version 130 ch. du moteur trois cylindres 1 050 cm³ 12 soupapes, c'est-à-dire 5 ch. de plus que la Sprint ST actuelle (Puissance limitée à 106 CV en France). Mais la famille Sprint utilise un cadre à deux longerons en tube d'aluminium unique. Un coup d'œil sur la fiche des spécifications montre une suspension réglable et des jantes 17 pouces légères, capables de tirer le meilleur du large éventail de pneumatiques disponibles. Le couple est également augmenté par rapport à la Sprint ST précédente, de 103 Nm à 108 Nm, et livrée abaissée pour plus de souplesse et de facilité lors des dépassements. La courbe de couple atteint son maximum à 6 300 tr/min (7 500 tr/min pour la ST actuelle), lui permettant d'avalier les kilomètres de façon calculée lorsque l'accent est mis sur le tourisme. Malgré ses similitudes familiales avec la ST, la GT est un tout nouveau modèle. Et vous allez comprendre pourquoi.

La boucle arrière, la selle et un carénage arrière complètement nouveaux confèrent à la GT des forces et un caractère différents. L'ergonomie du poste de conduite est identique à celle de la ST, avec un guidon dont la hauteur permet la « conduite dynamique » décrite par Simon, lorsque les conditions le permettent. En revanche, la selle arrière est plus basse et les repose-pieds passager sont à la fois plus bas et plus en avant, pour offrir une position des jambes plus relaxante. En outre, pas un seul passager au monde ne refuserait d'agripper ces poignées ergonomiques – après tout, ce moteur délivre 108 Nm de couple.

La selle de la GT peut facilement se retirer d'un tour de clé et cache un espace de rangement suffisamment grand pour accueillir le U commercialisé par Triumph qui est homologué SRA. Ces modifications ont pu être incorporées grâce au remplacement de l'échappement sous la selle de la ST par un système trois-en-un bas.

D'intelligentes sacoches rigides et étanches sont installées de série sur la GT. « Les sacoches sont toutes nouvelles et très améliorées », explique Simon Warburton. « Elles peuvent toutes contenir un casque taille XXL. Elles sont faciles à manipuler et leur toucher est de grande qualité. Elles se



verrouillent avec la clé de contact de la moto et sont assorties à son carénage. Le système de montage est également très amélioré : l'apparence est bien plus nette une fois les sacoches retirées. Les rails externes ont simplement été remplacés par deux points d'accroche discrets dépassant du carénage arrière. Les sacoches utilisent notre système de montage unique, grâce auquel chacune d'elles bénéficie d'une petite marge de liberté de balancement et est reliée à l'autre par une barre de liaison. Ce système améliore grandement la stabilité de la moto lorsque celle-ci est chargée en désolidarisant la masse des bagages de celle de la moto. En effet, ceci permet l'absorption des petites oscillations avant même leur formation et avant qu'elles n'entraînent une ondulation perceptible par le pilote. »

Si les propriétaires ont besoin d'une capacité de chargement plus importante, ils peuvent se procurer un top case rigide assorti dans la gamme des accessoires Triumph. Il peut avaler deux autres casques XXL à lui seul. Voyons, nous savons bien que vous n'allez pas transporter d'énormes casques intégraux pour voyager, mais essayez d'enfiler un casque dans votre sac à dos. Vous devrez vous battre. Maintenant, vous avez une idée de la quantité de bagages que vous pouvez faire tenir dans les sacoches (de série) et dans le top case (optionnel), n'est-ce pas ? Mais être adapté à l'objectif ne signifie pas non plus simplement pouvoir avaler des charges.

Cette moto a été conçue par des pilotes longue distance pour des pilotes longue distance. Simon Warburton, un des membres clés de l'équipe qui a donné vie à la GT, est un propriétaire de Sprint de longue date, depuis l'époque de la 955i. Ayant traversé toute l'Europe et participé à des journées sur circuit sur les diverses Sprint qu'il a possédées, il a son propre point de vue sur les exigences d'une routière sportive du XXI^e siècle. C'est pourquoi la GT et la ST ont une prise d'alimentation 12 V facilement accessible et que le top case en comporte une autre pour recharger les ordinateurs portables, les appareils photos, les téléphones mobiles ou n'importe quel autre appareil électronique mobile lorsque vous êtes en voyage.

Le cœur de la Sprint GT, comme de chaque Triumph, est le moteur. Le trois cylindres 1 050 cm³ est considéré par les propriétaires et les

journalistes comme l'un des moteurs les plus fantastiques de tous les temps. Il bénéficie de la puissance, de la fiabilité et du « facteur X » que si peu réussissent à intégrer dans un groupe motopropulseur, l'âme. Et dans la GT, il couvrira 320 kilomètres entre deux pleins, rapidement.

Puisque toutes les journées ne se déroulent pas sous le ciel bleu, les deux Sprint sont équipées de nouveaux phares améliorés. La forme ultra-caractéristique de la lentille est conservée mais le triple projecteur est remplacé par des phares à réflecteurs.

« Nous testons en permanence nos modèles existants et nous avons développé un phare encore plus efficace », explique Simon. « Tout le monde sera content de ce nouvel équipement d'éclairage. »

La GT est dotée d'un monobras légèrement plus long que celui de la ST, avec un tout nouvel amortisseur. Sa molette de réglage de pré-charge est facilement accessible et conçue pour être manipulée du bout des doigts afin d'adapter la moto à une ballade en solo ou avec un chargement. L'intérieur de la suspension avant, dont l'extérieur et la fonction de réglage pour la pré-charge sont identiques à celles de la suspension de la ST, a été modifié pour offrir encore plus de maîtrise au freinage. Les roues affichent également un nouveau design, mais avec les mêmes largeurs que celles de la ST, avec 3,5 pouces à l'avant et de 5,5 pouces à l'arrière.

Enfin, le carénage qui habille le cockpit a été redessiné avec ce que Simon décrit comme des « surfaces plus précieuses ». Il ne veut pas dire qu'elles sont sculptées dans le marbre. « Si vous commencez à parler aux stylistes de la forme et des surfaces, ils vous parleront de la valeur ajoutée aux surfaces. Il s'agit de formes et de contours difficiles à décrire, mais si vous passez votre main dessus en l'ayant sous les yeux, vous les ressentirez. La ST d'origine est belle, mais nous avons besoin de faire évoluer les éléments de design. »

La Sprint GT de Triumph est une moto qui prouve que beaucoup de vie, de plaisir, d'opportunités et d'expériences attendent ceux qui entrent sur le marché des routières sportives ou ceux qui y reviennent. Cette moto est faite pour les pilotes qui souhaitent expérimenter tout ce que la conduite sur route du XXI^e siècle a à offrir et, ce qui est crucial, pour un prix que peu de concurrents de Triumph parviennent à approcher.

LA SPRINT GT DE TRIUMPH... UNE MOTO FAITE POUR LES PILOTES QUI SOUHAITENT EXPÉRIMENTER TOUT CE QUE LA CONDUITE SUR ROUTE DU XXIÈ SIÈCLE A À OFFRIR ET, CE QUI EST CRUCIAL, POUR UN PRIX QUE PEU DE CONCURRENTS DE TRIUMPH PARVIENNENT À APPROCHER



CONFORT DU PASSAGER

Selle plus basse + poignées + repose-pieds passager repositionnés = passagers heureux. Ils ne se rendent même pas compte que la Sprint GT peut couvrir 320 kilomètres entre deux pleins.



SACOCHE

Équipement de série sur la Sprint GT. Aux couleurs de la moto, faciles à retirer – points d’ancrage très discrets – verrouillables avec la clé de contact. En exclusivité, les sacoches Triumph sont conçues pour légèrement « se balancer » légèrement afin de ne pas entraver la maniabilité de la moto.



ECHAPPEMENT

Le système trois-en-un bas a permis l’abaissement de la selle passager et l’intégration d’un espace de rangement sous la selle très utile.

ROUES

Redessinées pour être plus légères, elles abaissent les masses non suspendues et améliore la maniabilité.

AMORTISSEUR REGLABLE

Amortisseur avec réglage de la pré-charge pour offrir au passager un confort inégalé.

ECU

Le système de gestion moteur dernière génération de Triumph garantit que la Sprint GT offre une réponse à l’ouverture des gaz très douce, tout en gagnant de la puissance et du couple par rapport à la précédente ST.

PHARES A REFLECTEURS

Le triple phare caractéristique de la famille Sprint est conservé, mais il est actualisé et très amélioré grâce à de nouveaux éclairages à réflecteurs.

ABS

Système antiblocage installé de série pour un freinage sans défaut.

MOTEUR

Il n'y a pas beaucoup d'autres superlatifs susceptibles de décrire le trois cylindres 1 050 cm³ de Triumph. Chevauchez une moto équipée de ce moteur et vous comprendrez pourquoi.

DE LA CONCEPTION À LA FABRICATION

TOM LLEWELLYN, LE CHEF D'ÉQUIPE DU SERVICE CONCEPTION, NOUS EXPLIQUE EN CINQ MINUTES DEUX À QUATRE ANNÉES DE DÉVELOPPEMENT

Pour commencer, Simon Warburton, le chef de produit, et Stuart Wood, l'ingénieur principal pour le côté concept, se mettent d'accord sur les spécifications du projet en tenant compte du retour d'information des clients. Les spécifications sont alors transmises à l'équipe de la conception, l'informant ainsi de ce que sera le projet. Les concepteurs la décomposent en différents éléments et formulent pour chacun d'entre eux, de manière plus détaillée, leurs propres spécifications techniques. Ils définissent de quel matériau l'élément doit se composer et fournissent des détails sur le coût et la masse (poids) qu'il faut envisager.

Parallèlement à ce processus, les stylistes travaillent pour faire rapidement adopter à une direction esthétique. Les stylistes fournissent un rendu de synthèse en 2 ou 3 dimensions. Il ne s'agit pas seulement d'une esquisse de ce qu'une belle moto doit être. Mais de la représentation d'une moto prête à entrer en phase de fabrication. Les stylistes travaillent en fonction des dimensions que nous leur fournissons, notamment l'empattement, l'inclinaison et la chasse, la taille et la position du moteur. Ils disposent du squelette d'une moto et doivent l'habiller.

Une fois l'orientation esthétique validée, nous travaillons en étroite collaboration avec les stylistes pour fabriquer un modèle grandeur nature de la moto. Nous aimons avoir solutionné l'ingénierie au moment où le modèle est terminé, ce qui peut s'avérer un processus assez difficile puisque l'on travaille sur chaque composant individuel. Le modèle ressemble à une vraie moto, pas à un concept. Il est donc équipé des câbles, des flexibles, des rétroviseurs et des voyants prévus, ainsi nous avons l'assurance de ne pas nous leurrer sur son aspect final.

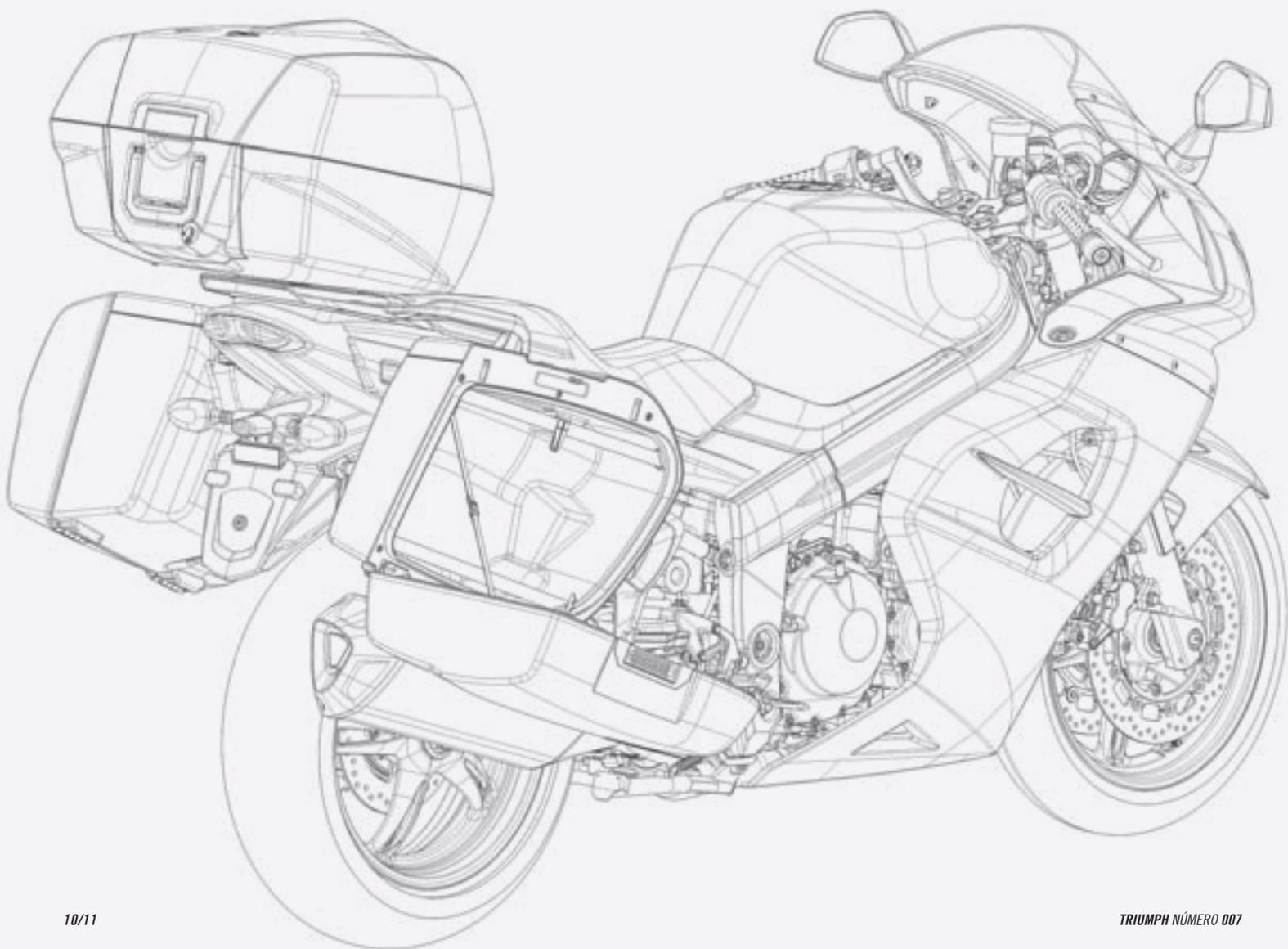
Le modèle est souvent commencé à l'argile, mais normalement, lorsque nous approchons de la fin, nous avons déjà fabriqué des maquettes en carton très ressemblantes à des pièces de production. Nous utilisons le progiciel de modélisation de solides ProEngineer pour concevoir la moto. Il s'agit d'un logiciel de conception assistée par ordinateur. Le service de design et de développement Triumph emploie 165 personnes.

Au tout début du projet, nous posons encore des calculs sur papier pour être certains que les éléments seront assez solides, mais lorsque nous arrivons à la fin, nous avons fait une analyse par la méthode des éléments finis pour calculer l'endurance des composants clés. Nous utilisons des programmes numériques de la dynamique des fluides pour réduire les vibrations sur le pilote et le passager arrière. Nous vérifions également le flux thermique sur les pilotes.

Nous avons dessiné les premières spécifications de la Sprint GT en octobre 2007, validé l'esthétique en juillet 2008 et la moto était prête à entrer en production en mai 2010.

CHARGÉE

LA NOUVELLE SPRINT GT SERA PERSONNALISABLE PAR UNE FOULE D'ACCESSOIRES DÉVELOPPÉS PAR TRIUMPH ET AUX PERFORMANCES ÉPROUVÉES SONT DISPONIBLES POUR CRÉER UNE MOTO PARFAITEMENT ADAPTÉE À VOS BESOINS



TOP CASE AVEC ALIMENTATION ÉLECTRIQUE

Pour la première fois sur une Triumph, ce top case de 54 litres est équipé d'une prise type allume-cigare de 12V interne pour le rechargement d'appareils électroniques tels que téléphones ou ordinateurs portables, pour l'utilisation d'une lampe ou de nombreux autres appareils. Il s'insère sur un porte paquet de haute-technologie avec connecteurs d'alimentation intégrés. Il s'enlève et se met en place sans branchements compliqués. Il peut contenir deux casques intégraux, sa couleur est assortie à la moto et il se verrouille avec la clé de contact. Il se marie donc discrètement à votre Sprint GT. (Top box alternatif offert pour la Sprint ST).

ACCESSOIRES POUR LE TOP CASE

La vie sur la route peut s'avérer un peu mouvementée pour le contenu de votre top case, alors pourquoi ne pas investir dans un tapis antidérapant et anti-vibrations ? Fabriqué sur mesure dans un matériau doux au toucher pour une adaptation parfaite, il est également magnifiquement estampillé du logo Triumph. Et pourquoi ne pas faire bénéficier votre passager d'un dossier ergonomique ? Sa conception intelligente offre non seulement de meilleurs niveaux de confort, mais renforce en outre le sentiment de sécurité et de bien-être qu'adorent les passagers.

PARE-BRISE ROUTIER

Ajoutez un niveau supplémentaire de confort et de commodité avec ce pare-brise routier. Spécialement conçu et rigoureusement testé par les ingénieurs de Triumph pour fonctionner en harmonie avec l'aérodynamique de la GT, il offre une meilleure protection au vent et aux intempéries pour les longs voyages, sans compromis ni sur la stabilité ni sur la qualité de pilotage. Transparent et légèrement plus haut que le pare-brise d'origine, il est fabriqué à l'aide de la plus récente technologie de moulage par injection, pour une qualité élevée et uniforme.

SUPPORT POUR GPS

Nous, les motards, bénéficions encore plus que quiconque des systèmes de navigation par satellite. Nous n'avons plus besoin de batailler avec les cartes récalcitrantes et chiffonnées fourrées dans les sacoches de réservoir. Ce beau système de montage est fabriqué en alliage d'aluminium de première catégorie avec une finition noire anodisée. Conçu avec les systèmes Garmin à l'esprit, il acceptera également la plupart des autres marques et, contrairement à de nombreux supports de série, il reste beau même lorsque vous avez retiré votre GPS en fin de journée.

SELLE GEL CONFORT

Pour les pilotes ayant besoin d'un confort encore plus intense pour les longs voyages, cette selle double remplie de gel garantira que votre esprit restera fermement concentré sur la conduite et pas sur autre chose. Dotée d'une finition en vinyle de qualité supérieure avec surpiqûre attractive et logo Triumph, son design ergonomique et son cœur en gel de soutien réduit la fatigue lors de longues heures passées sur la selle et vous permet d'arriver à destination sans douleurs, frais et prêt à continuer.

KITS COMPLETS DE PROTECTION DE PEINTURE

Déjà en option sur la gamme Urban Sports pour la protection du réservoir, ce traitement ultra-efficace est à présent proposé pour la nouvelle Sprint GT, offrant une protection extensive de la peinture contre les rayures et les gravillons. Développé avec l'aide de VentureShield, leader sur le marché, le film en uréthane résistant et pourtant presque invisible est extrêmement résistant au jaunissement tout en laissant passer les rayons UV. Les zones protégées se décolorent ainsi au même rythme que la peinture non protégée. Quelle meilleure façon de préserver cette finition Triumph de renommée mondiale – et votre investissement ?

POUR EN SAVOIR D'AVANTAGE SUR LES CONCESSIONNAIRES ET LES TARIFS, VISITEZ WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM. VOUS POURREZ Y CONFIGURER LA SPRINT GT IDÉALE AVEC CREATE MY TRIUMPH, LE CONFIGURATEUR EN LIGNE DE TRIUMPH.



NOUVELLE SPRINT ST

La Sprint est un modèle clé de la gamme Triumph depuis le jour où la première moto de ce nom est apparue, en 1992. Et depuis son lancement, la Sprint ST s'est avérée populaire dans les plus gros marchés. Pour 2010, la ST a reçu un certain nombre d'améliorations permettant de garantir qu'elle reste l'une des routières sportives les plus plébiscitées du monde. Les actualisations incluent un nouveau triple phare à réflecteurs, un cockpit redessiné, le même étonnant moteur trois cylindres en ligne de 1 050 cm³, mais un ECU dernier cri pour une réponse ultra-fluide du papillon des gaz. Plus sportive que la GT, la Sprint ST a vocation à devenir encore plus attractive grâce à son nouveau prix ultra-compétitif.

LA SPRINT ST 2011 N'EST PAS DISPONIBLE DANS TOUS LES PAYS. POUR EN SAVOIR PLUS, CONTACTEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE LOCAL OU VISITEZ WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM





GORDON RAMSAY

02

LE CHEF ET RESTAURATEUR PRODIGE LE PLUS RÉPUTÉ DU MONDE NOUS PARLE DE SA VIE DE MOTOCYCLISTE

J'ai rencontré Gordon Ramsay pour la première fois à la fin des années 90. Rendez-vous pris pour l'interviewer, j'ai pénétré dans la cuisine de son restaurant londonien par la porte de derrière après avoir trouvé la porte principale fermée. À ce moment-là, seul le personnel aguerri savait qu'avec son tempérament et son langage, il était capable de vous mettre à la porte sans ménagement. Avec le recul, je trouve que j'ai eu de la chance d'avoir pu rôder sur son territoire.

Quelques mois plus tard, nous battions le pavé à bord de nos motos Supersports le long des routes tortueuses, ondulantes et terriblement belles de la campagne anglaise de Cotsworld, à la recherche du meilleur restaurant routier de la région, spécialisé dans les piliers de la cuisine anglaise, à savoir le sandwich au bacon et le brunch à toute heure. Gordon usait d'une excitation et d'une énergie contagieuses pour goûter la nourriture échantillonnée à chaque arrêt, mais également pour conduire sur les routes qu'il avait d'abord parcourues enfant, lorsqu'il vivait dans la région. Il fit également remarquer le mur d'un cottage devant lequel il était passé à bord de l'une de ses premières voitures, mais c'est une autre histoire. Aujourd'hui, la passion de Gordon pour la moto est restée intacte et elle s'exprime actuellement avec une délicieuse Triumph Thunderbird.

Raconte-nous ta vie avec les motos. Lesquelles as-tu possédées ?

J'ai passé mon permis à 19 ans et j'ai eu ma première moto à 21 ans, une Yamaha Genesis. J'adorais cette moto. Depuis, j'ai eu des Ducatis et des Harley, et aujourd'hui, une Triumph.

Qu'est-ce qui t'attire dans la moto ? Il y a quelque chose d'incroyable dans le fait de conduire un deux-roues d'une telle puissance. C'est une manière de s'échapper, je suppose. Une décharge d'adrénaline, une façon de tout laisser derrière soi. Chaque vendredi soir, j'avais l'habitude de rejoindre 2 ou 300 autres motards sur le pont de Battersea [de Londres] pour un tour de la ville. Il ne s'agit pas de flâner en s'extasiant bêtement, mais les routes sont libres et vous pouvez véritablement les voir d'un autre œil et découvrir ce qu'elles cachent.

Que penses-tu de la Thunderbird ? Il s'agit d'une moto étonnante – formidables suspensions et boîte de vitesse facile à utiliser. Elle est parfaite pour un cruiser et sa finition est incroyable. Elle est capable d'engloutir presque tout ce que vous lui présentez. Je n'ai pas encore eu l'occasion de la pousser, mais je suis impatient de l'emmener en Écosse.

En tant que chef, restaurateur et animateur télé très occupé, conduis-tu souvent ta moto ? Pas aussi souvent que j'aimerais. Je sors rarement la moto en semaine, mais le dimanche, j'essaie de me réserver quelques heures. Je travaille comme un forcené et j'ai « la tête dans le guidon » du lundi au samedi. Monter sur ma moto dans la campagne me détend l'esprit. Mais ce n'est pas mon seul moyen de transport, je ne m'amuse pas à piloter sous la pluie battante ou la neige.

Quelle est ton rêve de ballade à moto ? La ballade parfaite serait entre LA et San Francisco, sur l'autoroute de la côte pacifique. Ce n'est pas la voie la plus rapide entre les deux, mais elle offre près de 800 kilomètres de panoramas époustouflants. Être sur ma moto fait un bien immense à mon esprit, personne pour me déranger, pas de musique, juste la concentration et le son du moteur. Mais lorsque nous allions au Grand Prix de Grande-Bretagne, c'était une autre histoire. C'était une p***ain de grosse fête !

Tu as piloté des Ducatis et des Harley autrefois, alors que penses-tu de la Triumph ?

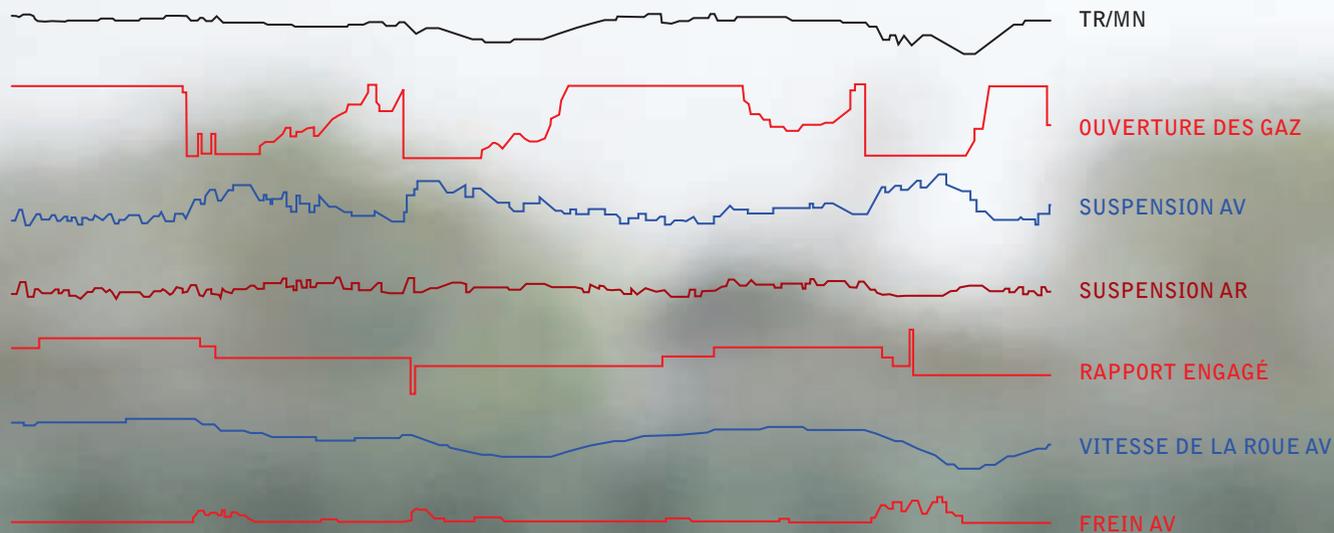
J'ai eu la plus incroyable Ducati Desmosedici, mais si je dois dire une chose sur cette moto, c'est qu'il n'est pas facile de la sortir. Du moins, pour moi. Un jour, bêtement, j'ai décidé de me faufiler dans Londres pour me rendre dans l'un de mes restaurants – mon Dieu, j'avais l'impression d'avoir une fusée dans le c** ! Terrifiant ! La Triumph est un cruiser fantastique à regarder.

La moto est-elle un loisir réservé aux hommes d'âge moyen en bonne santé ou peut-elle convenir à tout le monde ? J'ai acheté à mon fils Jack son premier Scrambler lorsqu'il avait six ans. Il en a eu un autre pour Noël l'an dernier et il l'adore. Il y a un champ au bout de notre jardin et c'est là que je l'emmène. Je pense que les motos d'aujourd'hui sont trop puissantes pour les idiots que nous étions il y a quelques années. Aujourd'hui, c'est du sérieux. J'ai quelques copains footballeurs professionnels qui ont des motos de folie et vous devez être bien conscient de ce que vous faites. Mais du moment que vous jouez la sécurité, je pense que tout le monde peut en profiter.

Tu es réputé pour te mettre en colère en cuisine, mais qu'est-ce qui te met en colère sur une moto ?

Les automobilistes n'utilisent pas leurs rétroviseurs et ne voient donc pas les motards doubler. J'ai échappé de peu à un ou deux accidents graves. Les londoniens, en particulier, n'ont aucune patience avec les motos. J'ai été recousu trois ou quatre fois et c'est toujours le même baratin : « Vous rouliez trop vite. » Les poulets arrivent, on vous couche au sol en vous tenant la tête et en regardant l'état de la moto – parce que bien sûr, elle ressemble à une m**de lorsque le carénage est décroché – et cette stupide bonne-femme de 45 ans crie à la police que vous rouliez trop vite. Vous n'avez aucune chance. Ils retrouvent une moto à l'envers sous leur voiture et l'utilisent comme excuse. Ils n'ont pas regardé à deux fois, ils sont pressés ou ont leur p***ain de téléphone collé à l'oreille, et cela me met vraiment hors de moi.

Quel est le jouet favori de votre enfance ? Un Scrambler que je partageais avec un copain. Je me rappelle qu'à 13 ou 14 ans, je devenais dingue sur cette moto. On était trop impatient de la monter après l'école et on s'éclatait.



ELECTRONICA

NOUS AVONS SUIVI L'ÉQUIPE OFFICIELLE TRIUMPH PARKINGO QUI PARTICIPE AU CHAMPIONNAT DU MONDE SUPERSPORT LORS D'UNE SÉANCE D'ESSAIS, POUR COMPRENDRE COMMENT UNE DAYTONA 675 PEUT S'APPROCHER A SEULEMENT QUELQUES SECONDES DES CHRONOS D'UNE MOTO GP

03

TEXTE: GORDON RITCHIE
PHOTOS: GRAEME BROWN



En haut à gauche, les données télémétriques de la Daytona 675 de Chaz Davies sur un tour du circuit de Philip Island.



À gauche : Stefano Guidi, ingénieur télémétries, contrôle les dernières mesures sur son ordinateur. Les données sont cruciales pour régler l'équilibre de la moto. La télémétrie ne fait pas qu'aider à régler les suspensions, mais elle sert aussi à régler la cartographie moteur, les rapports de boîte et l'équilibre général de la moto.

En face : Les impressions du pilote se combinent avec les données collectées pour régler la Daytona entre chaque séance d'essais ou de qualifications. Quelques dixièmes de secondes par tour peuvent faire une énorme différence. L'équipe les traque partout. (À gauche) Jason DiSalvo fait modifier quelques paramètres de son électronique sur la grille de départ. (Au milieu) Les boutons situés sur la poignée de gauche permettent au pilote de contrôler et de modifier les réglages électroniques tout en roulant, en augmentant ou en diminuant des données les facteurs telles que l'antipatinage ou la cartographie moteur. (À droite) Chaz Davies en train d'interpréter les données avec le directeur de l'équipe technique, Lucio Nicastro.

L'électronique est clairement en train d'envahir le monde. Le téléphone mobile est dans votre poche, la télévision dans votre salon et la moto Triumph dans votre garage, le tout bourré de davantage de puces et de processeurs que n'en utilisait la NASA au début de la conquête de la lune.

Dans l'univers de la course de motos, l'électronique est une obsession depuis plusieurs saisons, et aujourd'hui, elle est simplement devenue l'aide la plus importante pour obtenir le meilleur d'une machine. Cela concerne également la Daytona 675 du championnat du monde Supersport.

La télémétrie revêt aujourd'hui une importance extrême car elle permet de mesurer les réactions d'une machine en chiffres concrets pour voir comment elle répond aux différents changements de configurations et de conditions, ainsi qu'aux nouvelles pièces châssis ou moteur.

Autrefois, les ingénieurs ne pouvaient que s'appuyer sur leur expérience, leur intuition et les impressions du pilote.

Plusieurs centaines de paramètres comptent pour qu'une moto de course fasse le tour du circuit dans le temps le plus court possible, mais depuis l'arrivée de la télémétrie et des ordinateurs, vous pouvez mieux appréhender la façon dont ils sont interconnectés ; si tant est que votre équipe soit assez expérimentée pour utiliser correctement les données, bien entendu. C'est le cas de l'équipe ParkinGO BE1, partenaire officielle de Triumph dans le championnat du monde Supersport.

Il est tout simplement naturel qu'une moto telle que la Daytona 675, qui doit la plupart de son développement aux essais sur piste et à la pure satisfaction sportive, retrouve les circuits et au plus haut niveau possible.

Il s'agit certainement d'une moto qui a la course dans la peau, comme l'a expliqué Lucio Nicastro, le directeur sportif de l'équipe.

À propos de son projet, en amélioration permanente, il dit : « Pour Triumph, cette moto est peut-être la première qui soit véritablement construite pour la course. Un travail formidable a été réalisé car nous avons commencé à participer au championnat du monde en 2008 et nous avons roulé assez vite. Et, à l'époque, nous n'avions pas de base de données pour comparer notre moto aux autres. Lorsque nous avons participé au championnat italien, quelques temps avant et avec cette moto, nous avons

fait des podiums sur deux ou trois courses. Le moteur est très puissant, mais surtout très coupleux. Il est également plus facile à maîtriser qu'un quatre cylindres, alors même si vous n'êtes pas sur le bon rapport, vous pouvez tout de même ressortir vite du virage. »

L'équipe BE1 italienne, sérieuse, respectée et capable de monter sur le podium, est aujourd'hui une véritable force dans le championnat du monde Supersports. En tant que telle, elle est aussi profondément plongée dans le royaume de la collecte et du contrôle électronique des données que n'importe qui d'autre dans le paddock.

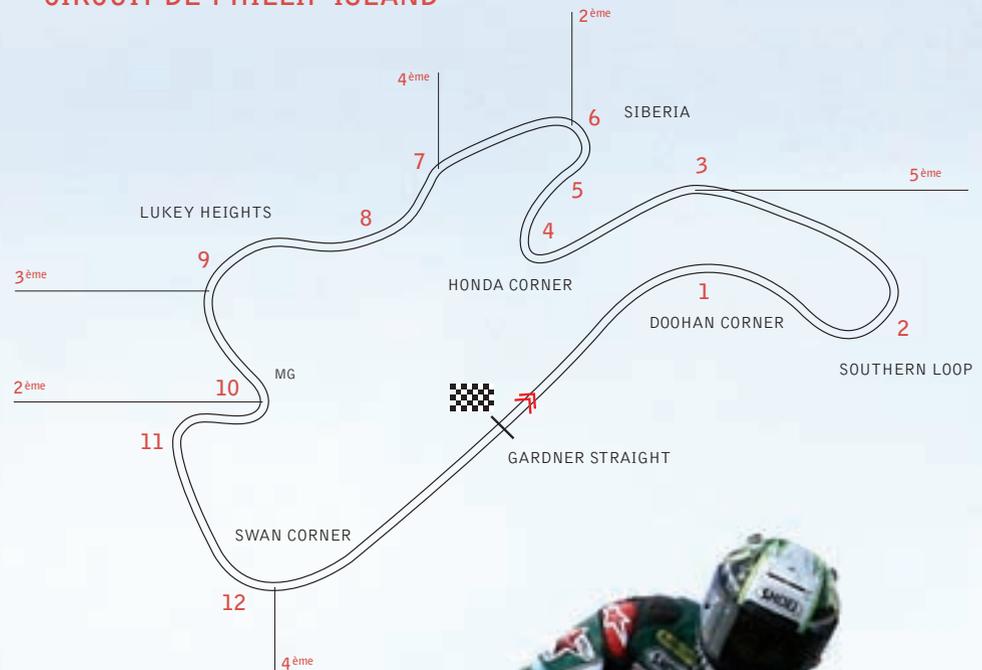
Nous avons suivi ses membres et leur progression pendant les essais d'avant-saison sur le circuit de Phillip Island, en Australie, peu avant le début de la vraie course, pour voir comment ils utilisaient la télémétrie et l'électronique pour élaborer la configuration idéale pour le week-end.

Le système électronique qu'ils ont choisi pour équiper les motos de course de Chaz Davies est le système Magneti Marelli Marvel 4. Des quantités de capteurs mesurent tout, depuis la quantité d'oxygène présent dans les gaz d'échappement (le moyen le plus fiable de mesurer la qualité de la combustion, également utilisé sur les motos de route Triumph) jusqu'à la façon dont la fourche est compressée au freinage. Si elle bouge, brûle, glisse, pousse ou pompe, le système de la moto decourse peut mesurer comment cela fonctionne et permet à l'équipe de donner un sens à tout cela en étudiant les données qui s'affichent à l'écran.

La première chose que les données montrent est le degré d'intensité de la course. Même par rapport à la conduite sur route la plus « dynamique », une course est une course et tout le reste ne l'est tout simplement pas. Vous pouvez le demander au précédent vainqueur du Daytona 200, Chaz Davies. « Il n'y a aucune comparaison possible entre piloter une moto sur route et participer à une course », a-t-il déclaré après sa première séance d'essais en Australie. « Impossible de l'exprimer en pourcentage, mais c'est le jour et la nuit. Il est tout simplement impossible de travailler les freins, les pneus ou la configuration correctement en-dehors du circuit. » Selon les données que nous avons obtenues, Chaz et ses coéquipiers roulent plein gaz pendant environ 55 % de la course.



CIRCUIT DE PHILLIP ISLAND



LA PREMIERE CHOSE QUE LES SORTIES IMPRIMEES MONTRENT EST LE DEGRE D'INTENSITE DE LA COURSE. MEME PAR RAPPORT A LA CONDUITE SUR ROUTE LA PLUS DYNAMIQUE, UNE COURSE EST UNE COURSE ET TOUT LE RESTE NE L'EST TOUT SIMPLEMENT PAS

Les motos du championnat du monde Supersports ont, comme les superbike ou les Moto GP un Anti patinage, un anti-dribble et un anti-cabrage, mais les systèmes électroniques ont moins de puissance à gérer que sur les Superbike ou les Moto GP. Pour aller vite, la connexion entre le cerveau, le postérieur et le poignet du pilote sont absolument cruciales en Supersport comme le démontre le pilote espagnol David Salom sur la photo ci dessous.

Un pilote de course ouvre les gaz absolument à la moindre occasion. Réfléchissez : à quelle fréquence atteignez-vous la butée de la poignée de gaz au cours de la vie de votre moto ?

L'autre chose que montrent les données est simplement la vitesse incroyable que peut atteindre la Daytona et son trois cylindre 675 cm³, même par rapport à une MotoGP ou à une Superbike. Et une moto Supersport n'a le droit de recevoir que peu de modifications importantes par rapport à sa conception. Demandez simplement son point de vue au directeur sportif de l'équipe, Lucio : « Une machine Supersport est vraiment similaire à une moto standard, mais il est possible de lui faire atteindre une vitesse incroyable sur circuit », a-t-il expliqué sur le circuit de Phillip Island. « Si vous contrôlez les temps intermédiaires des Moto2, qui utilisent un châssis similaire à celui des MotoGP, vous constatez qu'elles sont actuellement plus lentes que les motos Supersport. Il est difficile de faire mieux qu'un fabricant. Pour environ 10 000 €, vous pouvez vraiment acheter la sensation d'une moto de course. Vous pouvez acheter une Daytona 675 et ajouter les principaux éléments que nous utilisons, sans dépenser trop. Vous pourriez obtenir l'impression de piloter la moto de Chaz Davies en ne dépensant que 2 000 € de suspensions. »

Mais vous ne leur mettez pas la même pression qu'un pilote de course professionnel. Après tout, son travail consiste à pousser au maximum à chaque virage.

Pour le Supersport, les fourreaux de fourche, le bras oscillant, le châssis, les principaux composants du moteur, les roues et les étriers de freins doivent rester ceux de la moto d'origine. C'est-à-dire qu'elle doit rester exactement telle que votre concessionnaire vous l'a vendue, avec une garantie totale et une conception assez « polyvalente » pour accepter tant les nids de poule que les pôles positions et tant les motards tranquilles que les pilotes de championnat.



Pourtant, lorsque l'on compare les temps intermédiaires des machines de la catégorie MotoGP 800 cm³ à ceux des Triumph Daytona 675 cm³, on constate une différence insignifiante de 5 % entre les deux sur certains circuits. Alors si vous avez une Daytona 675 chez vous, félicitations. Vous avez acheté une moto qui, dans sa version de base, ne perd que 4,5 secondes sur un circuit long et rapide tel que celui de Phillip Island par rapport aux moto GP de Valentino et son équipe. Vous perdez également un cylindre et 125 cm³ pour vous amuser.

La Supersports étant une catégorie importante pour que les fabricants prouvent leurs capacités en matière de motos sportives, la concurrence est enragée. Et avec relativement peu de modifications autorisées par le règlement, toutes ces modifications comptent double si l'on considère les aspects techniques impossibles à modifier. On peut donc défendre le fait que les données montrent les réelles capacités de la moto et sont plus importantes dans cette catégorie que dans la plupart des autres. Peut-être même encore plus importantes qu'en Moto GP.

Du point de vue d'un ingénieur, la suspension pourrait bien être la seule modification importante à faire pour que la moto soit plus rapide sur une Supersports, mais vous devez être capable de comprendre ce que cela signifie en termes de technique et combiner cela avec l'impression du pilote pour obtenir une image précise de ce qui se passe.

Presque chaque donnée concorde avec le point de vue des meilleurs pilotes, mais pas toujours. Au début des essais, Chaz avait besoin de mieux « sentir » sa fourche par rapport à ce qui était supposé idéal pour l'ordinateur. Rien ne sert d'être « meilleur » si le pilote pousse trop fort et crée un accident. Au final, malgré les analyses et les influences scientifiques, la course reste un effort humain. Après de nombreuses réflexions de la part de chacun et d'autres échanges devant les écrans des ordinateurs, le pilote et l'équipe ont apporté des améliorations qui ont pu être mesurées par le traçage des données et par le chronomètre. Ce qui était prévu, après tout.

Les disques de freins course, l'amortisseur arrière spécial course et la fourche modifiée le boîtier d'injection Magneti Marelli et les systèmes d'acquisition de données, restent d'une importance capitale pour la compétitivité du pilote.

Nous nous servons aussi de la course pour améliorer la moto d'origine. « Nous transmettons nos impressions après chaque course et discutons avec les ingénieurs de Triumph. Ils peuvent ainsi exploiter ces informations pour améliorer les nouvelles motos en cours de création », dit Lucio Nicastro.

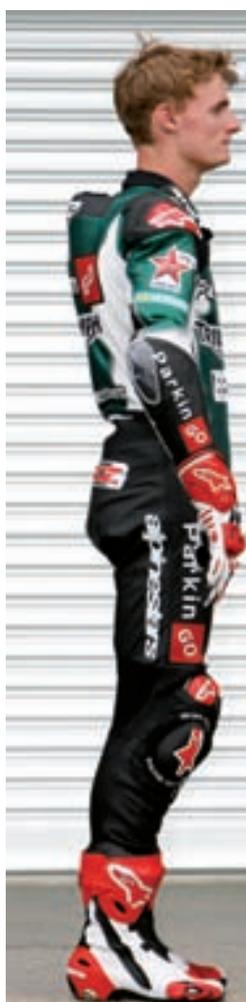
Et comment prouvent-ils que ce qu'ils demandent représenterait une amélioration ? Pas en se basant sur les simples résultats ou sur les opinions, mais en présentant les données relevées pendant l'essai plus extrême qui soit de leur produit. Les courses du championnat du monde Supersport.

LE CUIR GRANDE VITESSE

Le pilote Chaz Davies, de l'équipe Triumph ParkinGO BE1, entre dans la course équipé de protections fournies par le partenaire de Triumph, Alpinestars.

CUIRS

Fabriquées en cuir de kangourou pour sa robustesse, ces combinaisons de course sur mesure sont allégées grâce à une réduction du nombre de rembourrages sur certaines zones par rapport à une combinaison de route. Les jointures sont doublées de Kevlar mélangé à des matériaux souples qui libèrent les mouvements du pilote tout en offrant une bonne protection. Les jambières caoutchoutées, en se « collant » à l'intérieur des bottes, empêchent la jambe de pivoter. Les protège-coudes, tout comme les renforts d'épaules et de genoux en plastique, sont conçus pour ralentir progressivement le pilote en cas d'accident, ce qui n'est pas vraiment adapté à ceux qui descendent le coude jusqu'au bitume dans les virages. Si le cuir frappe le sol, le pilote est freiné et fait des tonneaux, c'est pourquoi il est nécessaire que la combinaison glisse légèrement. Cela semble contradictoire, mais il est préférable que le pilote perde progressivement de la vitesse en glissant plutôt qu'il subisse des tonneaux.



GANTS

Il est relativement facile pour un pilote de se heurter l'auriculaire et de le déchirer dans un accident. C'est pourquoi les gants Alpinestars GP Pro sont conçus pour solidariser le petit doigt avec l'annulaire à l'aide d'un « filet » qui réduit ce risque. Les manchettes en plastique font également partie du concept de glisse anti-tonneaux.



BOTTES

Bottes GP Tech : fabriquées en deux parties, avec un intérieur lacé pour le confort et un extérieur extrêmement rembourré et renforcé, ces bottes sont conçues pour offrir au pilote à la fois une grande protection et de fantastiques sensations. Les intérieurs sont composés de sections articulées permettant de stopper la fuite latérale importante des pieds. Les extérieurs sont dotés de plaques de plastique moulé et de dispositifs de glisse en titane permettant un glissement suffisant.

POUR DÉCOUVRIR TOUTE LA GAMME EXCLUSIVE DE TENUES DE PILOTAGE TRIUMPH ALPINESTARS, RENDEZ-VOUS CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE LOCAL OU VISITEZ : WWW.TRIUMPH.CO.UK

BAGARRES PRÉVUES

LA MOTO PRIMÉE DE TRIUMPH, LA STREET TRIPLE R, PRÊTE À FAIRE BATTRE LES CŒURS SUR LES CIRCUITS EUROPÉENS PENDANT TOUT L'ÉTÉ

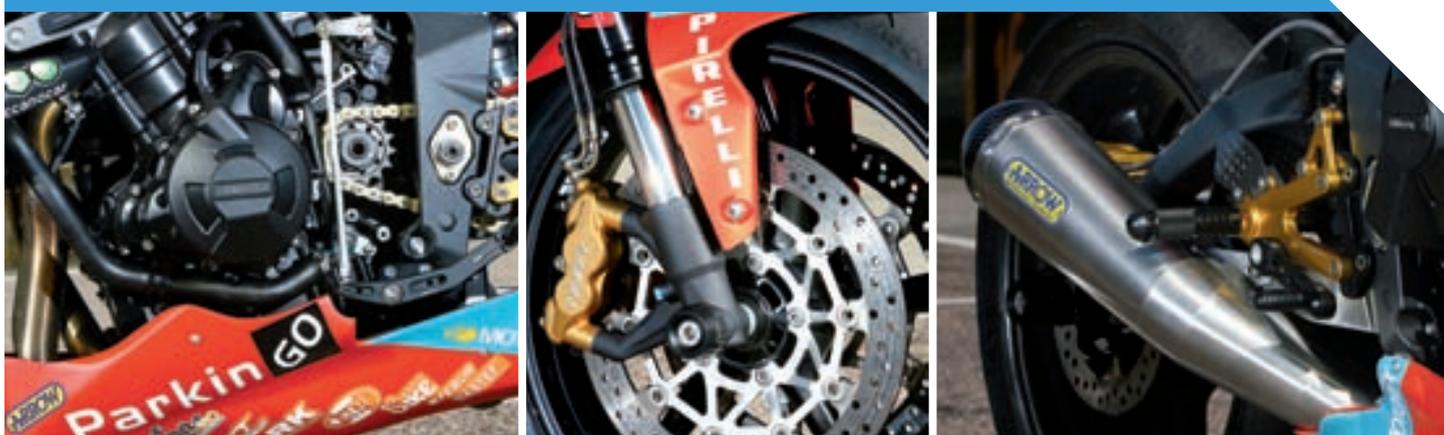


TEXTE: MAT OXLEY
PHOTOS: GRAEME BROWN

Il n'est pas difficile de créer le type de course qui fait bondir les amateurs de leur canapé. Le secret est simple : donner à chaque pilote des motos identiques et des pneus identiques. De cette façon, la course fait entrer la folie dans votre salon et offre le type d'action qui annonce les feux de l'enfer, où le pilote risque ses genoux et ses coudes. C'est ce que les amateurs de course attendent avec impatience. Dans ce type de course, seul le talent brut des pilotes peut faire la différence et de cette façon, en fin de journée, vous avez toujours l'assurance que c'est bien le meilleur qui l'a emporté.

Ce sont les raisons pour lesquelles vous devriez être très intéressé par la dernière série de courses sur route monomarque, la Triumph ParkinGO European Series. Le championnat sera décomposé en épreuves disputées parallèlement à sept événements du Mondial Superbike, et ce tout au long de l'été.

Le championnat international engagera 24 pilotes dans la bataille, sur des machines Street Triple R préparées de façon identique et très peu différentes du modèle standard présenté en showroom. Le concept des spécifications standard ne fait pas que permettre de grandes courses et promouvoir de nouveaux talents. Il donne également aux propriétaires de Street Triple R la formidable occasion de découvrir comment leur moto parvient à gérer la frénésie d'une compétition, sur certains des circuits les plus emblématiques du monde, de Monza à Silverstone en passant par Assen et Nürburgring.



LE MOTEUR ET LE CHÂSSIS DES STREET TRIPLE R RESTERONT DE SÉRIE, CHAQUE MOTO SERA ÉQUIPÉE DE PNEUMATIQUES PIRELLI DIABLO SUPERCORSA PRO, DE SUSPENSIONS DE COURSE, D'ÉCHAPPEMENTS ARROW, DE LEVIERS, DE REPOSE-PIEDS ET DE PROTECTIONS MOTEUR FAIT POUR LA COURSE

Le gagnant du trophée European Series remportera un essai de la Daytona 675 du championnat Mondial Supersport, une occasion en or pour impressionner l'équipe et peut-être se retrouver en renfort à pleintemps dans le championnat du Monde Supersport de 2011. En d'autres termes, sept courses sur une Street Triple R pourraient bien transformer quelqu'un en pilote professionnel, disputant les championnats du monde les plus importants de l'univers motocycliste. Cela devrait certainement ajouter un mordant supplémentaire à l'action sur le circuit.

Triumph est impatient à l'idée d'organiser sa dernière série monomarque, qui a pour objectif de reproduire la réussite du Speed Triple Challenge, événement ultra populaire qui a fait frissonner les amateurs britanniques au milieu des années 1990 pour un excellent rapport qualité-prix. Les pilotes payent un forfait de 30 000 € pour tout le championnat, c'est une bonne façon de participer à des courses de niveau international pour un budget fixe, et certainement la façon la plus simple de participer à un événement « European Series » complet. Ce montant comprend la fourniture de la moto et des pneumatiques, l'entretien complet et le transport pour un test de pré-saison et pour les sept courses. De cette façon, il ne reste plus aux pilotes qu'à se présenter avec leur combinaison et à se concentrer sur ce qu'ils font de mieux : piloter.

Triumph fait également de gros efforts pour engager autant de filiales et de concessionnaires européens que possible dans la série. Mettre des concessionnaires locaux sur la grille de départ est un formidable moyen, pour les propriétaires de Triumph, de prendre encore plus de plaisir à courir.

La série a déjà attiré une formidable variété de pilotes. Il y a les ambitieux, cherchant par tous les moyens à attirer l'attention des directeurs d'équipes des championnats Mondial Supersport et Superbike. Il y a les pilotes internationaux expérimentés, qui cherchent un moyen de courir à un niveau international sans avoir à dépenser des centaines de milliers d'euros. Puis il y a les gentleman driver des pilotes talentueux qui courent pour le plaisir et souhaitent rouler sur les circuits légendaires ayant accueilli les meilleurs pilotes pendant plus d'un demi-siècle. Et enfin, il y a souvent quelques pilotes wild card à chaque événement, ce qui ajoute un intérêt local à la course.

Tous les pilotes du championnat bénéficieront de la contribution de vedettes du Mondial Supersport de Triumph, qui proposeront conseils et astuces aux pilotes de Street Triple R dès que leur agenda le leur permettra.

Chaque moto participant à la série sera préparée et entretenue par l'équipe BE1 Racing basée à Milan, qui exploite également les Daytona 675 sponsorisées au Mondial Supersport. Tandis que le moteur et le châssis de chaque Street Triple R resteront de série, chaque moto sera équipée de pneumatiques Pirelli Diablo Supercorsa Pro, de suspensions de course, d'échappements Arrow et de leviers, de repose-pieds et de protections moteur catégorie course. Les mécaniciens de BE1 assisteront également aux sept courses, réalisant l'entretien et la supervision des modifications sur le stand de ravitaillement afin de s'assurer qu'aucun pilote ne bénéficie d'un avantage technique non équitable.

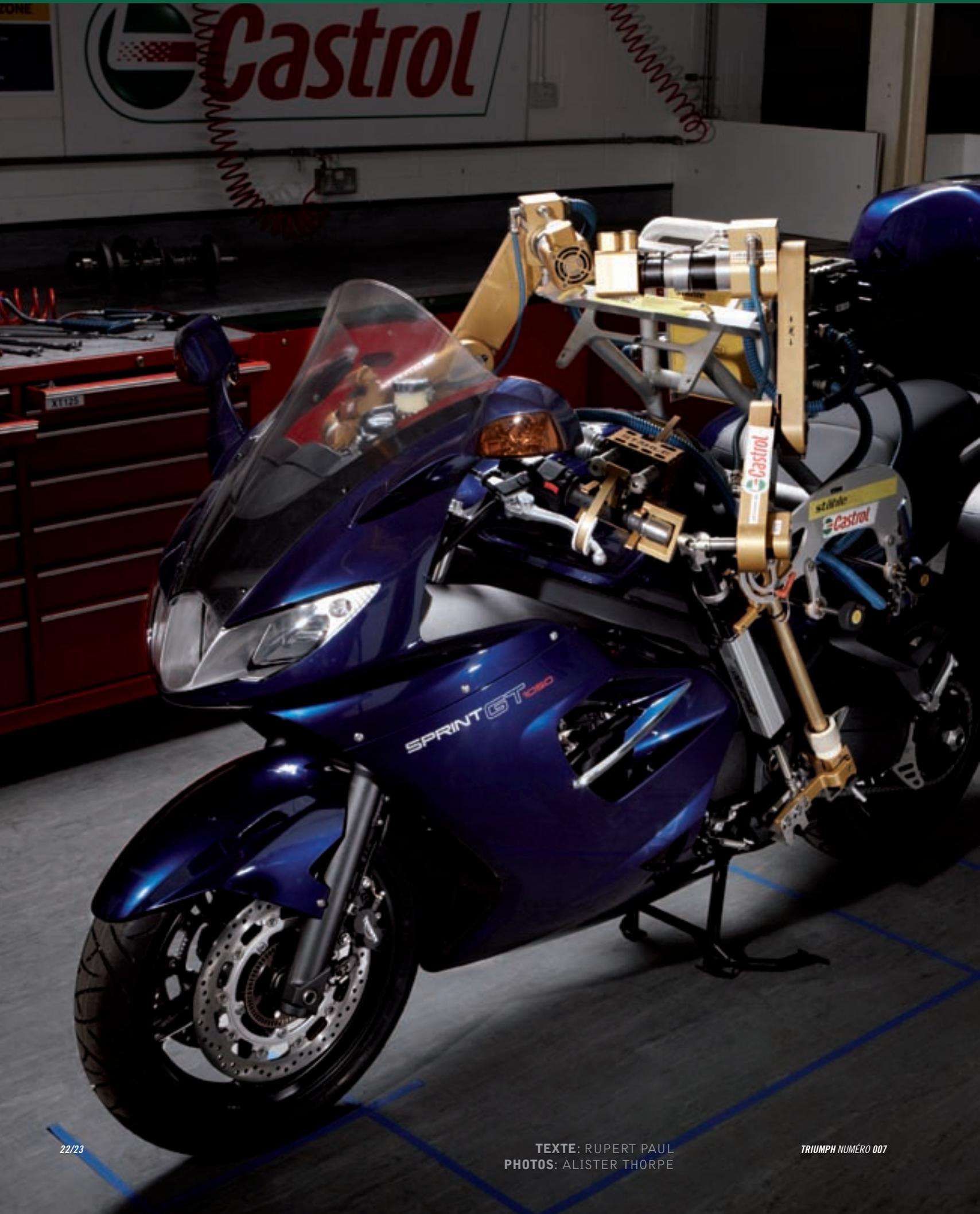
La Triumph ParkinGO European Series fera l'objet d'une importante publicité sur les événements du Superbike, les courses se déroulant juste une heure avant la deuxième manche du Mondial Superbike, au moment où la tension de la journée de course est à son paroxysme. La couverture télévisuelle a déjà été organisée pour l'Italie et les organisateurs espèrent pouvoir faire diffuser les courses dans toute l'Europe.

L'inauguration du Triumph ParkinGO European Series aura lieu à Valence, en Espagne, le 11 avril.

PARKINGO STREET TRIPLE R EUROPEAN SERIES

» Valence, Espagne	11 avril
» Assen, Pays-Bas	25 avril
» Monza, Italie	9 mai
» Misano, Italie	27 juin
» Silverstone, Grande-Bretagne	1er août
» Nürburgring, Allemagne	5 septembre
» Magny-Cours, France	3 octobre

Suivez l'actualité du Triumph ParkinGO European Series sur www.parkingoseries.com ou en consultant la section courses de www.triumphmotorcycles.com





05

ORNOIR

TRIUMPH PERFECTIONNE SES MOTEURS À LONGUEUR DE TEMPS. LORSQU'IL A FALLU CHOISIR UN PARTENAIRE POUR LES LUBRIFIANTS, IL N'Y AVAIT QU'UNE OPTION : CASTROL

Si vous croyez en la réincarnation, priez pour ne pas revenir sous la forme d'une molécule de pétrole.

Chauffé à des centaines de degrés dans le cylindre, contaminé par la combustion de la fuite des gaz, étalé dans l'embrayage comme un moustique écrasé, pulvérisé entre les engrenages – la vie à l'intérieur d'un jeu de carters ne serait pas une partie de plaisir. Pire encore, ce serait le dernier souci du type qui actionne la manette de l'accélérateur.

C'est ce qui est génial avec la technologie moderne. La violence est cachée. Mais ça reste de la violence, et plus encore. Ce qui se passe, par exemple, dans le moteur d'une Daytona 675 est plus extrême, plus compliqué et plus implacable que ce qui se passe dans le moteur de n'importe quelle voiture ou camion. Non seulement les moteurs de moto ouvrent les gaz à fond pour générer une puissance énorme à partir de faibles capacités ; mais ils sont les seuls à utiliser la même huile dans le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesse. Il en résulte un tel jeu croisé de besoins qui se contredisent qu'il est même surprenant que l'huile dure aussi longtemps entre deux vidanges.

Ce qui semble encore plus incroyable, c'est l'endroit où elle est d'abord apparue. L'opinion répandue selon laquelle le pétrole serait un magma de dinosaures écrasés n'est pas si loin de la vérité. En fait, les ressources mondiales de pétrole et de gaz se sont constituées pendant des centaines de millions d'années durant lesquelles sont apparus et ont disparu les dinosaures. Pendant tout ce temps et tout comme aujourd'hui, la matière première était la forme de vie la plus abondante, à savoir une soupe de plancton constituée de plantes aquatiques microscopiques, d'algues et de bactéries vivant dans des mers et des lacs peu profonds. Ces créatures minuscules absorbaient l'énergie solaire, se développaient, mourraient et coulaient au fond de l'eau en un laps de temps incroyable.

Là, incapables de se décomposer de façon normale et écrasées par de nouvelles couches par dessus elles, elles ont entamé une transformation qui, après peut-être 150 millions d'années d'exposition à la chaleur, à la pression et à l'absence d'oxygène, a produit le pétrole brut. La prochaine fois que vous verserez quelques litres dans votre réservoir d'essence ou que vous rajouterez de l'huile moteur, vous manipulerez un liquide aussi fossile que les os de dinosaures entreposés au musée.

Enfin, presque. En fait, une bouteille type de semi-synthétique ne sera peut-être qu'aux trois-quarts fossile. Ce qui compose le reste dépend de l'intelligence, de l'expérience et de la détermination du fabricant. Vous ne pouvez pas juger de la qualité à l'œil nu, pas plus que vous ne pouvez juger de l'adhérence d'un pneumatique neuf. Mais de la même façon que le caoutchouc, l'huile peut être travaillée pour réagir d'une certaine manière. Et Triumph pense que les plus de 100 années d'expérience de Castrol dans l'industrie des lubrifiants, ainsi que ses installations de pointe en recherche et développement à Pangbourne, Berkshire, signifient qu'ils produisent aujourd'hui la meilleure huile qui soit pour la gamme de Hinckley.

Bien sûr, le motocycliste lambda n'a aucun moyen de savoir comment ni pourquoi. Mais Matt Symonds, chef d'équipe du développement de produits moto pour Castrol, est prêt à nous fournir une explication. Seulement, ce n'est pas une explication qui tient en une phrase. En fait, cela va prendre le reste de cet article, en commençant par le rôle que joue l'huile dans un moteur de moto.

« L'huile doit remplir cinq fonctions », nous explique Matt. « Refroidir, nettoyer, protéger, étanchéiser et réduire le frottement (qui à son tour réduit la chaleur, le bruit et l'usure). Pour refroidir, l'huile récupère la chaleur et la transporte loin de la zone de chambre de combustion. Ceci la soumet à des contraintes thermiques et elle doit résister à la tentation de s'épaissir sous l'effet de l'oxydation. Pour nettoyer, l'huile doit limiter la formation de dépôts qui affectent les performances – ou, s'ils se forment, les laisser en suspension jusqu'à ce qu'ils puissent être filtrés. Pour protéger,

les huiles contiennent des composants tensio-actifs qui restent dans le moteur, prévenant le contact excessif métal sur métal dans des zones en charge lourde. Étanchéiser consiste à s'assurer que l'huile scelle le segment de piston contre le cylindre, pour optimiser la course de combustion et expulser le plus de gaz possible pendant la course d'échappement. »

Mais son rôle le plus évident est de réduire la friction. « Les plus grandes pertes se situent au niveau du piston, où vous avez des surfaces de frottement. Même si le cylindre et le piston paraissent lisses, ils ont une rugosité inhérente dont les points les plus protubérants sont appelés aspérités. La fonction de l'huile est de séparer les deux surfaces pour qu'il n'y ait pas de contact d'aspérité. Ceci se fait grâce à la solidité du film élémentaire de l'huile de base. »

Les autres plus grands contributeurs à la friction sont le vilebrequin et les coussinets de bielle, suivis de la soupape d'échappement. « L'arbre à came et la queue de soupape ont tendance à opérer sans film lubrifiant. C'est ici que les additifs anti-usure et les charges modifiant le coefficient de frottement démontrent leur utilité. »

Ce qu'on ignore souvent c'est la quantité de friction qu'un moteur peut générer. Quelques-uns des dynamomètres de Castrol peuvent inverser les rôles et commander le moteur au lieu d'être commandés. Lors d'un test récent sur un moteur de 116 ch, il a fallu 41 ch pour faire tourner le moteur à 15 000 tours/minute. « Les pertes par frottement sont grossièrement proportionnelles au carré de la vitesse du moteur » fait remarquer Matt. « Donc, à certains endroits, l'effet de l'huile devient de plus en plus important au fur et à mesure que le régime augmente ».

Maintenant que ces cinq critères de base sont énoncés, le travail de Matt consiste à rester à la pointe du développement des moteurs de moto. La tâche de son équipe est rendue infiniment plus compliquée par la conception trois-en-un des moteurs de moto modernes. Les composants tensio-actifs s'attachent avec complaisance aux parois du cylindre pour former une couche glissante. Mais ils s'accrochent aussi aux disques d'embrayage, où vous voulez un coefficient de friction élevé. Et les polymères qui aident l'huile froide à circuler librement (et l'empêchent de

devenir trop mince lorsqu'elle est chaude), peuvent facilement se retrouver cisailés entre la denture des roues. En outre, l'huile doit être aussi performante à la fin d'une périodicité d'entretien qu'au début – et ce malgré une contamination graduelle par le combustible imbrûlé, les sous-produits de la combustion et les effets des températures élevées.

Peu étonnant alors que la conception d'une nouvelle huile demande de l'expérience – ainsi que beaucoup de petites étapes graduelles. « Nous pourrions essayer 20 nouvelles options » commence Matt. « Peut-être de nouveaux ingrédients ou un changement dans le profil de la viscosité.

Pour gagner du temps et de l'argent, nous commencerons par un essai au banc, en frottant simplement une surface sur l'autre et en examinant les résultats. Cela pourrait prendre deux ou trois mois. Ensuite nous prendrions les cinq meilleures huiles et leur ferions passer une série d'essais de moteur, jusqu'à 100 heures. Parce que nous cherchons des changements très petits, nous contrôlons de très près l'humidité, la température, la pression et ainsi de suite. De cette façon, nous sommes certains que nous recherchons de vraies différences.

Ensuite, nous pourrions mettre les plus performantes sur notre route roulante avec Flossie la femme robot (voir encadré) pour évaluer leur rendement par rapport à nos propres exigences internes. Les résultats nous donnent une indication de ce que nous devons soumettre à un essai complet sur terrain, qui pourrait être un parcours de plus de 48 000 km kilomètres en Asie. »

Si tout va bien, le résultat est une nouvelle bouteille de liquide doré rempli de molécules plus disposées que jamais à faire leur devoir à l'intérieur du moteur comme des petits génies.

Mais ça ne s'arrête pas là. « Nous effectuons également des tests de comparaison de nos produits avec ceux de nos concurrents », dit Matt. « Nous envoyons même nos données à un statisticien indépendant pour vérifier que les résultats sont significatifs. C'est pourquoi nous sommes certains que c'est notre huile, plus que n'importe quelle autre, qui rendra un moteur plus performant. Par rapport à la référence de marché générale, nous pouvons obtenir un avantage en considérable en termes de puissance.

TRIUMPH PENSE QUE LES PLUS DE 100 ANNÉES D'EXPÉRIENCE DE CASTROL DANS L'INDUSTRIE DES LUBRIFIANTS, AINSI QUE SES INSTALLATIONS DE POINTE EN RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT À PANGBOURNE, BERKSHIRE, SIGNIFIENT QU'ILS PRODUISENT AUJOURD'HUI LA MEILLEURE HUILE QUI SOIT POUR LA GAMME D' HINCKLEY





Flossie, le Robot pilote Castrol met à mal les machines. L'infatigable robot pousse toutes les pièces moteurs sous les conditions les plus extrêmes pour s'assurer que l'huile est la meilleure du marché.

QUE SE PASSE-T-IL AU CENTRE TECHNOLOGIQUE DE CASTROL ?

Situés au bout d'un chemin de campagne et nichés dans le parc immaculé du Berkshire, les bâtiments de recherche et développement de Castrol, près de Pangbourne, sont aussi anglais que l'est le cricket. Il se dégage de cet endroit une énergie paisible et légèrement excentrique, comme si Q, l'armurier de James Bond, venait de débarquer en demandant un nouveau système d'huile pour une arme secrète. Mais les quelques 300 chimistes et ingénieurs qui travaillent ici au développement de la gamme mondiale de lubrifiants de Castrol sont on ne peut plus sérieux.

Il y a de simples bancs d'essais qui prennent de petites parties de cylindre et de segment de piston et les frottent les uns contre les autres des centaines de milliers de fois. Ensuite il y a le bloc de chambre d'essais, qui exploite 18 dynamomètres climatisés 24 heures sur 24, examinant l'usure du moteur, comparant l'huile des concurrents, ou faisant passer l'un ou l'autre des innombrables tests pour identifier certains aspects du comportement de l'huile.

A l'appui de ces deux installations, se trouve un laboratoire d'analyses qui peut indiquer la condition précise d'une goutte d'huile (et à partir de là, la condition d'un moteur) ; et une chambre de métrologie capable de numériser avec exactitude les dimensions d'un arbre à came avant et après un test, ou mesurer n'importe quel élément avec une précision de moins d'un micromètre.

Une immense chambre à environnement contrôlé, pouvant aller de +25 à -25°C, utilise un dynamomètre de moto entière pour étudier les cycles d'entraînement, l'accélération, la puissance et les émissions. Le conducteur, en l'occurrence une conductrice, est généralement une androïde construite en Allemagne et nommée Flossie. « Elle est plus ponctuelle qu'un être humain et insensible au froid », ironise Matt.

Ensuite, on trouve un dispositif de mélange à moyenne échelle qui permet de fabriquer des huiles à formule finie, comme dans une usine de mélange à grande échelle. Mais le plus surprenant de tout est peut-être que toutes ces installations sont motivées par des études de marché réalisées en Asie, en Europe et dans les Amériques. « Nous travaillons avec nos collègues du service marketing qui classent par ordre de priorité ce que des consommateurs avertis attendent de l'huile. Notre travail consiste à mettre au point une huile qui réponde à ces informations privilégiées. »

VOUS PENSEZ QUE TOUTES LES HUILES SE VALENT ? RÉFLÉCHISSEZ À NOUVEAU

La plupart d'entre nous sommes habitués à acheter des huiles ayant une classification API comme pour les automobiles, mais pour les huiles de moteurs de motos, la norme reconnue comme la meilleure au niveau international est la JASO MA2 japonaise.

« La plupart des compagnies pétrolières peuvent fabriquer des lubrifiants qui répondent facilement à ces exigences », dit Matt. « Elles sont la base, ou si vous préférez, l'autorisation de jouer, établissant un niveau de rendement garanti minimal pour les motos.

En outre, toutes nos huiles sont formulées avec notre technologie unique Trizone, qui assure un rendement supérieur dans toutes les zones – moteur, embrayage et boîte de vitesse. Ensuite, cela se résume aux avantages spécifiques à chaque utilisation. Cela peut être une accélération améliorée dans le cas d'une huile de course, une protection accrue, ou une plus grande économie d'huile. Les seules mesures pour des normes comme celles-ci sont nos propres tests. »

2010

SPEED TRIPLE SE

Cette Speed Triple rouge à bande blanche fait suite à la Speed Triple SE 15è anniversaire. Cette série limitée est la toute première Speed Triple à introduire de nouveaux ressorts de fourche et un amortisseur arrière revisité, et tout cela sera utilisé sur la Speed Triple 2011. Ce diable rouge est également équipé d'un saute-vent et d'un dossier de selle.



ÉDITIONS, SPÉCIALES

06

L'EXCLUSIVITE COÛTE NORMALEMENT PLUS CHER, MAIS PAS SI VOUS CHOISISSEZ UNE TRIUMPH EDITION SPECIALE

Une œuvre originale, sur une vraie toile peinte, coûte toujours plus cher que sa reproduction imprimée. Aujourd'hui, « édition limitée » est devenu synonyme de « très cher ». Étrangement, c'est le contraire avec Triumph. Depuis l'introduction de ses éditions spéciales, la société propose une moto accessoirisée à un prix qu'un propriétaire serait incapable de retrouver en essayant de modifier lui-même une moto toute neuve. Voici quelques-unes de nos préférées et d'autres sorties sont prévues à l'avenir.

RAPPELEZ-VOUS, VOUS POUVEZ CRÉER VOTRE PROPRE TRIUMPH, POUR LA COMMANDER OU JUSTE POUR LE PLAISIR, EN UTILISANT L'OUTIL EN LIGNE « CREATE MY TRIUMPH » SUR WWW.TRIUMPH.CO.UK



50è ANNIVERSAIRE

BONNEVILLE T100

Pour fêter les 50 ans du nom le plus connu du monde motocycliste, Triumph a construit 650 (la cylindrée d'origine de la moto) T100 deux tons, Meriden Blue et Exotic Orange. Chacune des 50 Bonnies du 50è anniversaire a été livrée avec une plaque numérotée, une selle exclusive et des transferts sur le panneau latéral, un couvre-culasse chromé et un certificat d'authenticité signé par le propriétaire de Triumph, John Bloor. Il s'agissait d'éléments instantanément collecteur.

2010

THRUXTON SE

Le café racer culte sort de l'ombre grâce à une finition peinte Crystal White ultra-métallisée, parcourue d'un liseré rouge. Le cadre est également peint par poudrage dans un rouge qui attire le regard. Le moteur, au lieu d'être en aluminium de couleur claire standard, est de couleur sombre, et un saute-vent assorti apporte la touche de finition.



2010

THUNDERBIRD SE

Pare-brise de roadster amovible avec déflecteur d'air inférieurs, sacoches en cuir, sissy bar et porte-paquet amovibles, repose-pieds conducteur et passager et selle de grand tourisme somptueuse. Qu'attendez-vous de plus de ce cruiser longue distance ? L'ABS et une peinture rouge carnaval inédite ? Vous l'avez.

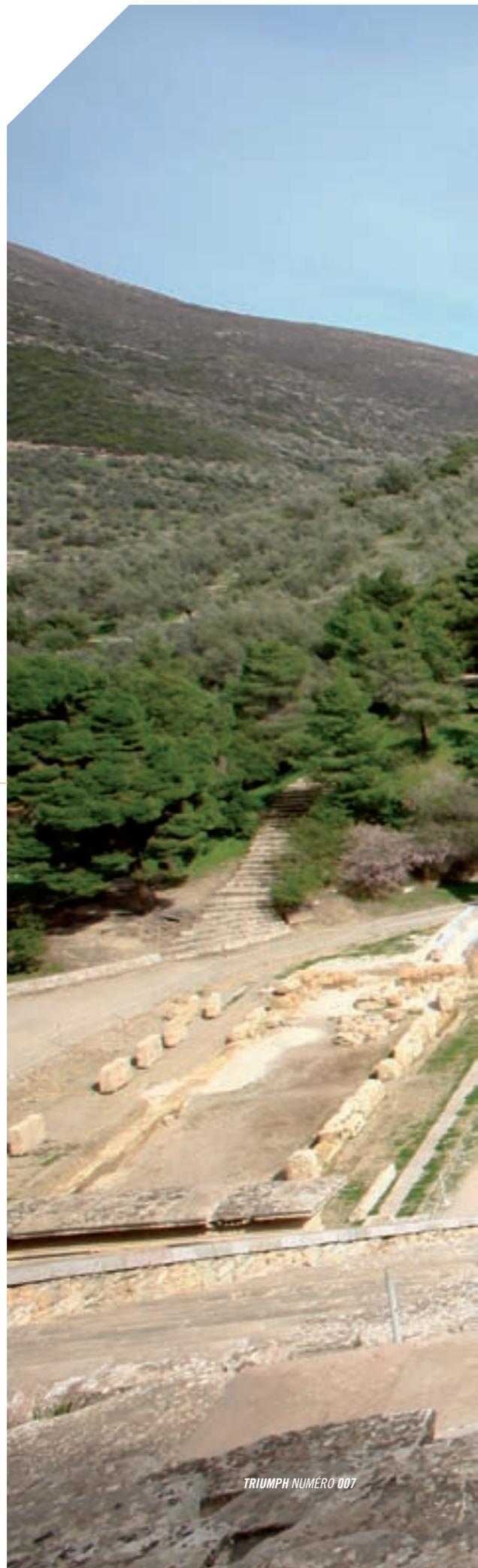


2010

DAYTONA 675SE

Prête à partir : la toute dernière Daytona Édition spéciale surpasse les motos sportives de moyenne cylindrée. Tout comme l'édition spéciale de 2009, la dernière 675 SE a reçu un carénage Pearl White et un cadre Sparkle Blue. La 675 est connue pour sa peinture unie, mais cette SE sort des sentiers battus avec des graphismes bleus et gris. Les jantes sont également bordées d'un liseré. Quant à la mécanique, cette Daytona possède les plus récents freins et leviers d'embrayage en alliage usiné à plusieurs réglages, en plus d'un bouclier thermique en fibre de carbone, d'une teinte de remplissage du cockpit et d'un garde-boue arrière. Il ne vous reste plus qu'à franchir la ligne d'arrivée.





07

À NOUS L'ACROPOLE !

LA GRÈCE ARRIVE RAREMENT EN TÊTE DE LISTE LORSQU'ON PENSE À PARTIR EN VACANCE POUR SE BALADER À MOTO. A TORT ! UN LONG WEEK-END EN BONNEVILLE T100 ET EN TIGER SE LE PROUVE, MÊME SI VOUS NE SAVEZ PAS OU VOUS ALLEZ, LES ROUTES QUE VOUS EMPRUNTEREZ SERONT INOUBLIABLES

Planifier. C'est ce que je fais pour gagner ma vie. Je planifie. Et bien que je sois assez doué dans mon domaine, c'est une activité surestimée. Planifiez les choses dans le moindre détail et il y aura peu d'occasions pour les surprises. Créez un itinéraire d'excursion en béton armé et vous connaîtrez les routes, le kilométrage, les sites à photographier ainsi que l'adresse, la catégorie et la connectivité Wifi de votre hôtel avant même de sortir de chez vous. Il serait faux de dire que cela rend les choses ennuyeuses, mais c'est une garantie qu'elles vont se dérouler de façon prévisible. Après tout, votre planification l'avait prévu. Et je ne rêve pas d'une vie prévisible.

C'est pourquoi ce voyage en Grèce va se faire avec le minimum de préparation. Je voyage avec mon vieil ami Andy, qui est également photographe, et c'est l'aspect « formule libre » qui l'a séduit. Bien sûr, un minimum de planification s'impose. Nous ne pouvons pas simplement débarquer au siège de Triumph en Grèce et espérer que deux motos nous attendent. Nous avons donc arrangé cela à l'avance. Mais tout le reste a été laissé au hasard.

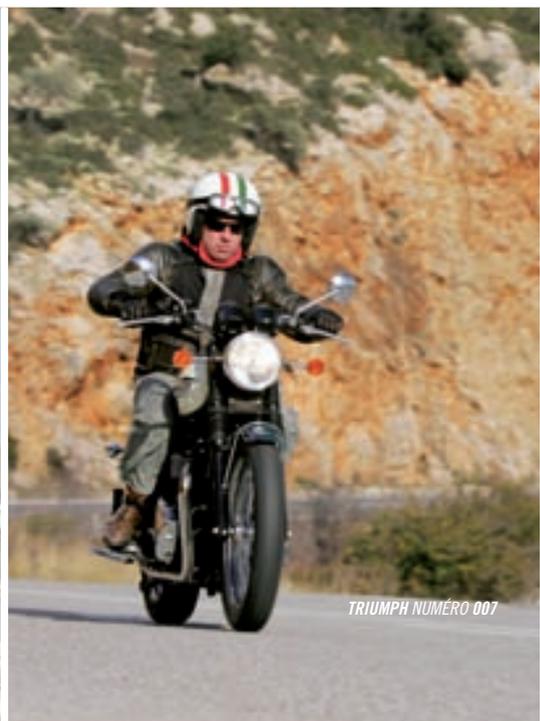


TEXTE: GARY INMAN
PHOTOS: ANDREW TIPPING



La route qui relie Sparte à Kalamata par les montagnes Taygète fut une spectaculaire surprise. En plus d'être quasi déserte en ce début de printemps.

Ci-dessus, de gauche à droite :
L'auteur avec un fast food à la mode grecque – Aucun autre pays au monde n'abrite autant de stations-service que la Grèce – La T100 était un vrai plaisir sur les routes de montagne.





Ainsi, dès qu'Andy le photographe et moi-même avons en main les clefs d'une Bonneville T100 et d'une Tiger 1050 SE, nous avouons à Nassos de Triumph que nous n'avons aucune idée de notre destination.

Son conseil : « Dirigez vous vers le sud ». Je sors ma carte, je la pose sur la table de la salle de réunion, je trouve Athènes et pose le doigt sur ce qui s'avère être la Péninsule du Péloponnèse. Je regarde Nassos. Il fait un signe affirmatif de la tête. J'ai choisi cette zone car la plupart des routes sur cette grosse portion de la Grèce sont mises en évidence par une ligne verte. Ce qui signifie, comme tous les accros aux cartes routières le savent, qu'elles sont censées offrir de beaux panoramas. Et le Péloponnèse semble en avoir à revendre.

Nassos nous guide jusqu'à l'autoroute qui sort d'Athènes, nous fait un signe de la main et nous voilà partis. Dès que nous atteignons l'autoroute et que le soleil du printemps frappe nos visages, j'ai le sourire jusqu'aux oreilles. Je suis en vacances. Alors que la majorité de l'Europe grelotte, je porte un Jet, des lunettes de soleil et des gants d'été.

L'ISTHME DE CORINTHE

Depuis l'autoroute surélevée, nous voyons sur la mer Egée d'énormes porte-conteneurs et pétroliers qui attendent d'accoster à Athènes. D'autres s'apprêtent à passer dans le Golf de Corinthe et à prendre le raccourci vers l'Albanie et l'Italie. Plus haut, c'est l'Isthme de Corinthe. L'Isthme (qui signifie le « cou » en grec ancien) est une bande de terre étroite qui relie la Grèce Continentale au Péloponnèse. En 1893, le « cou » de terre fut coupé quand un canal de 6,3 km en forme de flèche étroite fut définitivement achevé. Les grecs essayaient de creuser ce canal depuis le 7ème siècle avant Jésus-Christ. Pendant toutes ces années, plusieurs dirigeants avaient essayé de construire le canal avant d'être forcés de s'incliner devant la volonté géologique de la terre. Mais les civilisations anciennes ne s'avouèrent pas vaincues. Il leur suffit d'employer des forces brutes et des muscles pour résoudre le problème. Quand l'Empire Romain s'étendit jusque dans cette région, les bateaux étaient tirés sur la terre ferme et roulés sur d'énormes rouleaux d'une mer à l'autre. Lorsqu'il y a de la volonté (et une armée d'esclaves), il y a de la réussite.

Un panneau bilingue nous montre que Korinth, ou Corinthe, est devant nous. C'est le lieu d'origine de la colonne cannelée et ornée que l'on peut voir à l'entrée d'édifices importants dans le monde entier. Nous ne nous arrêtons pas. Cela ne fait pas assez longtemps que nous roulons. Si cela avait été le cas, nous aurions pu voir le Temple d'Apollon. Le nombre de sites importants est tel qu'il faut être sélectif pour un voyage court.

ÉPIDAURE

Nous quittons l'autoroute et prenons la route d'Épidaure. C'est une route verte sur la carte. Un panneau indique « Virages Dangereux ». La route est quasi déserte. La Bonneville T100 n'est pas la seule Triumph qui pourrait s'attaquer à ce voyage, mais ce n'est pas au-delà de ses capacités. La Tiger 1050 SE d'Andy est magnifique, avec un tripode accroché à la selle arrière reposant sur des sacoches rigides. J'ai parcouru beaucoup de kilomètres à bord de la Tiger dans le passé, mais la T100 n'a aucun problème pour suivre le rythme sur ces routes. Elle est légère et agile, s'en tirant bien en pente raide et bouclant les virages en troisième et quatrième. La position droite du pilote et le faible poids de la Bonneville sont bien adaptés à la conduite sur route. En contrebas, la beauté et le bleu de la mer Egée ne trahissent pas sa réputation. Des îles parsèment la mer de points verts, qui s'atténuent en gris pâle au fur et à mesure qu'ils s'étirent jusqu'à l'horizon.

Après 140 km dans les roues, nous nous arrêtons à Epidaure pour voir son immense amphithéâtre classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il fut construit 200 ans avant la naissance du Christ. La différence entre le niveau de civilisation de cette partie du monde et celui du reste du globe durant ces millénaires lointains est étonnante. Les Britanniques vivaient dans des huttes en terre alors que les Grecs passaient la soirée à l'amphithéâtre.

SPARTE

Arrivés à une station-service après Épidaure, nous avons une idée du rythme avec lequel nous couvrons les distances et nous décidons de rouler jusqu'à Sparte pour y passer la nuit. Nous traversons les villes de Nauplie, Argos et Tripoli. Pratiquement chaque route sur laquelle nous voyageons a mérité sa ligne verte. Le moteur de la T100 est si souple que je le pousse à fond et je l'oublie. Nous traversons des paysages qui me rappellent ceux des Dolomites en Italie et les régions de désert rocheux de Californie et du Nevada. C'est la fin février et l'air se refroidit à mesure que nous prenons de la hauteur, mais rien de vraiment désagréable. Il suffit de regarder la terre et la végétation pour avoir une idée de la chaleur qu'il peut faire ici au cœur de l'été.



NOUS PARTONS AVANT L'AUBE. IL EST MAINTENANT 9 HEURES DU MATIN ET NOUS SOMMES DANS UN CAFE AU SOMMET DE LA MONTAGNE EN TRAIN DE PARLER AVEC UN PERROQUET JACO. NOTRE PETIT DEJEUNER N'EST PAS ENCORE SERVI, MAIS JE VIENS DEJA DE VIVRE UNE DE MES MEILLEURES JOURNEES DE CONDUITE A MOTO

De gauche à droite : L'auteur et le photographe rendent hommage au spartiate Leonidas, héros de la Bataille des Thermopyles – Patra est une ville portuaire. Les ferries en provenance de l'Italie naviguent ici – Nous décidons de la route à suivre au fur et à mesure.

Ci-dessous : Le brouillard matinal et une autre facette de l'étonnante route Nationale 82 qui traverse les Taygètes.

Le soleil est en train de s'enfoncer dans la mer lorsque que nous arrivons à Sparte. Il s'agit du pays des spartiates, cette armée légendaire décrite par Homer dans l'Iliade et dont le film hollywoodien 300 a récemment recréé le mythe. Ce sont des thèmes qui fascinent tout le monde, autant l'écolier que l'universitaire érudit et que l'amateur de films d'action s'empiffrant de popcorns. Cependant, Sparte cache son histoire. Si nous étions en Amérique, il y aurait un parc d'attractions spartiate aux abords de la ville. Pour promouvoir son histoire, tout ce dont dispose la ville qui s'est battue lors de la Guerre de Troies est un panneau rouillé indiquant la direction de la « Sparte Antique » et une simple statue de Léonidas – le héros de la Bataille des Thermopyles, adapté à l'écran dans 300 – située à l'extérieur du terrain de football de la ville.

Nous aurions très bien pu traverser Sparte et n'en garder qu'une mauvaise impression. Les abords sont poussiéreux, décrépits, et on se croirait plus en Afrique du Nord qu'en Europe.

Et, ce qui semble fréquent en Grèce, la route signalisée qui traverse la ville dirige les voyageurs vers d'étroites rues résidentielles.

D'une certaine façon, le fait que les choses ici ne soient pas commercialisées est assez réconfortant, mais j'aurais été content de m'acheter un stock de camelote spartiate – vous savez, le casque spartiate en plastique, la figurine articulée, le tee-shirt « J'étais un des 300 »... Mais il n'y a rien.

À la place, nous trouvons un hôtel à 50 € la nuit et garons les motos juste devant l'entrée. Tous mes bagages étant sur mon dos, j'échappe à la marche surchargée habituelle avec raclage de mur avant d'arriver à un ascenseur étroit.

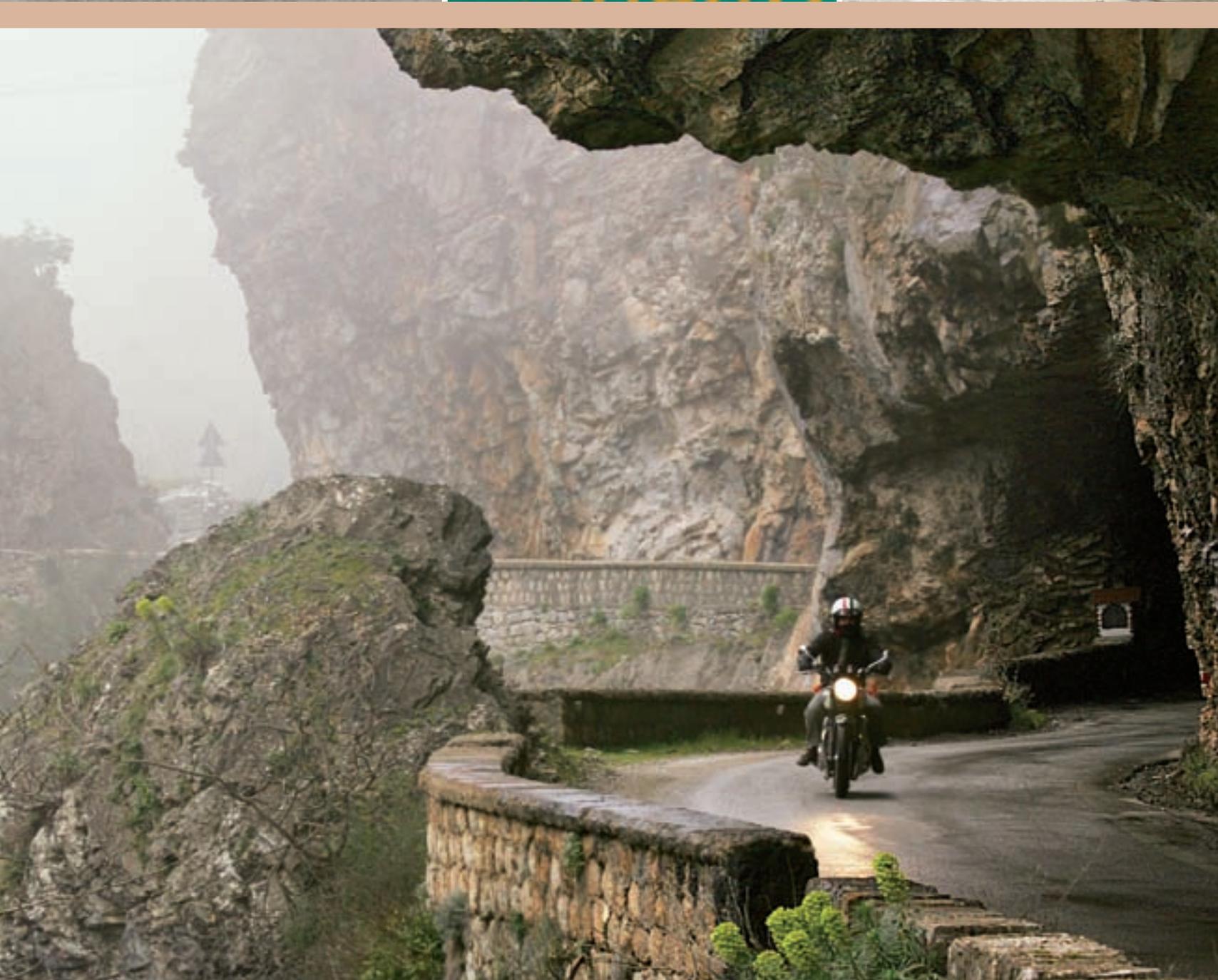
Je réalise, en posant mes affaires sur le lit, que nous avons roulé pendant sept heures et je sens que je n'aurais pas pu en faire sept de plus. Certains seront peut-être surpris de découvrir que l'ergonomie de la T100 convient à une journée entière de conduite, à condition que vous ne vouliez pas juste rester sur l'autoroute.

Une fois nos visages lavés, le réceptionniste nous indique un restaurant en haut de la rue. L'endroit semble rudimentaire. Les nappes sont en papier et un feuilleton passe à la télé accrochée au dessus du passe-plat. Tout ce qu'Andy essaie de commander est épuisé. « Essayez l'aubergine », dit la vieille serveuse. « Puis-je avoir du tarama ? » « Non. Essayez l'aubergine. » « D'accord. Je vais prendre l'aubergine. »

L'aubergine arrive. C'est peut-être parce que nous n'avons rien mangé d'autre qu'une barre de chocolat depuis 12 heures, mais l'aubergine a une sale tête et un goût délicieux. Andy et moi nous évertuons à clamer haut et fort que ceci est la meilleure chose que nous ayons jamais mangé. Nous buvons aussi de la bière grecque locale. Elle est également très bonne. Peut-être que si nous avions cherché un hôtel et un restaurant avant de partir, nous aurions trouvé une bonne adresse, mais je doute que cela aurait été celle-ci et que nous ayons été aussi contents de ses hors-d'œuvre.

Plus haut dans la rue, il y a quelques bars chics, remplis même un lundi soir, mais nous avons eu une grosse journée. Demain sera une plus grosse journée encore. Nous rentrons tôt et réglons le réveil sur six heures.





De gauche à droite : Porte-bonheur
acheté dans un café et porté
pendant tout le reste du voyage –
Une déviation nous oblige à suivre
une route côtière, située à juste
quelques mètres au-dessus de la mer
calme – Le Parthénon, surplombant
Athènes depuis presque 2 500 ans.

LES ROUTES EN SENS UNIQUE NE SEMBLANT PAS S'APPLIQUER AUX
DEUX-ROUES, ALORS SANS CARTE ET SANS AUCUNE CHANCE DE
COMPRENDRE LES PANNEAUX ROUTIERS, NOUS ROULONS TOUT
SIMPLEMENT DANS LE SENS QUI NOUS SEMBLE LE BON

LES MONTAGNES DE TAYGÈTE

Nous partons avant l'aube. Il est maintenant 9 heures du matin et nous sommes dans un café au sommet de la montagne en train de parler avec un perroquet jaco. Nous nous réchauffons près d'un feu en plein air et partageons les tables avec trois prêtres barbus en robe noire arrivés dans un 4x4 aux vitres teintées. Notre petit déjeuner n'est pas encore servi, mais je viens déjà de vivre une de mes meilleures journées de conduite à moto. Ces routes vertes sur la carte ne nous ont pas déçues. La route Nationale Grecque 82, qui relie Sparte à la ville côtière de Kalamata par les montagnes de Taygète, est aussi bonne que celles que l'on pourrait trouver dans les Alpes. Elle semble impressionnante sur la carte, mais elle est encore plus agréable à conduire du fait de sa fluidité. Elle impose quelques virages en épingle à cheveux à prendre en première ou en deuxième, mais pas assez pour casser le rythme d'une promenade inoubliable. Nous nous arrêtons une demi-douzaine de fois pour faire des photos, Andy garantit sa machine et moi faisant des allers et venues et des demi-tours sur les voies étroites. Je n'ai pas les jambes très longues, mais la T100 est le type de moto qui fait de ces manœuvres répétitives un jeu d'enfant. En fait, c'était amusant, alors que dans la plupart des cas cela peut être périlleux et pénible.

La Nationale 82 passe dans des tunnels creusés à travers la roche poreuse. Chaque virage offre son lot de beauté et de danger. La Grèce est une européenne sans aucun de ces trop nombreux mauvais côtés. La plus grande partie du continent est aujourd'hui envahie de panneaux d'avertissement et de consignes. Les bienveillants gouvernements successifs ont essayé d'ordonner les choses et de les rendre plus sécuritaires. Ce qui a eu comme résultat des populations qui choisissent de ne plus penser par elles-mêmes et préfèrent compter sur les filets de protection érigés par le gouvernement. Pas ici. Si vous n'êtes pas concentré sur cette route, vous avez intérêt à avoir prévu un parachute. Sur une portion, un frais éboulement de boue recouvre la moitié de la route. Un peu plus haut sur la montagne, un côté du revêtement de la route s'est fendu là où le glissement de terrain l'avait affaibli. Mais la route n'est pas fermée ; seuls quelques cônes ont été mis en place pour empêcher les véhicules lourds d'empirer les choses. Les autorités comptent sur le bon sens des conducteurs.

Malgré tout, dans le café, j'achète un porte-bonheur, un jeu de chapelets de relaxation peints du mauvais œil. Nous descendons de l'autre côté de la montagne. Le nuage bas s'est dissipé et, pour le moins, les montagnes Taygète du côté de Kalamata offrent encore une meilleure promenade à moto. Et la Bonneville descend aussi bien qu'elle est montée.



ATHÈNES

Depuis notre pause petit déjeuner au sommet de la montagne et jusque tard dans l'après-midi, nous roulons sans nous arrêter pour remonter à l'est du Péloponnèse, traversant Pírgos, contournant Petra et suivant le bord de la magnifique côte nord de la péninsule pour revenir sur Athènes. Nous devons ramener les motos dans la matinée et nous avons à peine vu la capitale grecque. Nous atteignons la ville à l'heure de pointe. La T100 montre pourquoi elle est considérée comme une des meilleures motos urbaines sur le marché. Son style est plébiscité partout dans le monde, tout comme le dynamisme, le sang-froid et l'équilibre qu'elle déploie pour se déplacer en un éclair. Elle bondit au feu vert et elle est si équilibrée qu'elle peut se faufiler, sans besoin de poser le pied à terre, au travers des plus petites brèches, prête à accélérer au prochain tronçon de route libre.

Ici, la plupart des panneaux sont juste en alphabet grec. Je reste collé derrière Andy parce qu'il a un GPS intégré que j'ai déjà testé et parce que les spacieuses sacoques rigides de la Tiger l'empêchent de se frayer un passage dans les brèches que la T100 peut exploiter.

Le Parthénon siège de façon majestueuse au sommet de l'Acropole, tel quel depuis presque 2 500 ans, et nous l'apercevons brièvement à quelques kilomètres de distance. Nous réalisons alors que les motos peuvent rouler librement dans la ville. Les routes en sens unique ne semblent pas s'appliquer aux deux-roues, alors sans carte et sans aucune chance de comprendre les panneaux routiers, nous roulons tout simplement dans le sens qui nous semble le bon.

Lorsque nous revoyons l'Acropole – littéralement « ville la plus haute » en Grec Ancien – nous nous trouvons au bas de la colline sur laquelle elle fut construite. Nous observons les athéniens sur leurs motos et leurs scooters ignorant les panneaux de sens unique et de sens interdit, haussons les épaules et montons par les allées étroites et pavées pour l'observer de plus près.

Le Parthénon est vraiment impressionnant, mais ce voyage m'a rappelé, s'il en était besoin, qu'il y a des sites antiques partout en Grèce. C'est un pays merveilleux à visiter en Triumph.

Mais il y a un revers à l'approche fondamentalement non planifiée de cette aventure. Il fait noir depuis plus de deux heures lorsque nous essayons de trouver un hôtel près du siège de Triumph Grèce. Le premier est trop cher. Et il n'y en a qu'un autre dans le coin. Heureusement, il a l'air très bien et il reste une chambre ! Nous allons la prendre. « Elle n'a qu'un lit à deux places... »



GRÈCE : LES FAITS

- » **UN** La Grèce abrite 11 millions d'habitants répartis sur une surface de 132 000 km². Comparez ces chiffres à ceux de l'Angleterre et ses 52 millions d'habitants sur une surface légèrement inférieure.
- » **DEUX** Seul inconvénient : elle est très éloignée de toutes les autres grandes capitales européennes, excepté de Tirana, en Albanie.
- » **TROIS** La bonne nouvelle, c'est que des ferries relient la Grèce à l'Italie. Visitez www.greekferries.gr pour en savoir plus.
- » **QUATRE** Une fois en Grèce, vous verrez que la majeure partie de la population parle Anglais en deuxième langue.
- » **CINQ** Athènes est une capitale importante et chère. Dans le Péloponnèse, les prix sont bien plus raisonnables, 50 € pour une chambre double, 30 € pour un repas rustique pour deux avec de la bière.
- » **SIX** Nous n'avons jamais vu autant de stations-service qu'en Grèce, mais le carburant était un peu plus cher que dans la plupart des autres pays européens.
- » **SEPT** On trouve 14 concessionnaires Triumph en Grèce et sur ses nombreuses îles. Quatre se situent à Athènes et deux autres dans le Péloponnèse.

SÉLECTION ÉTÉ

LES PADDOCKS, LES RDV AU PETIT MATIN, LES COUPS DE SOLEIL, LES BARBECUES, LES VISIÈRES RECOUVERTES D'INSECTES... L'ÉTÉ EST ARRIVÉ ET DONC LA TOUTE NOUVELLE GAMME DE VÊTEMENT TRIUMPH !

08





GAMME ÉTÉ

LA COLLECTION LA PLUS POPULAIRE DE CHEZ TRIUMPH S'ENRICHIT. CET ÉTÉ, DÉCOUVREZ LES DÉBARDEURS, CHEMISES, T-SHIRTS & SWEATSHIRT À CAPUCHE QUI VIENNENT COMPLÉTER LA GAMME DÉJÀ EXISTANTE.



GAMME BE1 RACING

INSPIRÉE DU STYLE ET DES DESIGNS PORTÉS PAR LES INGÉNIEURS & PILOTES DE L'ÉQUIPE BE1 ENGAGÉE EN MONDIAL SUPERSPORT.



(1)_T-shirt noir US 675 reprenant la Daytona 675. (2)_T-shirt Union Flag avec imprimé délavé, disponible pour les femmes en col V. (3)_T-shirt Daytona 200 célébrant la victoire en 1966 de Buddy Elmore. (4)_Sweatshirt Lamoreaux. Disponible pour homme & femme. (5)_T-shirt Lamoreaux. Disponible pour homme & femme. (6)_T-shirt GB Rebel à tête de mort, imprimé métallique mat sur noir délavé. (7)_T-shirt Sixty 8 Stripe à écusson. (8)_Chemise en lin à surpiqûres & logo Triumph. (9)_Débardeur femme rouge. (10)_Caraco noir avec surpiqûres et logo réfléchissant, 100% coton mercerisé.

(11)_Casquette BE1 Racing. (12)_T-shirt BE1 Racing. (13)_Sweatshirt BE1 Racing.

COUP DE CŒUR

POUR CEUX QUI NE SE SONT PAS RENDUS SUR LE SALON DE MILAN, VOICI LE COUP DE CŒUR TRÈS SPÉCIAL DE TRIUMPH



Imaginez : on vous a demandé de créer une moto personnalisée unique à partir d'une toute nouvelle Speed Triple, et elle fera ses débuts sur le salon EICMA de Milan. Vous rédigez immédiatement une liste des pièces que vous souhaitez et décrochez votre téléphone. Lorsque vous dites que vous appelez de chez Triumph, les plus prestigieux fabricants de pièces détachées répondent « Nous adorerions être impliqués dans le projet. »

Le seul désavantage, selon le directeur adjoint des accessoires de Triumph, Adam Foley, est le fait qu'à la minute où la moto est finie, elle disparaît pour faire le tour du monde et se retrouve sur d'innombrables photographies. C'est la preuve que vous ne pouvez pas avoir le beurre et l'argent du beurre.

« Chaque année, nous créons une moto pour le salon de Milan car le nombre de motos modifiées y est conséquent, tout comme l'intérêt qu'elles suscitent, et nous souhaitons faire croître l'intérêt pour notre marque », explique Adam. « Nous voulions également lancer notre partenariat avec Öhlins, c'est pourquoi nous avons décidé de créer quelque chose de spécial pour parvenir à nos fins. »

Adam a créé la moto avec l'aide de quelques collègues du service R&D de Triumph. Ils ont équipé la Speed Triple d'un amortisseur arrière et d'une fourche des maîtres suédois de la suspension. Des amortisseurs arrière Öhlins complètement réglable sont disponibles pour toute la gamme Urban Sports auprès de votre concessionnaire Triumph.

Les jantes de la Speed Triple de série sont certaines des plus belles et les plus distinctives que l'on puisse trouver sur une moto de série, mais pour différencier ce modèle de Milan, Adam a choisi

d'installer des roues à six rayons PVM, avec disques et étriers PVM.

L'échappement Arrow est très similaire au trois-en-un bas Triumph (non importé en France), mais celui-ci a reçu un revêtement céramique noir et un embout de silencieux en carbone. Les accessoires officiels tels que les repose-pieds ajustables, les réservoirs de liquide de frein et d'embrayage en aluminium, le sabot moteur, les carénages de radiateur, le saute-vent, le dossier et le garde-boue en carbone ont tous été installés.

Avoir un atelier de peinture en interne est pratique si vous souhaitez recouvrir votre carrosserie spéciale du matériau composite exotique Texalium.

« Le Texalium est comme de la fibre de carbone, mais avec de l'aluminium qui le traverse. »

La finition inhabituelle a exigé l'application très minutieuse de 12 couches de vernis transparent et encore quatre couches de vernis coloré pour la rendre lisse. Heureusement, il n'y a pas beaucoup de meilleurs peintres de motos ailleurs dans le monde que ceux de l'atelier de peinture interne de Triumph.

Adam sait ce qu'il aimerait créer pour le prochain salon de Milan, mais Triumph adorerait connaître vos réflexions sur ce qui pourrait être un véritable coup de cœur. Exprimez-vous sur [Facebook.com/Official Triumph](https://www.facebook.com/OfficialTriumph).

REMERCIEMENTS

La moto du salon de Milan n'aurait pas pu aboutir sans l'aide des sociétés suivantes : Öhlins ; Arrow ; Neken ; Translogic ; PVM ; LSL ; C2I ; FG Gubellini ; Oberon ; Goodridge ; AFAM ; SFS ; Bridgestone ; Pro-Bolt ; Probike.







TEXTE: BEN MILLER
PHOTOS: JASON CRITCHELL

10

CONSTRUITES *POUR DURER*

JUSQU'AUX ANNÉES 1990, LES ANCIENNES TRIUMPH CONSTRUITES À MERIDEN ÉTAIENT MALHEUREUSEMENT RÉPUTÉES POUR LEURS FUITES D'HUILE ET POUR LEUR QUALITÉ DE FABRICATION ALÉATOIRE. LORSQUE LES PREMIÈRES NOUVELLES TRIUMPH QUITTÈRENT LES LIGNES DE PRODUCTION DE HINCKLEY EN 1991, ELLES DEVAIENT ÊTRE PARFAITES DU PREMIER COUP. ET ELLES LE FURENT.





De haut en bas : Le légendaire trois cylindres 900 cm³ a servi de base au développement de Triumph à Hinckley – Il y a quelques années, trop occupé par son métier d'agriculteur, Nick Adams a délaissé sa Trident. Mais dès qu'il a demandé à cette Triumph de démarrer, même après sept ans d'inactivité, elle ne l'a pas laissé tomber – La Trophy 1200 était, et reste, plébiscitée par les pilotes sur longues distances tels que John Young.

Bien que ne faisant pas partie du personnel de Triumph, John Young en est le meilleur ambassadeur que l'on pouvait espérer. Amateur de Triumph pendant toute sa vie, ce comptable très discret abrite dans son garage des Trident classiques, motos qu'il considère comme l'expression même des Triumph de Meriden. Et lorsque Triumph reprit la fabrication de ses motos à Hinckley dans les années 1990, John acheta une Trophy 1200 à bord de laquelle put assouvir son autre grande passion : faire de longs voyages. Il couvrit rapidement une distance incroyable de 48 000 kilomètres sur sa moto, sans aucun souci et en douze mois seulement. Inutile de dire qu'il fut vraiment impressionné.

« La première Trophy était et reste une formidable moto pour les longues distances », déclare John, qui possède aujourd'hui une autre Trophy 1200 de 1991 et dont l'échappement Motad d'origine a déjà 18 000 kilomètres au compteur. « Le moteur est fantastique, avec un tel couple et une telle flexibilité que le rapport utilisé importe peu. Grâce au carénage de protection, vous pouvez vraiment parcourir des kilomètres sur cette moto. Et même si elle se montre plus lourde et plus lente dans les changements de direction que les Triumph d'aujourd'hui, je me rappelle que ma première Trophy était cent fois plus maniable que mes anciennes Trident. En termes d'années, l'écart est à peu près le même entre mes Trident classiques, une Trophy de 1991 et ma Daytona de 2005, mais la Trophy est bien plus proche de la Daytona. »

En concurrence immédiate avec ses rivales, la Trophy d'origine a également prouvé que la société était là pour rester. Les connotations négatives du nom Triumph – les charmantes fuites d'huiles et les sympathiques soucis électriques – devaient être totalement effacées, et elles le furent. Si les nouvelles Triumph alors construites à Hinckley avaient présenté un défaut, soit dans l'intégrité technique soit dans la qualité de fabrication, John l'aurait probablement découvert lors d'un voyage jusqu'à une région reculée d'Europe. Au lieu de cela, il a apprécié la fiabilité à toute épreuve qui nourrit la fidélité.

« Rien ne s'est cassé, rien ne s'est décroché et elle ne m'a pas laissé tomber », dit John. Impressionné par sa première Trophy, il a continué à acquérir plusieurs Daytona. Sa 955i actuelle a déjà avalé plus de 120 000 kilomètres. « Elle est allée aussi loin que le Cercle Arctique, aussi loin que le Sahara, aussi loin que la Russie et aussi loin que le Pays de Galles », plaisante-t-il. « En cinq ans, je n'ai eu qu'une ampoule grillée et un relais à remplacer. Sinon, elle a simplement été soumise aux révisions prévues. »

Que le nom Triumph revienne avec des motos d'un tel niveau de technicité et d'une telle beauté de construction fut une véritable surprise alors que John venait juste d'acquérir sa Trophy. À l'époque, la presse motocycliste se montra épatée et impressionnée, tant par les motos elles-mêmes que par la société, qui se prenait très sérieusement en main. L'intelligente notion de concept modulaire, qui consistait à utiliser des pièces communes pour créer différentes motos, permit d'assurer des prix compétitifs et une gamme complète dès le premier jour. L'usine fut aménagée comme un laboratoire. Un réseau complet de concessionnaires se développa du jour au lendemain. Les composants achetés étaient de première qualité : freins Nissin, suspensions Kayaba et compteurs Nippon Seiki.

Stuart Wood a rejoint Triumph en 1987 et a travaillé sur les moteurs et les châssis des premières motos Hinckley, la Trophy, la Daytona et la Trident. « Il faut bien insister sur le fait que nous ne repartions pas du point où nous avons laissé les anciennes Triumph », explique Stuart. « Depuis le début, les standards étaient très élevés et cela concernait également les personnes que nous avons embauchées pour travailler sur la conception et la technique des motos. Ces ingénieurs n'avaient pas nécessairement d'expérience dans le domaine mais étaient très qualifiés, habiles et intuitifs.

Nous devons être capables d'offrir toute une gamme de motos dès le début, d'où la plateforme modulaire, et pourtant la différence entre chacune d'elles était assez remarquable », continue Stuart. « Il y avait trois types de châssis et quatre moteurs ; les trois cylindres 750 et 900 et les quatre cylindres 1000 et 1200, tous avec des alésages de 76 mm. La Trident 900 était très différente de la Trophy 1200, par exemple. »

QUE LE NOM TRIUMPH REVIENT AVEC DES MOTOS D'UN TEL NIVEAU DE TECHNICITE ET D'UNE TELLE BEAUTE DE CONSTRUCTION FUT VERITABLEMENT UNE SURPRISE ALORS QUE JOHN VENAIT JUSTE D'ACQUERIR SA TROPHY. A L'EPOQUE, LA PRESSE MOTOCYCLISTE FUT SURPRISE, IMPRESSIONNEE TANT PAR LES MOTOS ELLES-MEMES QUE PAR LA SOCIETE, QUI SE PRENAIT TRES SERIEUSEMENT EN MAIN





Elle le reste. Tandis que la Trophy 1200 est un monstre gentil, serpentant les routes humides du Derbyshire sans avoir besoin d'utiliser un régime élevé ou d'émettre un bruit excessif, la Trident 900 est dotée d'un caractère très différent, jouant des coudes, purement agressive et au trois-cylindres bruyant.

Les moteurs en étaient au stade de prototype lorsque Stuart a rejoint la société, quatre bonnes années avant que les premières motos ne soient livrées aux clients. Elles devaient être ultra-résistantes et, bien que n'ayant bénéficié ni de précieuses décennies d'expérience ni des logiciels de simulation de moteur avancés disponibles aujourd'hui, c'est exactement comme cela qu'elles se sont avérées : ultrasolides, stables (elles devaient l'être puisque Hinckley a, depuis le premier jour, utilisé ses moteurs en tant qu'éléments sous contrainte dans le châssis) et puissantes.

« Il était absolument indispensable que ces motos soient fiables », explique Stuart. « La perception du public était que les anciennes Triumph souffraient de fuites d'huile, même s'il ne s'agissait la plupart du temps que de rumeurs, et nous devions solutionner ce problème. Les fuites d'huile ont fait l'objet de nombreuses discussions et, très tôt, nous nous sommes assurés que nous comprenions vraiment les facteurs qui déterminent la qualité de l'étanchéité d'un moteur : les joints eux-mêmes, les garnitures, les espacements entre les écrous, la rigidité des brides, tout. Lorsque vous démarrez quelque chose de nouveau, vous faites toujours l'hypothèse du pire et je suis certain qu'à certains endroits, nous sommes devenus plus forts que la concurrence, mais nous devons assurer nos arrières. Depuis lors, nous avons gagné l'expérience qui nous a permis d'affiner les composants, c'est-à-dire de les alléger tout en maintenant leur absolue fiabilité. »

LE QUATRE CYLINDRES 1200 CM³ DE LA TROPHY ET LE TROIS CYLINDRES 900 CM³ DE LA TRIDENT ONT ATTIRE LES ELOGES, PAS SEULEMENT POUR LEUR PUISSANCE ET LEUR FIABILITE, MAIS EGALEMENT POUR LEUR CARACTERE UNIQUE. ILS ONT DONNE AUX MOTOS DE HINCKLEY A LA FOIS LA PERFORMANCE LEUR PERMETTANT DE METTRE LA CONCURRENCE A DISTANCE SUR LA ROUTE ET UNE ESTHETIQUE DISTINCTIVE QUI LES A AIDEES A SE DISTINGUER DES RIVALES ANODINES DANS LE SHOWROOM, CE QUI RESTE LE CAS AUJOURD'HUI



L'intelligent « concept modulaire » de Hinckley se voit clairement si vous regardez la Trident et la Trophy. Le concept signifie que les principaux composants étaient partagés par toute la gamme. Cela incluait les cadres, les bras oscillants, les jantes, les freins et les suspensions. L'investissement restait alors peu élevé pour la jeune société.

Le dur labeur a payé. À leur lancement, les moteurs tels que le quatre cylindres 1200 cm³ de la Trophy et le trois cylindres 900 cm³ de la Trident ont attiré les éloges, pas seulement pour leur puissance et leur fiabilité, mais également pour leur caractère unique. Ils ont procuré aux motos de Hinckley à la fois la performance leur permettant de mettre la concurrence à distance sur la route et une esthétique distinctive qui les a aidées à se distinguer des rivales anodines dans le showroom, ce qui reste le cas aujourd'hui. En outre, ils étaient durables, comme le reste de la moto. « Les cadres étaient traités par électrophorèse et peints par poudrage », indique Stuart. « D'une certaine façon, une seule de ces techniques aurait suffi. Il s'agissait du principe de précaution extrême. Et, du fait de notre statut de société Britannique, le kilométrage routier tenait compte des hivers du Royaume-Uni. Nous sommes l'un des pires pays au monde en termes de salage routier, et nos motos étaient et sont toujours soumises à des tests extensifs sur route au plus profond de l'hiver britannique, ainsi qu'à des tests consistant à simuler le suivi d'une saleuse, dont nous pouvons reproduire l'action avec précision. Notre objectif était de construire des motos formidables que vous pourriez utiliser tout au long de l'année. »

La Trident 900 de 1993 de l'agriculteur Nick Adams n'est pas soumise aux mêmes excursions épiques que les motos de John, mais sa qualité de fabrication est évidente, tout comme l'affection que Nick porte à sa Triumph. « C'est la seule moto que j'ai jamais eue », dit Nick. « J'étais un peu angoissé à l'idée d'acheter une moto de cette taille juste après avoir eu mon permis, mais dès que j'ai vu la Trident, j'en ai voulu une. C'est ce que j'appelle une moto complète, une moto d'homme, avec un gros moteur et aucun carénage. Et j'adore la piloter. Elle est confortable jusqu'à 140 km/h, ce qui est plutôt bien pour une moto sans carénage, son bruit est agréable et, bien qu'elle ait presque vingt ans, elle reste assez rapide pour atteindre deux fois la vitesse limite nationale. Elle est également digne de confiance. Il y a quelques années, j'ai été trop occupé pour la sortir et je l'ai laissée dans une étable ouverte, en compagnie du bétail et d'un vieux tracteur. Je l'ai ressortie la semaine dernière, j'ai installé une batterie neuve et elle a démarré au quart de tour.

Les Triumph, c'est une histoire qui roule », dit Nick. « Je ne suis pas quelqu'un de matérialiste, mais il est agréable de posséder quelque chose qui a été fabriqué dans ce pays et avec autant de soin. »



SOYEZ NOTRE INVITÉ VIP !

Le 18 septembre 2010 est la date que tous les amateurs de Triumph doivent cocher dans leur agenda. En effet, ce jour-là, le constructeur de motos britannique organisera une fête pour célébrer les 20 ans du retour réussi de l'emblématique marque.

Triumph Live. Un événement unique qui se tiendra sur le circuit de Mallory Park, dans le Leicestershire. Le circuit se trouve à proximité de l'usine Triumph à Hickley. L'usine pourra être visitée lors de l'évènement.

Un programme complet d'activités vous sera proposé, avec des loisirs pour toute la famille sur le circuit et dans ses alentours. Nul besoin de posséder vous-même une moto, venez avec vos amis motards !

Le circuit accueillera des courses sur invitation spéciale réservées aux motos Daytona 675 de Triumph, les meilleures de leur catégorie, ainsi que d'époustouflantes démonstrations de stunt par Kevin Carmichael.

De nombreuses Daytona 675 seront sur la grille de départ pour un tour du Triumph Triple Challenge du Royaume-Uni, et nous pouvons nous attendre à un maximum d'action lorsque les Street Triple R des Triumph ParkinGO European Series entreront sur le circuit de Mallory pour cet événement, accessible exclusivement sur invitation. Les fans auront également l'opportunité de rencontrer les pilotes Triumph des championnats britanniques et mondiaux, dont ceux de l'équipe d'usine ParkinGO Triumph BE1 Race Team.

Aux alentours du circuit, les visiteurs pourront voir une rétrospective des motos clés de Triumph et essayer les plus récents modèles de la gamme actuelle. Le Triumph Live vous donnera l'opportunité de découvrir en avant-première certains modèles de la nouvelle gamme 2011, et vous pourrez admirer certaines des motos Triumph personnalisées les plus créatives qu'il est donné de voir ! Des spécialistes de l'usine offriront également des démonstrations techniques pour vous aider à obtenir le meilleur de votre moto. Le Triumph Megastore proposera de fantastiques offres et vous permettra de découvrir en avant-première les articles de la collection automne-hiver 2010.

De la musique en live sera proposée tout au long de l'événement, jusqu'au fantastique concert qui sera donné en soirée sur la scène principale, mené par le légendaire groupe de rock britannique The Stranglers.

Les usines Triumph de Hinckley sont reconnues comme étant parmi les plus évoluées au monde et les visiteurs découvriront pourquoi. Ils auront également la chance de rencontrer certains des ouvriers les plus qualifiés de Triumph et de voir comment leur dévouement et leur talent personnels apportent une telle spécificité aux motos Triumph. Les places pour les visites de l'usine sont limitées et réservées aux personnes qui auront pré-réservé leur billet pour le Triumph Live – alors n'attendez pas pour réserver si l'usine vous intéresse !

Les billets pour le Triumph Live sont en vente dès aujourd'hui et disponibles en ligne sur www.triumph-live.com au tarif de 24 £ en pré-réservation. Entrée gratuite pour les moins de 16 ans accompagnés ! Si vous souhaitez séjourner sur place, vous trouverez nos hôtels partenaires sur notre site ou vous pouvez pré-réservé un emplacement sur le terrain de camping de Mallory.

VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ACHETER VOS BILLETS EN CONTACTANT LA LIGNE DE RÉSERVATION DE MALLORY PARK : +44 (0)1455 842 931



PRINCIPAUX MODÈLES 2011 EN AVANT-PREMIÈRE # TOURS D'ESSAI AVEC LES MODÈLES LA GAMME TRIUMPH # TRIUMPH MEGASTORE # COURSES SUR LE CIRCUIT DE MALLORY # GROUPES MUSICAUX DE PRESTIGE # DÉMONSTRATIONS DE STUNT # DÉMONSTRATIONS TECHNIQUES # EXPOSITION DE MOTOS PERSONNALISÉES ET D'ÉPOQUE # VISITES DE L'USINE *

* Disponibilité limitée – réservez tôt, consultez le site Web pour plus de détails www.triumph-live.com

GAGNEZ

DES BILLETS POUR LE TRIUMPH LIVE !

PARTICIPEZ AVEC VOTRE PARTENAIRE OU VOTRE MEILLEUR(E) AMI(E) ET SOYEZ NOTRE INVITÉ LORS DU TRIUMPH LIVE 2010. 20 BILLETS POUR DEUX SONT À GAGNER EN PARTICIPANT À NOTRE CONCOURS TRIUMPH MAGAZINE. IL S'AGIT DE BILLETS VIP VOUS DONNANT ACCÈS À MALLORY PARK LE 18 SEPTEMBRE, À UNE VISITE DE L'USINE DE TRIUMPH À HINCKLEY, À UN DÉJEUNER AVEC LES PRINCIPAUX MEMBRES DU PERSONNEL DE TRIUMPH, À UN « PANIER GARNI » D'ARTICLES TRIUMPH ET D'UNE NUIT D'HÉBERGEMENT.

LE PRIX INCLUT :

- Deux billets d'entrée au Triumph Live de Mallory Park
- Visite guidée de l'usine pour deux
- Hébergement pour deux pour la nuit du 18 septembre
- Rencontre avec les principaux membres du personnel Triumph
- Un « panier garni » d'articles Triumph, d'une valeur d'environ 100 £

Pour participer, répondez aux questions du formulaire joint avant de nous le retourner. 20 heureux gagnants seront tirés au sort à la fin du mois de juillet.

ADRESSE INDIQUÉE AU VERSO

Protection de la vie privée : Conformément à la loi sur la protection de la vie privée de 1998 (Data Protection Act), Triumph Motorcycles Limited est une société inscrite en tant que « Contrôleur de données » (Data Controller) au registre public des Contrôleurs de Données, tenu par le Commissaire à l'Information (Information Commissioner).

Conditions générales : 1. Ce concours est ouvert à tous les lecteurs de Triumph Magazine âgés de 18 ans et plus détenteurs d'un permis moto valide. Le concours est fermé aux employés de Triumph Motorcycles Ltd et de FMS Publishing. 2. Le prix inclut deux billets d'entrée au festival Triumph Live de Mallory Park, Leicestershire, Royaume-Uni, le 18 septembre 2010, hébergement d'une nuit, le 18 septembre, sélectionné par Triumph Motorcycles Limited sur la base d'une nuit et d'un petit-déjeuner pour deux personnes ; visite guidée de l'usine, opportunité de rencontrer le personnel de Triumph et un « panier garni » d'articles Triumph d'une valeur au détail d'environ 100 £. 3. Le prix offert ne peut pas être substitué par de l'argent en espèces et il ne peut être utilisé conjointement à d'autres offres Triumph. La date de clôture des inscriptions est le 23 juillet 2010 et le tirage au sort aura lieu le 29 juillet 2010 parmi toutes les bonnes réponses. Les gagnants seront prévenus par téléphone dans les 7 jours. 4. Tous les participants doivent être préparés à servir à la publicité de Triumph et doivent être en mesure d'être présents lors de l'événement du 18 septembre 2010. 5. Pour obtenir les coordonnées des gagnants après la date du tirage au sort, il vous suffit d'adresser une enveloppe timbrée libellée à votre adresse à FMS Publishing, New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, SG12 7QA Grande-Bretagne. Triumph Motorcycles Limited et FMS Publishing ne répondront à aucune correspondance concernant les détails du concours. 6. Le Magazine Triumph se réserve le droit de modifier, changer ou annuler ce concours à tout moment et sans préavis.

**POUR PARTICIPER, COMPLÉTEZ
SIMPLEMENT LES DEUX FACES DE
CE FORMULAIRE ET ADRESSEZ-LE À
L'ADRESSE INDIQUÉE AU VERSO**

CIVILITÉ _____

PRÉNOM _____

NOM _____

INITIALE DU DEUXIÈME PRÉNOM _____

DATE DE NAISSANCE (JJ/MM/AA) ____/____/____

TÉLÉPHONE _____

(y compris le code international du pays)

ADRESSE ÉLECTRONIQUE _____

ADRESSE – RUE _____

ADRESSE – VILLE _____

COMTÉ/ÉTAT _____

CODE POSTAL _____

PAYS _____

QUELLE EST VOTRE PROFESSION/VOTRE
FONCTION ?

QUELLE(S) MOTO(S) POSSÉDEZ-VOUS ?
(Marque / Modèle / Année)

_____/_____/____

_____/_____/____

_____/_____/____

QUAND PENSEZ-VOUS ACHETER VOTRE
PROCHAINE MOTO ? (Mois)

QUELS MODÈLES TRIUMPH RETIENNENT
PARTICULIÈREMENT VOTRE ATTENTION ?

QUI EST VOTRE CONCESSIONNAIRE TRIUMPH
LOCAL/PRÉFÉRÉ ?

SOUHAITEZ-VOUS PARTICIPER AUX
ÉVÉNEMENTS QU'ORGANISE TRIUMPH

OUI NON

POUR AVOIR UNE CHANCE DE GAGNER, DITES-
NOUS SIMPLEMENT QUEL EST L'ÉVÉNEMENT
QUE FÊTERA TRIUMPH MOTORCYCLES CET
ÉTÉ À MALLORY PARK ?





Triumph REMERCIEMENTS

TRIUMPH NUMÉRO 007

MERCI DE NOUS ACCORDER UN INSTANT POUR NOUS FAIRE PART DE VOS COMMENTAIRES SUR CE MAGAZINE

QUELLE EST VOTRE OPINION GÉNÉRALE SUR CE NOUVEAU MAGAZINE TRIUMPH ?

Excellent Bon
 Moyen Indifférent
 Mauvais

QUELS SONT LES ASPECTS QUI VOUS ONT LE PLUS SÉDUIT DANS CE NUMÉRO ?

QUELS SONT LES ASPECTS QUI VOUS ONT LE PLUS DÉPLU ?

Parmi les thèmes suivants, lesquels souhaitez-vous voir plus souvent abordés dans le magazine ?

Art & Design Automobiles/motos classiques
 Mets & Boissons Mode
 Santé & Forme Musique
 Célébrités Immobilier & Finance
 Sport Voyages
 Montres & Bijoux Autres (précisez)

Si vous ne souhaitez plus recevoir le Magazine Triumph, cochez cette case
 Si vous ne souhaitez plus recevoir aucune information de Triumph, cochez cette case
 Si vous ne souhaitez pas être contacté par des tiers, cochez cette case

VEUILLEZ MAINTENANT DATER ET SIGNER CI-DESSOUS AFIN D'INDIQUER QUE VOUS AVEZ LU ET COMPRIS LES CONDITIONS DU CONCOURS DÉTAILLÉES PLUS HAUT

SIGNATURE _____

DATE (JJ/MM/AA) _____ / _____ / _____

VEUILLEZ ENFIN DÉCOUPER VOTRE FORMULAIRE COMPLÉTÉ ET NOUS L'ADRESSER DANS UNE ENVELOPPE TIMBRÉE À L'ADRESSE SUIVANTE :

CONCOURS DES LECTEURS :

Concours « Triumph Live Pack VIP »
 Triumph Magazine c/o FMS Publishing, New Barn,
 Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware,
 Herts SG12 7QA, Royaume-Uni

BONNE CHANCE !

Publication pour le compte de
 Triumph Motorcycles Ltd
 Normandy Way, Hinckley,
 Leicestershire LE10 3BZ,
 Royaume-Uni
 Tél : +44 (0)1455 251700
 Fax : +44 (0)1455 453005
 www.triumphmotorcycles.com

Pour vous abonner à Triumph Magazine ou pour annuler votre abonnement gratuit, visitez le site :
 WWW.TRIUMPHMOTORCYCLES.COM

PUBLIÉ PAR

FMS Publishing
 New Barn, Fanhams Grange,
 Fanhams Hall Road, Ware,
 Hertfordshire SG12 7QA,
 Royaume-Uni
 Tél : 0044 (0)1920 467492

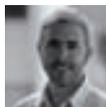
L'ÉQUIPE DE RÉDACTION

Tue Mantoni: CEO
 Neil Morley: Directeur de la Communication
 Paul Taylor: Responsable Relations Publiques et communication
 Irene Mateides: FMS Publishing
 Gary Inman: Rédacteur en chef

Imprimé par The Burlington Press
 Traductions assurées par Imprimerie Ltd

AUTEURS ET CONTRIBUTEURS

Le magazine Triumph 007 a été créé avec la précieuse contribution de certains des journalistes et photographes spécialisés les plus respectés du monde. Nous leur avons demandé d'imaginer qui pourrait être leur partenaire de voyage ou le passager de leur rêve, vivant ou disparu.



Graeme Brown a photographié l'équipe World Supersports de Triumph en Australie. « Mon partenaire motard connu idéal serait le comédien Eric Morecambe. J'ai grandi avec Morecambe et Wise, duo comique le plus populaire du Royaume-Uni, mais j'étais trop jeune pour véritablement apprécier leur humour. En regardant les vieux épisodes, vous réalisez combien il était génial. »



Ben Miller a écrit un papier sur la conception de la Trophy. « Je n'aime pas trop prendre de passager, mais je ferais une exception pour Monica Bellucci. Peut-être à bord d'une Speed Triple dans les collines de son Ombrie natale. Je pense qu'elle serait de bonne compagnie lors de nos pauses espresso et qu'elle connaîtrait les plus belles routes. »



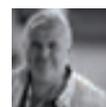
Mick Phillips a raconté sa rencontre avec Gordon Ramsay. « Je passerais rendre le légendaire bluesman John Lee Hooker sur une Rocket III et je filerais dans Grand Sud américain. On ferait escale dans villes empreintes de musique telles que Clarksdale, Greenwood, La Nouvelle Orléans, Memphis... avec à chaque fois un commentaire en direct de l'Homme qui, dès le crépuscule, chanterait le blues qui tue. »



Jason Critchell a fourni de toutes récentes photographies des premières Triumphs de Hinckley. « Facile, c'est Elvis Presley. Il doit représenter la plus forte influence musicale de tous les temps. Ce serait sympa de rouler jusqu'à Vegas avec lui et d'apprendre à connaître le vrai Elvis. Il aimait les motos et conduisait une Triumph. Je me demande ce qu'il penserait des motos d'aujourd'hui. »



Mat Oxley a assisté en avant-première championnat ParkinGo European Series de Triumph. « Mon héros serait l'artiste-peintre Francis Bacon. Nous tournerions deux fois autour de Soho Square sur une Street Triple, nous poserions la moto et passerions la nuit à faire toutes sortes de bêtises avec les personnages locaux. Puis nous prendrions un petit-déjeuner anglais au Ritz, peut-être. »



Gordon Ritchie a expliqué le rôle de l'électronique dans l'univers de la course. « Le défunt écrivain et comédien irlandais Spike Milligan, comme cela je pourrais écrire un livre intitulé En Irlande avec un génie. Spike aurait la Bonneville, et moi une Triple. Pour garantir l'authentique absurdité à la mode « Goons »*, nous devrions partir au cours d'une équinoxe lunaire et rentrer à reculons pour Noël. »



Gary Inman, rédacteur en chef du magazine, a visité la Grèce à bord d'une T100. « Sans hésitation, Steve McQueen. Nous serions à bord de deux Scramblers en version simplifiée dans le désert de Mojave, moi essayant de glaner quelques astuces de conduite. À la fin de la journée, toujours couverts de poussière, nous roulerions jusqu'au bar le plus proche pour discuter et nous rincer la gorge. »



Rupert Paul a enquêté sur le centre de recherche de Castrol. « Cate Blanchet, de préférence avec ses oreilles d'elfe sous son Araï, comme dans Le seigneur des anneaux. Dans ces circonstances, une double roue arrière sur une Speed Triple ne serait pas une bonne idée, alors je choisirais une Bonnie. »



Andy Tipping a documenté le voyage en Grèce. « Mon partenaire de voyage idéal serait Chuck Yeager, le légendaire pilote d'essai et premier homme à avoir franchi le mur du son. Nous roulerions jusqu'à Bonneville Salt Flats sur des Rocket III, puis j'installerais les barres inférieures et le prendrais comme équipier alors qu'elle serait clouée dans le sel. »

TRIUMPH MAGAZINE EST LE MAGAZINE OFFICIEL DE TRIUMPH MOTORCYCLES LTD

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd 2010 : Tous les contenus sont strictement protégés par les droits d'auteur et tous les droits sont réservés. La reproduction en totalité ou en partie est strictement interdite, sans autorisation préalable de FMS Publishing et/ou de Triumph Motorcycles Ltd. Nous estimons que l'ensemble du contenu est exact à l'heure où nous mettons sous presse. Les points de vue exprimés ne sont pas nécessairement ceux de FMS Publishing ou de Triumph Motorcycles Ltd. Triumph Motorcycles Ltd ne soutient pas formellement le contenu des encarts publicitaires ou des articles présentant des produits de tiers, inclus dans cette publication.

Conduisez responsable, dans les limites de vos compétences. Respectez la loi ou en toutes circonstances. Suivez des cours de pilotage. Portez toujours un casque, ainsi qu'une tenue de protection adaptée et protégez vos yeux. Ne conduisez jamais sous l'emprise de l'alcool ou de drogues. Lisez le manuel du propriétaire. Respectez les impératifs d'entretien figurant dans le manuel du propriétaire. Nous recommandons l'utilisation des accessoires Triumph agréés. L'utilisation de pièces ou d'accessoires non agréés par Triumph peut altérer les performances de votre moto. Veuillez vous reporter au manuel du propriétaire en ce qui concerne l'utilisation de votre moto. L'utilisation de toute pièce ou accessoire autre que Triumph peut annuler votre garantie.

FMS PUBLISHING

Irène Mateides : Directrice de la publication
 Nigel Fulcher : Directeur
 Mark Welby : Directeur de la création
 Efty Mateides et l'équipe de gestion du projet
 Lauren Robertson et l'équipe de conception
 Anne Carrington et l'équipe de production
 Mark Lacey et l'équipe de retouche

POUR CONTACTER LE MAGAZINE

REDACTION :
 Courriel : irene@fms.co.uk
 Tél : 0044 (0)1920 444888

PUBLICITE :
 Tél : 0044 (0)1920 444898
 Courriel : advertising@fms.co.uk

EDITION CONTRACTUELLE :
 Nigel Fulcher
 Tél : 0044 (0)1920 444889
 Courriel : nigel@fms.co.uk



www.fmspublishing.co.uk



FMS est membre de la Periodical Publishers Association

PUISSANCE. MAÎTRISE. ÉQUILIBRE.



ET SANG-FROID.

La formule parfaite pour une moto sportive. Moteurs trois cylindres fournissant la bonne puissance et un couple fort. 675 ou 1050 cm³ ? Ajustée, montée et équilibrée, le pilote à l'esprit. Triumph Urban Sports. Nous vous mettons au défi.

POUR EN SAVOIR PLUS, CONTACTEZ UN CONCESSIONNAIRE OU RÉSERVEZ UNE CONDUITE D'ESSAI SUR www.triumphmotorcycles.com

Toutes les nouvelles motos Triumph sont accompagnées d'une garantie 2 ans kilométrage illimité en standard.

triumphmotorcycles.com

TRIUMPH

GO YOUR OWN WAY

CLASSIQUE. INTEMPORELLE. BELLE.



AVEC UNE TOURNURE MODERNE.

L'esthétique, la conduite et l'ingénierie. Juste comme elles doivent être. Triumph dans l'âme. L'émblématique bicylindre parallèle. Une moto résolument moderne. Une expérience moderne. Triumph. Le classique moderne.

POUR EN SAVOIR PLUS, CONTACTEZ UN CONCESSIONNAIRE OU RÉSERVEZ UN ESSAI SUR www.triumphmotorcycles.com

Toutes les nouvelles motos Triumph sont accompagnées d'une garantie 2 ans kilométrage illimité en standard.

triumphmotorcycles.com

TRIUMPH

GO YOUR OWN WAY