

AUTOROUTE 1 : THUNDERBIRD SUR L'AUTOROUTE DE LA CÔTE PACIFIQUE

ENTRETIEN EXCLUSIF AVEC JOHN BLOOR
BONNEVILLE : LE NOM LE PLUS CÉLÈBRE DANS L'UNIVERS DE LA MOTO
STREET TRIPLE R DANS LES HIGHLANDS D'ÉCOSSE
GAGNEZ UNE MONTRE MONACO GULF TAG HEUER EN ÉDITION LIMITÉE

Triumph

006



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

Triumph

CHER LECTEUR,

Bienvenue dans le sixième numéro de Triumph, où nous mettrons un coup de projecteur sur les deux éléments qui composent Triumph : les Produits et les Hommes.

La force des produits a toujours été au cœur de notre société, et notre nouvelle Thunderbird connaît un succès phénoménal depuis son lancement au mois de juin. Dans ce numéro, vous aurez un aperçu de ce qui fait la spécificité de la Thunderbird en suivant l'écrivain Mark Gardiner dans ses voyages de Los Angeles à San Francisco, sur le croiseur Cycle World de l'année.

Bien entendu, le monde entier a connu en 2009 une crise économique mondiale sans précédent et l'industrie de la moto a évidemment, comme les autres, souffert de cette récession. Chez Triumph, nous avons eu la chance d'être moins impactés que la plupart, et ce numéro de Triumph est un hommage aux hommes et aux produits qui nous ont aidés à gagner en force dans cette période difficile.

Il va sans dire que nous n'aurions pas pu livrer de fantastiques motos sans notre main-d'œuvre incroyablement dévouée, dont le dur labeur est primordial dans notre réussite au fil des années. Vous pouvez rencontrer certaines de ces personnes et avoir un aperçu détaillé de l'usine en page 20, tandis que le propriétaire de Triumph, John Bloor, a également accordé un entretien rare et exclusif à Triumph. Allez en page 16 pour lire ses réflexions.

Depuis notre dernier numéro, j'ai également le plaisir de souhaiter la bienvenue chez Triumph à Lord Digby Jones de Birmingham. Digby nous fait bénéficier de son immense passion pour l'ingénierie et la fabrication britannique, tandis que son expérience professionnelle de niveau international ne peut que nous aider à porter Triumph au niveau supérieur. Rencontrez-le en page 19.

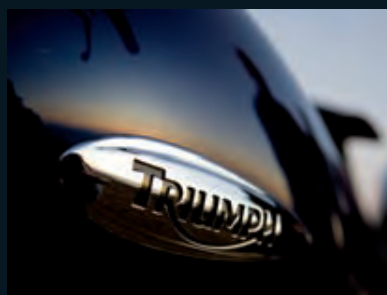
Tout au long de la crise, nous avons continué à augmenter notre investissement dans le développement de nouveaux modèles et nous avons quelques modèles passionnants en lice pour l'avenir. Nous sommes également fiers de bénéficier d'une formidable main-d'œuvre et d'un réseau de concessionnaires passionnés et professionnels. Pour toutes ces raisons, nous attendons 2010 avec un formidable optimisme.

J'espère que vous prendrez plaisir à lire ce numéro de Triumph.

Conduisez prudemment.

The Mark

TUE MANTONI
CEO, Triumph Motorcycles



CONTENU NUMÉRO 006

01 **T-BIRD SUR LA 1** p8

L'autoroute de la côte pacifique est la route du voyage, et aucune autre moto ne peut la prendre mieux que la nouvelle Thunderbird.

02 **JOHN BLOOR** p16

Peu d'hommes d'affaires ont la vision ou la détermination de John Bloor. Dans un entretien exclusif, il nous explique ce qui le fait avancer.

03 **NOS COLLABORATEURS** p20

Sans personnel de qualité, vous ne produisez pas des motos de qualité. Voici certains des formidables employés de Triumph.

04 **QUALITÉ INÉGALÉE** p26

L'historique du nouveau partenariat de Triumph avec les spécialistes en suspensions, Öhlins.

05 **TROP N'EST JAMAIS ASSEZ** p28

La Rocket III Roadster : plus de couple, plus de puissance, plus d'attitude. Pouvez-vous le croire ?

06 **BRAIN BOX** p30

Un ECU peut ne pas paraître très passionnant, mais venez découvrir de qu'il est capable de faire.

07 **VILLE ET PAYS** p32

Aller-retour Glasgow-Highlands, une journée sur la Street Triple R.

08 **CHRIS RYAN** p38

Entretien avec l'auteur, acteur, soldat des forces spéciales, garde du corps et propriétaire d'une Rocket III.

09 **LA SEULE ET UNIQUE** p40

L'histoire du nom le plus connu dans l'univers de la moto, la Triumph Bonneville.

CONCOURS DES LECTEURS p46

Avec l'une des montres TAG les plus désirables jamais fabriquées.

TRIUMPH

UN TIMING PARFAIT

UNE TRIUMPH BONNEVILLE ETABLIT QUATRE RECORDS DE VITESSE TERRESTRES A BONNEVILLE, POUR LE 50E ANNIVERSAIRE DU LANCEMENT DU CELEBRE MODELE





« NOUS VENONS À BONNEVILLE DEPUIS 2007 POUR PRÉPARER LE 50E ANNIVERSAIRE DU MODÈLE BONNEVILLE »

Sur une Thruxton Bonneville homologuée pour la route et préparée par Matt Capri de South Bay, Alan Cathcart a passé la barre des 240 km/h, battant ainsi le record du monde FIM du mile lancé sur un trajet aller-retour en atteignant la vitesse de 245 km/h. Le célèbre journaliste britannique a également battu le record du kilomètre lancé en atteignant la vitesse de 246 km/h, avec une pointe sur un trajet aller de 246,57 km/h. Ces vitesses deviennent de nouveaux repères FIM pour les 1 000 cm³ dans la catégorie bicylindres non carénés à air.

De plus, sur la Triumph Bonneville South Bay turbocompressée, Cathcart a battu deux autres records du monde FIM dans la catégorie 1 000 cm³ des engins non carénés bicylindres à induction. Il a atteint 266,30 km/h au mile lancé et 266,73 km/h au kilomètre lancé. Il a réalisé son meilleur temps sur un trajet aller avec 276,31 km/h.

« Nous venons à Bonneville depuis 2007 pour préparer le 50e anniversaire du modèle Bonneville », a déclaré Cathcart. « Passer la barre des 241,50 km/h avec une moto standard a toujours été notre objectif premier. Aussi, quand la FIM a admis la

nouvelle catégorie des bicylindres aux records de vitesse, nous savions que nous pourrions prétendre officiellement à des records mondiaux. »

Le célèbre lac asséché est un lieu de compétition particulièrement difficile et ce, à divers titres. Il pose tout d'abord un problème de traction. Heureusement, avec les pneus pluie de course Pirelli dont s'est équipé Cathcart, l'équipe a pu tester la moto avant une amélioration des conditions. Bonneville se situe en outre à une altitude de 1 300 m assez nuisible à la puissance. « Heureusement, Capri est un véritable génie pour adapter les motos au lac salé. Établir deux nouveaux records du monde avec le Turbo, développé rapidement après-coup, est tout simplement extraordinaire », a expliqué Cathcart. Il s'agit là d'une moto dépassant les 290 km/h qui présente des développements supplémentaires dans sa version déshabillée. Avec un carénage, elle ira encore plus vite. Nous reviendrons peut-être l'an prochain pour tenter de franchir avec elle la vitesse de 322 km/h. »

DÉCOUVREZ LA MOTO DONT LA TRIUMPH BONNEVILLE PORTE LE NOM À LA PAGE 45.

« JE PARS A BARCELONE ! »

VOUS CONNAISSEZ CES CÉLÈBRES COURSES DE VITESSE ORGANISÉES PAR TRIUMPH MAGAZINE ? IL FALLAIT BIEN QUE QUELQU'UN LES REMPORTE ! POSSESSSEUR D'UNE TRIUMPH BONNEVILLE AMERICA ET D'UNE SPRINT ST, GLENN MIDDLETON (AUSTRALIE) A EU LA CHANCE DE S'ENVOLER POUR BARCELONE AFIN D'ASSISTER AU LANCEMENT MONDIAL DE LA NOUVELLE THUNDERBIRD. EN QUELQUES PAGES, IL RACONTE SON AVENTURE. EN VOICI QUELQUES EXTRAITS ...

Une inscription par courrier ? Sur quelle adresse e mail ? Nous sommes en 2009 après tout. Bien, quand se termine le concours ? Six jours pour que ma lettre parvienne en Angleterre, c'est long depuis l'Australie me suis-je dit, mais c'est l'occasion de ma vie, alors j'en serai.

À la première heure le matin suivant, me voilà à envoyer mon inscription sans aucune conviction. Quand le jeudi soir, à 21 h 30, je reçois un appel en provenance de l'étranger, je pense qu'il s'agit d'une erreur de numéro. Quelle n'a pas été ma surprise de m'entendre dire « Bonjour, c'est le magazine Triumph magazine. Je suis désolé d'appeler si tard mais je souhaiterais vous parler de votre inscription à la compétition Thunderbird. »

Je pars pour Barcelone !

Lors du dîner d'ouverture, je suis fier d'être assis aux côtés de Simon Warburton, le directeur produit de Triumph pour la Thunderbird, ainsi que de journalistes nord-américains, dont l'attitude face à leurs propres biens n'est pas sans rappeler celle des australiens.

Je m'échappe du trafic et sors de la ville par l'autoroute. Le grognement du bas régime du nouveau moteur bicylindre parallèle de

1 600 cm³ se fait aussitôt entendre, puis celui de l'ouverture de l'injection vive, pratiquement depuis le régime de ralenti. Elle supporte sans peine mes 135 kg.

Une fois sortis de l'autoroute, nous prenons une route de montagne qui aurait fait saliver d'envie tout pilote Australien. Nous roulons sur un bitume lisse de virage en virage, suivis encore et encore d'autres virages, pour la plus grande joie de tous. Nous montons plus haut que lors d'une précédente occasion, là où il ne faut pas espérer trouver un quelconque bistrot. Pour un australien, habitué au paysage local, ce fut une véritable révélation et une grande bouffée d'air.

Je pense que si vous êtes intéressé par un gros cruiser, essayez-le. Vous l'achèterez ! J'ai testé le kit d'alésage de la 1 700 cm³ ; il va faire un malheur.

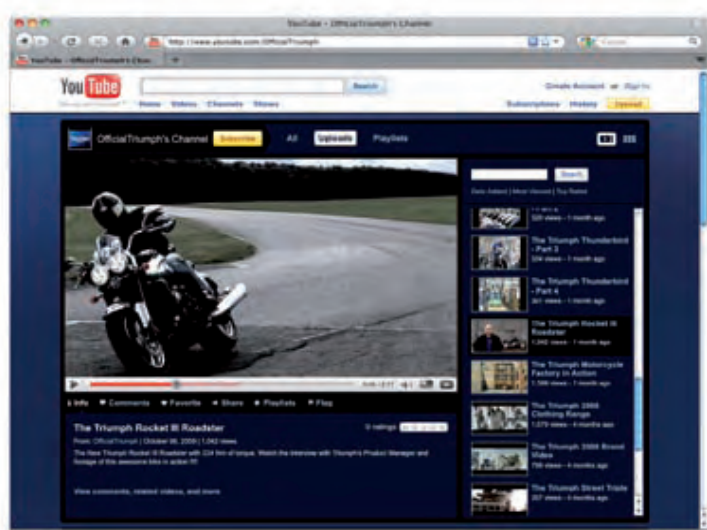
Cela vous redonne foi dans les compétitions ouvertes et équitables lorsque la personne la plus éloignée, et de fait, dont les frais de transport sont les plus élevés, peut gagner un prix aussi recherché.

LISEZ LA FANTASTIQUE COMPÉTITION DES LECTEURS DANS CE NUMÉRO, A LA PAGE 46.

RASSEMBLEMENT MONDIAL

Véritable rassemblement de familles de motos cultes de tous les temps, il y a avait fort à parier que le 50e anniversaire de Bonneville serait un rendez-vous exceptionnel. Organisé au Heritage Motor Centre à Warwickshire (Angleterre) cet été, cet événement a attiré 4 000 amateurs de Bonnie de tous horizons, certains venant de pays aussi éloignés que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États Unis. Avec les nombreux propriétaires de Bonneville et de motos classiques réunis, presque toutes les variantes et éditions spéciales jamais construites étaient exposées. La plus ancienne Bonneville présentée datait de juin 1958 ; la plus récente étant un modèle d'Hinckley, créé spécialement pour le 50e anniversaire.

LISEZ LA SUITE DE L'HISTOIRE DE LA GAMME BONNEVILLE EN PAGE 40.



TRIUMPH SUR YOUTUBE

DÉCOUVREZ LA LIGNE TRIUMPH 2010 SUR NOTRE NOUVELLE CHAÎNE YOUTUBE

La nouvelle chaîne contient de nouvelles vidéos et des vidéos d'archive, dont la parodie à grand succès du 21st Century Motorcycle Manufacture de 2007 et la présentation de la sensationnelle nouvelle Rocket III Roaster.

VISIONNEZ CES VIDÉOS ET BIEN D'AUTRES SUR : [HTTP://WWW.YOUTUBE.COM/OFFICIALTRIUMPH](http://www.youtube.com/officialtriumph)

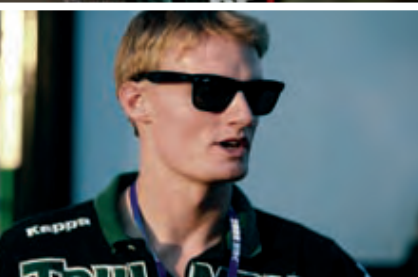
ATTENTION A LA PEINTURE !

La qualité de la finition de peinture des Triumph est constamment reconnue comme la meilleure dans le monde de la moto. Pour maintenir son bel aspect, Triumph a lancé un kit de protection de peinture pour sa gamme Urban Sports. Le kit de film adhésif transparent, dont la découpe est personnalisée, s'adapte à votre moto et protège le réservoir d'essence de l'usure, des rayures et des éclats de pierre. La protection est quasiment invisible. Nous proposons même une protection pour couleur mate afin de conserver cet éclat que l'on retrouve en salle d'exposition.

TRACEZ VOTRE ROUTE

Avez-vous déjà utilisé le nouvel outil en ligne Create My Triumph ? Ce site devient un point d'échange culte sur Internet avec des personnes qui consacrent leur pause de midi et leurs soirées à bâtir leur rêve Triumph et à télécharger le résultat final. Choisissez tout d'abord un modèle, puis personnalisez-le à l'aide de plus de 600 véritables accessoires Triumph. Vous pourrez y faire vos achats en ligne et, pour ceux qui envisagent sérieusement d'acheter une nouvelle moto ou de personnaliser la leur, le détail des prix de toutes les modifications sont indiquées. Maintenant, veuillez nous excuser mais une Street Triple attend d'être équipée des tout nouveaux carénages de radiateur, protections du bras oscillant carbone et sélecteur de vitesse de couleur assortie. Oh oui...





DES RÉSULTATS DOUBLEMENT EXCELLENTS POUR TRIUMPH BE1

Aucune autre catégorie des Championnats du monde FIM ne présente une mécanique aussi étroitement dérivée des motos de série que le championnat du monde Supersport. Une catégorie idéale pour Triumph, qui peut ainsi présenter les capacités sportives de la Daytona 675.

Par une belle journée de juin, sur un circuit anglais situé à 50 km du lieu d'origine de la moto de course trois cylindres de McCoy, Garry a terminé troisième sur le circuit de Donington Park, élevant le profil et les performances de Triumph à un niveau de modernité plus élevé.

L'australien McCoy, basé en Andorre, considère que le principal atout de l'architecture moteur de sa Daytona est une meilleure capacité à sortir des virages à des régimes inférieurs par rapport aux meilleures machines quatre cylindres. Sa configuration trois cylindres lui permet des passages en courbe à des vitesses plus élevées qu'avec les motos japonaises.

Lors du dernier tour de la saison sur l'impressionnant circuit de Portimao, au Portugal, McCoy a réitéré son résultat de Donington, ce qui lui a valu d'être classé huitième sur l'ensemble du championnat. « Globalement, je suis satisfait de cette année et le podium de Donington

a donné satisfaction à tous ceux qui se sont impliqués », a déclaré McCoy peu avant la course d'Imola. « Lors de la course en Allemagne, j'étais 17e sur la ligne au premier tour mais j'ai réussi à remonter à la huitième place. Si j'avais mieux réussi mon départ, nous aurions pu être en meilleure position encore. Globalement, nous avons eu une bonne année, même si en matière de course les progrès sont toujours possibles. Nous sommes d'éternels insatisfaits ! »

McCoy a été rejoint par le pilote britannique Chaz Davies dans les trois derniers tours et le jeune homme de 22 ans a fait immédiatement sensation en finissant quatrième pour sa première course sur l'historique circuit d'Imola, en Italie.

« Je suis très reconnaissant envers Giuliano de m'avoir donné l'opportunité de courir en Supersport », a-t-il déclaré.

« Je n'ai participé qu'à trois courses mais je crois que je l'ai bien fait, même si je sais que je peux vraiment m'améliorer, en qualification. »

POUR SUIVRE L'ÉQUIPE PARKINGO TRIUMPH BE1, VISITEZ WWW.BE1RACING.COM

GUIDE DES CADEAUX

AVEC L'ARRIVÉE PROCHAINE DES VACANCES, LE CHOIX DES CADEAUX PEUT ÊTRE DIFFICILE. NOUS AVONS DONC DÉCIDÉ DE VOUS PROPOSER NOTRE SÉLECTION. LES DERNIERS PRODUITS TRIUMPH CONSTITUENT DES CADEAUX IDÉAUX POUR VOS AMIS, PARTENAIRES, PROCHES. MAIS RESTEZ SUR VOS GARDES, LA TENTATION POURRAIT ÊTRE GRANDE DE VOUS COMPTER DANS VOS ACHATS...



(2)



(4)



(3)



(7)



(6)



(8)



(9)



(1)



(5)

(1) **Écharpe et chapeau** L'accessoire idéal pour les beaux matins clairs. (2) **Boucle Union Jack** Cette élégante boucle en étain s'adapte aux ceintures de jeans Triumph et peut être portée indifféremment pour un style élégant ou décontracté. (3) **Sac militaire Modern Classic** Jetez-y quelques jeans et T-shirts et partez pour le meilleur des week-ends improvisés. (4) **T-shirt à manches longues US1902** Issu de notre gamme décontractée inspirée de la série Urban Sport. (5) **Modèle de collection miniature Steve McQueen dans L'équipée sauvage** La réplique en métal moulé à l'échelle 1:12 de la fameuse partenaire de cinéma de Steve McQueen. (6) **Parka pour femme** Une parka pour femme Modern Classic avec capuche amovible, dessus en Britex doux et surpiqûres quadrillées : chaleur et confort assurés. (7) **Chrono #6** Montre chronographe de haute qualité pour une utilisation quotidienne ou occasionnelle. (8) **Moto en bois Daytona 675 pour enfants** Ce bolide de course miniature est fabriqué en bois, facile à monter et même livré avec des pneus de course. Une bonne façon d'encourager l'équilibre. (9) **Tasse Crest et carnet Urban Dot** Issus d'une large gamme de cadeau x séduisants pour les passionnés de Triumph. Contactez votre concessionnaire Triumph pour de plus amples renseignements.



TIM PRENTICE, LE STYLISTE DE LA NOUVELLE THUNDERBIRD BASE A LOS ANGELES, ET L'ECRIVAIN **MARK GARDINER** ONT RECEMMENT CONDUIT LA NOUVELLE MOTO SUR LA ROUTE 1 DE L'ETAT DE CALIFORNIE. LEUR VOYAGE LE LONG DE L'INCROYABLE AUTOROUTE DE LA COTE PACIFIQUE A RAPPELE A GARDINER QUE LA ROUTE EST A LA FOIS UN CLICHE ET L'UNE DES EXPERIENCES LES PLUS ESSENTIELLES QU'IL EST DONNE DE VIVRE DANS CET ETAT

01

EN T-BIRD SUR LA ROUTE 1

TEXTE: MARK GARDINER
PHOTOS: JAMES CHEADLE





Elle serpente de Los Angeles à San Francisco. Moins rapide que l'Interstate 5 qui traverse les immenses terres agricoles brûlantes de la vallée centrale, moins ancienne qu'el Camino Real que les explorateurs et les missionnaires espagnols empruntaient déjà au XVI^e siècle, la Pacific Coast Highway, familièrement appelée « PCH » par les gens du coin, n'en est pas moins la n°1.

Elle relie la métropole la plus importante et la plus profane de Californie, L.A., un endroit dévoué à une culture pop minimaliste, à San Francisco la cité, la plus raffinée et la plus singulière du pays. Sa réputation est-elle surfaite ? Bien sûr, pendant un week-end estival, vous pouvez très bien vous retrouver coincé dans un embouteillage, progressant à la vitesse d'un escargot, dans un endroit tellement paumé qu'il n'y a pas de réseau. Mais pour autant, cette réputation est-elle en-dessous de la vérité ? Lorsque la circulation est fluide, c'est bien l'une des plus belles routes d'Amérique.

Si vous vous dirigez plein ouest à partir du cœur de Los Angeles, vous parviendrez à la plage de Venice en Californie. Nous nous étions donné rendez-vous à l'Hôtel Erwin, à un ou deux blocs du Pacifique. Venice est une ville où fourmillent boutiques de tatouages et bars à sushi. La promenade grouille de culturistes, d'arnaqueurs et de mendiants qui ont été chassés ou qui sont arrivés par eux-mêmes dans ce qui constitue, au propre comme au figuré, les marges de l'Amérique.

Nous faisons route vers le nord, via Santa Monica et Malibu. Je suis content que la moto avance dans un ronronnement confortable à 1500 tours minute car nous avons besoin de garder l'œil ouvert sur la circulation ; des Bentley Turbo R sortent en marche arrière de maisons bordant la plage, des héritières d'hôtel trafiquées au botox font de brusques demi-tours, quant aux surfeurs ils font moins attention à la route qu'aux vagues.

Pour échapper aux encombrements, nous quittons la 1, cap à l'Est à travers Malibu Canyon puis vers le nord sur Mulholland Highway. Ici, dans les collines, la route s'élance, bordée d'arbres et de champs desséchés. La température est sensiblement plus élevée, et les vents appelés Santa Anna nous apportent l'odeur des incendies tout proches. Maintenant, c'est à nous de surfer la vague ; une vague due à la puissance du couple. Je note un détail minuscule : la course de l'aiguille du compte-tours n'est pas limitée par une mais deux butées. C'est comme si l'aiguille elle-même était assez puissante pour arracher la butée de son cadran.

» **ÇA VAUT LE DÉTOUR** Le Rock Store : ce café-bar, ouvert du vendredi au dimanche, se trouve sur l'autoroute de Mulholland dans la « ville » de Cornell, très facile à manquer si vous n'y prenez pas garde. Les après-midis du week-end, il attire des centaines de motards, dont quelques bikers d'Hollywood en nombre régulier. Avant de devenir gouverneur de l'État de Californie, Arnold Schwarzenegger s'y arrêtaient occasionnellement prendre un verre au cours de ses ballades à moto sur les routes du canyon environnant.

Pour rejoindre Ventura, Mulholland Highway dévale vers la mer et la Highway 1. Mais auparavant, j'ai envie de faire un autre détour vers Santa Paula, une jolie petite ville entourée d'orangers. Steve McQueen habitait dans le coin, dans un hangar d'aéroport, en compagnie de plusieurs motos plus précieuses les unes que les autres et d'un biplan Stearman. L'accès au hangar est bloqué par une grille fermée à clé et nous sommes sur le point de rebrousser chemin lorsqu'un type arrive dans un pick-up des années 50 et remarque la nouvelle T-bird, un modèle quasiment inconnu sur le marché américain. La glace est rompue lorsque, après qu'il ait fait des tas de compliments sur la machine, je pointe mon doigt vers Tim et lui dit « C'est à lui qu'il faut dire ça, il l'a dessinée. »

Au cours de la discussion, pendant laquelle nous lui expliquons que nous aimerions prendre une photo de nos motos devant le hangar de Steve, il nous raconte que c'est lui qui a appris à Steve à piloter. Il ouvre son téléphone pour appeler un autre vieil ami de McQueen qui vit également sur l'aéroport. Quelques minutes plus tard, celui-ci arrive pour évoquer aussi ses souvenirs. Presque 30 ans après sa mort, le souvenir de McQueen est encore bien vivant chez ses vieux copains de vol qui, eux aussi, possèdent tous des motos.

Le soleil est déjà bas sur l'horizon lorsque nous reprenons notre route. Parvenus au nord de Santa Barbara, nous avons enfin l'impression d'avoir échappé à Los Angeles. Au crépuscule, la 1 file vers le nord à travers de riches terres agricoles. Dans les petites villes qui bordent la route, toutes les enseignes sont en espagnol, langue des ouvriers agricoles en Californie. L'air frais de la nuit est imprégné d'une odeur que je ne parviens pas à identifier jusqu'à ce que j'aperçoive un panneau indiquant la ville de Betavia. Mais oui bien sûr : de la betterave.



TIM PRENTICE : UN GOUROU DU STYLE

Tim Prentice, 45 ans, est le propriétaire de Motonium, un studio de création de motos situé au sud de la Californie. Né en Californie, il pilote des motos depuis longtemps et a commencé à fabriquer des café racers alors qu'il étudiait le design des véhicules au prestigieux Art Center College of Design de Pasadena. Il a travaillé sur un certain nombre de projets Triumph et a été le principal styliste de la nouvelle Thunderbird.

Il a été demandé à Tim de produire quelques esquisses de concept initial dès le mois d'août 2004. Le délai de presque cinq ans entre le concept et la moto de production terminée fut un peu plus long que la moyenne, mais la création d'une nouvelle moto en partant de zéro prend toujours du temps. Même un travail dans l'urgence prend quelques années. La plupart des « esquisses » de design de Tim sont des dessins en CAO en deux et trois dimensions, qu'il prépare dans son studio de Redondo Beach. Une fois que le design atteint ses étapes finales, il se rend en Angleterre, où il travaille selon la méthode consacrée – en fabricant à la main un modèle en argile à taille réelle. « Rien n'égale l'argile », explique-t-il, « pour visualiser où tombera la lumière sur la moto, ou pour avoir une idée de la sensation qu'elle procurera une fois chevauchée. » Une fois le modèle en argile terminé, il subit une numérisation optique et est converti en un format CAO tridimensionnel définitif. Ces données sont alors utilisées pour créer les outils qui permettront de fabriquer la moto.

Tim est également responsable d'une gamme de plus de 100 accessoires officiels spécifiquement conçus pour la Thunderbird et créés simultanément à la moto pour une adaptation et une finition parfaite. Il a également stylisé la Rocket III Touring et la Bonneville 2009, et travaille sur un certain nombre de projets top secrets qui doivent se matérialiser dans les années qui viennent.

APRÈS DEUX BONNES JOURNÉES SUR LA ROUTE, JE ME SENS UN PEU COUPABLE D'AVOIR LA MOTO ÉQUIPÉE DES ACCESSOIRES OFFICIELS DE LA GAMME, LE PARE-BRISE, LE DOSSIER ET LES SACOCHES EN CUIR, ALORS QUE TIM PRENTICE QUI A CONÇU LA MOTO EMPORTE TOUS SES BAGAGES DANS SON SAC À DOS

Nous passons notre première nuit de repos dans le terrain de camping de Pismo State Beach, à Oceano. Je redécouvre ma petite tente, me débattant avec les mâts, la toile et le double-toit à la lueur de la lune, jusqu'à ce que je me souvienne du projecteur idéal dont je dispose à l'avant de la Thunderbird. Il se fait tard et nous sommes trop fatigués pour partir à la recherche d'un restaurant ouvert ; au dîner ce soir : un paquet de chips et une bière fraîche au coin du feu.

Jusqu'à présent, nous avons presque tout le temps suivi la vieille route des missions espagnoles, mais le lendemain matin, à San Luis Obispo, la 1 vire à l'ouest, vers le Pacifique. Les villes, Morro Bay, Cayucos, Harmony, Cambria, semblent de plus en plus petites et de plus en plus éloignées les unes des autres, et les montagnes, à l'arrière-plan, plus imposantes. Sur cette portion de la côte, les stations service se font rares et je suis soulagé que la T-bird, même équipée pour faire de la route, avec un pare-brise et des bagages, ait une autonomie de 320 km.

» **ÇA VAUT LE DÉTOUR** Paso Robles : bien que la Napa Valley, au nord de San Francisco, soit la région viticole la plus connue de Californie, les vignobles de la côte centrale de Paso Robles, à une trentaine de kilomètres à l'est de Cambria, sont en plein essor. La ville s'enorgueillit de nombreux restaurants de qualité, de bons hôtels et d'un nombre impressionnant de caves où l'on peut déguster la production locale.

Il y a cent ans, le magnat de la presse William Randolph Hearst s'y fit construire une demeure dominant la mer, évocation d'une ville toscane à flanc de colline. Des centaines d'éléphants de mer corpulents paressent sur les plages, attirant un nombre à peu près équivalent de touristes béats. Au fait, les touristes sont ceux en Bermuda et en polo de golf.

Maintenant, la mer est omniprésente. Les collines que nous traversons sont plus abruptes et la route, jusqu'ici bien droite, commence à zigzaguer. Nous sommes à mi-chemin entre LA et Frisco et nous commençons toute juste à faire frotter les repose-pieds. Sur les 160 prochains kilomètres, les montagnes de Santa Lucia plongent brutalement en falaises verticales dans les profondeurs de l'océan. Autrefois, c'était une nature sauvage et impénétrable appelée El Grande Pais del Sur par les Espagnols. Aujourd'hui, on l'appelle Big Sur.

Dans les années 30, dans le cadre des travaux publics lancés au moment du New Deal de Roosevelt, des travailleurs agricoles et des ouvriers au chômage taillèrent une route dans ces falaises et lancèrent des ponts au-dessus de ces gorges. La Highway 1 attira des écrivains, des artistes et des philosophes. Henry Miller, auteur de romans controversés comme le Tropic du Cancer, vécut ici dans les années 40. Elle attira également, à juste titre, les motards. Lorsque la circulation le permet, nous nous inclinons légèrement vers l'avant et nous freinons sec à l'entrée des virages ; nous montons et descendons les vitesses, profitant du profil incliné des virages. Lorsque nous rattrapons des colonnes de touristes plus lentes, nous faisons comme les autres, nous admirons le paysage. A cette allure, il n'est pas indispensable de changer de vitesse, mais la boîte est si douce que ce n'est pas un problème.

La « Henry Miller Memorial Library » est toujours là, cachée dans les arbres. Un peu plus loin, le Nepenthe est l'un des restaurants les plus spectaculaires de la côte. Faites-y une pause déjeuner, même si vous n'avez pas faim.

Après deux bonnes journées sur la route, je me sens un peu coupable d'avoir la moto équipée des accessoires officiels de la gamme : pare-brise, dossier et sacoches en cuir, alors que Tim Prentice, le concepteur de la moto, transporte tous ses bagages dans son sac à dos. Bah, après tout c'est un dur à cuire et il ne se plaint pas.

» **POUR UNE JOURNÉE SANS MOTO** L'Institut Esalen : moitié communauté hippie, moitié université de la contre-culture, l'Institut Esalen a été fondé au début des années 60. Bien que ce ne soit pas un hôtel, il accueille les visiteurs pour des « retraites personnelles ». Le restaurant convivial propose une excellente nourriture. Réservez un massage, trempez-vous dans des bains d'eau minérale naturelle (dans le plus simple appareil si le cœur vous en dit) ; vous n'en sortirez peut-être pas plus intelligent, mais sûrement plus détendu.





La Thunderbird de Mark est équipée de plusieurs accessoires de touring de la gamme officielle Triumph, dont un pare-brise à fixation rapide, un porte-paquet chromé, un sissy bar, des feux auxiliaires et des sacoches en cuir.



LORSQU'IL Y A UN GRAND PRIX MOTO À LAGUNA SECA, JE M'INTÉRESSE UN PEU À CE QUI SE PASSE DEVANT LES BARS SUR CANNERY ROW. MAIS LE RESTE DU TEMPS, C'EST LA ROUTE ELLE-MÊME QUI M'INTÉRESSE

Bien qu'elle soit célèbre pour ses panoramas, la route serpente, la plupart du temps, à travers des forêts de séquoias de 60 mètres de haut. A la tombée de la nuit, alors que nous approchons de notre deuxième étape dans le parc de Pfeiffer Big Sur, l'une d'elles me réserve le plus beau souvenir de ce voyage. Des papillons de nuit et des moustiques viennent s'écraser sur mon pare-brise. Tout à coup, nous sommes au milieu d'un vol d'hirondelles attirées par les insectes. Comme je vais à la même vitesse qu'eux, je suis entouré d'oiseaux suspendus dans l'air, comme immobiles. Au moment où je jette un coup d'œil vers l'un d'entre eux sur ma droite, il me regarde aussi ; nous établissons le contact en volant au milieu des arbres.

Le lendemain matin, nous prenons le petit déjeuner à Ripplewood. Les quelques cabanes, les deux pompes à essence et le petit restaurant ne paient pas de mine mais la nourriture est excellente. Les kilomètres suivants sont peut-être encore plus beaux que ceux d'hier, à moins que ce soient les crêpes aux myrtilles qui faussent moins jugement. Lors d'une halte, il nous arrive une chose que seule la Californie peut nous offrir ; deux motards tatoués membres d'un gang s'approchent pour admirer la T-bird. En fait, ils viennent du Danemark, bien que l'un d'entre eux nous dise qu'il habite maintenant Silicon Valley où il est président d'une société qui fabrique des éléments de refroidissement pour ordinateurs.

Au nord de Big Sur, nous traversons d'abord Carmel, connue pour ses galeries d'art, le célèbre terrain de golf de Pebble Beach et son ancien maire Clint Eastwood, puis Monterey. Bien que la plupart des touristes s'arrêtent dans ces deux endroits, Tim décline ma proposition. « De temps en temps, je vais faire un tour à l'aquarium de Monterey, » dit-il, « mais à part ça, cette ville n'est qu'un piège à touristes. »

Lorsqu'il y a un grand prix moto à Laguna Seca, je m'intéresse un peu à ce qui se passe devant les bars sur Cannery Row. Mais le reste du temps, c'est la route elle-même qui m'intéresse. Nous poursuivons notre chemin dans une circulation dense sur 90 km. La route change et traverse à nouveau des terres agricoles ; des artichauts au sud de Santa Cruz et des fraises au nord. Santa Cruz mérite un arrêt. C'est le point de rencontre de deux cultures californiennes : celle du surf et celle du VTT ; plus branchée et moins touristique que Monterey ou Carmel. Mais je veux arriver à mon hôtel, dans le centre de Frisco, avant qu'il fasse nuit.

En zigzaguant, la Highway 84 émerge des collines sur la plage de San Gregorio. Si vous faites un jour cette route, faites un détour vers l'est. Remontez vers la Skyline Drive pour déguster un hamburger au Alice's Restaurant. Il est à San Francisco ce que le Rock Store est à LA.

La dernière heure passée en rase campagne est étrangement calme et belle. De hautes falaises de grès descendent vers des plages désertes. La moto est incroyablement stable, à un tel point que, quand nous nous arrêtons pour prendre des photos, je suis surpris de ne pas être renversé par le vent soufflant du Pacifique. Sur cette portion de route faite de longs virages, les avantages d'une géométrie stable et d'un grand guidon sont indéniables.

Los Angeles couvre une zone aux contours indéterminés ; difficile de dire quand nous en sommes vraiment sortis. Par contre, San Francisco surgit d'un seul coup. En un clin d'œil, nous passons du calme de la campagne à une circulation intense avançant, au pas, vers le pont du Golden Gate. Tim change de direction, il a de la famille à voir dans Bay Area. Je vais presque jusqu'au pont, puis je vire à droite vers le centre-ville pour retrouver mon hôtel, prendre une douche réparatrice et passer la soirée à me remémorer ces quelques jours où j'ai remonté la Highway 1.

» **A VOIR** le San Francisco Motorcycle Club. San Francisco est le centre de la culture motocycliste aux États-Unis, et le centre de la culture motocycliste de San Francisco est lui-même situé dans son club-house historique, au 2194 Folsom, dans le quartier de SOMA (South of Market) cher aux motards. Le club-house est ouvert à tous le jeudi soir. Allez y boire une bière et y faire une partie de billard, sans oublier de jeter un œil sur les motos de toutes sortes garées devant.



LE MONDE ADORE LA THUNDERBIRD

Les journalistes spécialisés en moto constituent une foule difficile à contenter. Ils critiquent souvent un « défaut » que la plupart des propriétaires ne remarquent même pas. Alors, le fait que la Thunderbird reçoive le prix « Cruiser de l'année » de la part de Cycle World, le magazine de moto le plus vendu au monde, est quelque chose de spécial.

Le directeur des ventes et du marketing de Triumph, Paul Strout, déclare : « Le fait d'être accepté aussi rapidement qu'étonnamment comme alternative à Harley-Davidson donne une fantastique impulsion à toutes les personnes impliquées dans le projet, tout en légitimant notre décision de nous focaliser sur les qualités de la signature Triumph, à savoir le moteur bicylindre parallèle et la consécration de la remarquable dynamique du châssis. »

La presse imprimée et électronique mondiale spécialisée a été impressionnée par le nouveau cruiser de Triumph, en particulier en ce qui concerne la conduite de la Thunderbird. Le prix « Cruiser de l'année » de Motorcycle.com n'est qu'un des honneurs dont a bénéficié la moto. Traditionnellement, les cruisers à alésage bicylindre ne sont évoqués que pour leur style et leur bruit, avec peu d'effort, semble-t-il, en ce qui concerne le châssis. L'équipe des ingénieurs d'essais Triumph, la même qui a développé la championne du monde 675 Daytona, n'était pas prête à valider une moto qui ne se conduisait pas mieux que n'importe quelle autre dans son créneau déjà très peuplé, et la Thunderbird en est le résultat.

Combiner cette conduite nerveuse et pourtant confortable au moteur 160 cm³ puissant et plein de caractère a permis d'obtenir un prix très compétitif, et il n'est pas surprenant que la demande mondiale ait dépassé la capacité de livraison.

Suite à la popularité du kit d'alésage, Triumph introduira une série limitée de Thunderbird équipées de l'ABS et de moteurs 1700 cm³ installés d'usine dès l'an prochain. Avec 15 chevaux-vapeur supplémentaires et une injection utile du couple, il n'y jamais eu de prétexte plus valable pour essayer le meilleur cruiser du marché.

Pour en savoir plus, visitez www.triumph.co.uk ou rendez-vous chez votre concessionnaire local.

A light blue, semi-transparent portrait of John Bloor, a man with dark hair and a mustache, wearing a suit and tie, serves as the background for the page. The portrait is slightly off-center to the right.

02

JOHN *BLOOR*

IL N'Y A PAS DE SECRET À LA RÉUSSITE DE JOHN BLOOR. TRAVAILLER DUR, APPRENDRE DE SES ERREURS, ÊTRE COHÉRENT. VOICI LES PRINCIPES SUR LESQUELS SE BASE TRIUMPH À HINCKLEY. LA RÉUSSITE, LES VENTES ET LES HONNEURS ONT SUIVI. CELA N'A PAS ÉTÉ FACILE, MAIS IL N'A JAMAIS PENSÉ QUE CE LE SERAIT

On le décrit comme personnel et timide, voire réservé. Un meilleur qualificatif est, peut-être, normal. Il n'a pas laissé sa réussite le changer. Et, généralement, il est plus heureux de laisser les motos Triumph faire la conversation. Les entretiens sont très rares, mais il a accepté de parler aux propriétaires de Triumph par le biais de ce magazine. Voici ce qu'il avait à dire...

Pourquoi la société Triumph fait-elle exception à la règle et connaît-elle la croissance alors que les marchés sont généralement en déclin ? Cette question est vraiment vaste. Peut-être parce que nous sommes plus petits que beaucoup d'entreprises majeures. Je pense que nos prix sont plutôt justes et nous avons essayé d'être innovants au fil des années. Notre éventail de produits est raisonnablement étendu et nous ne sommes pas une société verticale.

Pensez-vous que Triumph reçoit le respect qu'il mérite au Royaume-Uni ? Ce n'est pas à moi de le dire. C'est aux acheteurs des motos qu'il faut le demander. Concernant la presse britannique, elle a probablement été plus juste ces derniers temps. Nous sommes beaucoup mieux considérés dans les autres pays que le Royaume-Uni. Mais je pense que les produits parlent d'eux-mêmes.

Je suppose que les motocyclistes pensent que vous-même conduisez une moto, est-ce le cas ? Pas aujourd'hui, mais je l'ai fait pendant des années.

Quelle est votre passion – en ce qui concerne cette société ? Continuer à faire mieux.

Mieux que ce que vous avez fait auparavant ou mieux que tous les autres ? Mieux que ce que l'on a fait auparavant. Mais nous gardons toujours un œil sur nos concurrents. Nous sommes toujours extrêmement attentifs concernant le marché moto.

Avec le recul, de quelle importance fut la décision d'arrêter la production des motos quatre cylindres ? C'est difficile à dire. Il s'agissait plus d'une décision de marketing que d'une décision de fabrication. Avec les trois cylindres, nous gagnons en spécificité et les bicylindres sont la base classique de Triumph. Et, bien entendu, les trois cylindres sont apparus ces dernières années. La décision semble avoir porté ses fruits, mais je pense que si vous fabriquez un bon produit, si vos prix sont corrects et si votre qualité est bonne, vous avez toujours de bons atouts en main.

Imaginez-vous revenir sur cette décision ? Cela n'est pas prévu.

Pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez nommé Lord Digby Jones comme président ? Je connais Digby depuis des années, il travaillait à ce moment-là dans un cabinet d'avocat de Birmingham. Il a un bon profil et si nous avons des difficultés dans les pays où nous avons des activités, Digby connaît généralement quelqu'un dans le pays en question susceptible de dénouer la situation. C'est un chic type. Pour le connaître depuis de très nombreuses années, je sais que je peux lui faire confiance.

Pensez-vous que son profil élèvera le profil de Triumph ? Oui. Il a un très bon profil et connaît bien de nombreux marchés internationaux dans lesquels nous avons des activités. Son profil ne peut pas faire de mal au profil de Triumph.

Qu'est-ce que Tue Mantoni, chef de l'exploitation de Triumph, apporte à la société ? Grâce à son parcours dans le domaine du conseil commercial, il a renforcé la partie marketing de la société. Il a en plus, toujours eu un penchant pour l'ingénierie. Tue nous a fait bénéficier d'une approche structurée de la partie vente et depuis, nous avons évolué. Aujourd'hui, nous avons également Paul Stroud, plus intéressé par la partie marketing, et l'équipe fonctionne très bien.

Quels sont les projets à court et à long terme pour Triumph ? Le court terme et le long terme reviennent au même. Nous continuerons à fournir de nouveaux produits selon un programme quinquennal. Il peut y avoir quelques changements, car cinq ans est une période assez longue dans cette activité.

Il y a cinq ans, la Rocket III était lancée. C'était un requin dans une piscine. Pouvons-nous attendre une autre moto qui aura le même impact ? Je n'imaginais aucune moto de cette taille, mais nous avons quelques produits très intéressants à venir, différents de ce que nous avons fait jusqu'ici. Mais il revient au client de décider de l'impact qu'ils ont.

Comment voyez-vous le marché changer ? Nous savons que le marché exposé de la Speed Triple a connu une croissance importante et nous voyons qu'elle se poursuit. Le marché des motos de types enduro également. La popularité des sports motocyclistes a tendance à fluctuer. Je pense que cela dépend beaucoup du profil du client. Lors d'une crise économique, les jeunes (plus susceptibles d'acheter des motos sportives) sont plus durement touchés que les personnes plus âgées.

« NOUS AVONS QUELQUES PRODUITS TRÈS
INTÉRESSANTS À VENIR, DIFFÉRENTS DE CE
QUE NOUS AVONS FAIT JUSQU'ICI »



« SI J'EN VOIS UNE DANS UN PARKING, JE LA REGARDERAI PROBABLEMENT POUR VOIR COMMENT ELLE VIEILLIT ET COMMENT ELLE EST UTILISÉE AVANT DE PASSER MON CHEMIN. J'ESPÈRE QUE LE PROPRIÉTAIRE EN EST CONTENT. LE CLIENT OCCUPE TOUJOURS LE PREMIER PLAN DANS NOS ESPRITS »

Comment la crise économique a-t-elle affecté Triumph ? Cette crise est unique, exclusive, la pire depuis les années 1930. Étant donné la situation, nous avons fait très attention à ne pas avoir trop de stock. Mais pour Triumph, cette année a été la meilleure au Royaume-Uni. Nous nous assurons que notre production reste en corrélation étroite avec les ventes. La récession n'a rien affecté en ce qui concerne les nouveaux modèles, nous sommes simplement prudents dans un marché sans précédent.

Aimez-vous un modèle en particulier ? Je les aime tous. J'aime l'ingénierie et la qualité. Je suis plus intéressé par l'ingénierie que par les préférences personnelles, et ils présentent tous la même ingénierie.

Avez-vous été plus excité par le développement d'un modèle en particulier ? Je ne suis pas du genre excitable. Les bonnes choses nécessitent un travail long et difficile. Rien ne se passe toujours comme vous le voudriez. Vous devez faire des modifications jusqu'au bout. Triumph bénéficie de toute la complexité d'un grand fabriquant, mais à une plus petite échelle. Cela demande bon nombre d'efforts supplémentaires de la part de nos collaborateurs.

Lorsque Triumph lance un nouveau modèle, retenez-vous votre souffle ? Non. Les clients trouveront toujours des choses que nous ne trouvons pas, mais il s'agit généralement de petits détails. De façon générale, l'argent compte plus de nos jours, nous sommes plus habitués au type d'abus que les motos subissent de la part des clients.

Qu'est-ce qui vous fait avancer ? Faire les choses mieux qu'avant. Je ne sais pas d'où vient cette motivation. Probablement de mes parents. J'aime mon travail. Les hommes sont notre principal atout et l'argent est une commodité.

Je pense que de nombreuses sociétés oublient cela. Il se peut que certaines sociétés, motivées par les gestionnaires de fonds et les analystes, se concentrent plus sur la bourse que sur l'avenir propre de leur société. Cela a un énorme impact.

Vous êtes connu pour être incroyablement présent sur le terrain ; pouvez-vous décrire quelle est votre implication dans le fonctionnement quotidien de Triumph ? Je suis ici presque tous les jours. Sinon, je suis avec la société de construction, à 20 minutes de route. Lorsque je suis ici, je peux être partout dans l'usine. Je participe aux réunions dans divers services et j'observe ce qui se passe. S'il y a une décision à prendre, la décision logique gagne, qu'il s'agisse de la mienne ou de celle de quelqu'un d'autre. Je ne suis pas ici pour écraser les autres. En tant que directeur principal, je m'assure que nous allons dans le même sens. S'il survient un léger désaccord dans l'équipe, je m'impliquerai certainement et rechercherai où est la logique.

Pensez-vous que votre niveau d'implication est supérieur à celui de la plupart des patrons de sociétés de cette taille ? Je suis probablement plus impliqué que la plupart.

Si on vous le demandait, comment décririez-vous vos forces personnelles ? Cohérence et obstination.

Et vos faiblesses ? J'ai de nombreuses faiblesses. Je tolère mal les imbéciles, les gens qui posent des questions stupides et font des demandes stupides. Je pense qu'on peut qualifier cela de faiblesse.

Que recherchez-vous chez vos employés ? Cela dépend du poste. Si nous recherchons un ingénieur de design, nous voulons une personne légèrement plus ambitieuse que quelqu'un qui travaille sur la chaîne d'assemblage. Si nous recherchons quelqu'un pour la chaîne d'assemblage, nous voulons une personne de nature cohérente, habile, et qui a une approche logique des choses.

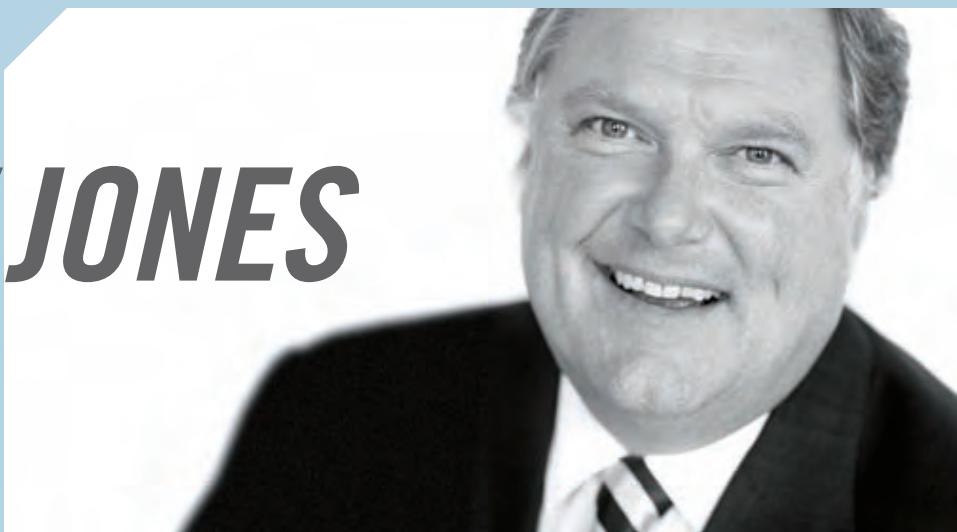
Parlez-nous de Triumph en Thaïlande. L'usine thaïlandaise a développé une culture similaire à celle de l'usine de Hinckley. Seize expatriés, travaillant depuis 15 ou 20 ans pour Triumph, ont intégré l'usine thaïlandaise. Nous prenons soin de notre personnel en Thaïlande exactement de la même façon qu'ici. Si vous visitiez l'usine, vous ne pourriez pas la différencier de l'usine du Royaume-Uni. Nos concurrents font fabriquer leurs composants dans le monde entier, et certains le cachent. Nous sommes assez directs et disons que nous avons une usine de fabrication en Thaïlande car, si un certain pourcentage de nos produits n'était pas fabriqué dans un pays à bas coûts de production, nous ne pourrions pas avoir cette entreprise ici et ne serions pas compétitifs.

Pourquoi la Thaïlande ? Les thaïlandais sont homogènes. Et en Thaïlande, les usines japonaises sont nombreuses. Les japonais ont beaucoup investi dans l'enseignement et la formation des gens, et ils ne font jamais rien sans raison. Ils sont très analytiques.

Enfin, que pensez-vous lorsque vous conduisez et voyez une Triumph sur la route ? Si j'en vois une dans un parking, je la regarderai probablement pour voir comment elle vieillit et comment elle est utilisée avant de passer mon chemin. J'espère que le client en est content. Le client occupe toujours le premier plan dans nos esprits. Notre client est numéro un et, juste derrière, voire en parallèle, il y a notre personnel. Sans un client, nous n'employons personne. Si vous regardez l'évolution de l'entreprise, nos clients ont été très importants depuis le début.

LORD DIGBY JONES

LE NOUVEAU PRÉSIDENT DE TRIUMPH POURRAIT BIEN ÊTRE LE PLUS GRAND ADMIRATEUR DE LA SOCIÉTÉ



Dans le monde des affaires, rares sont les personnes ayant autant de relations que Lord Digby Jones. Le nouveau président a un rôle essentiel à jouer pour que la croissance de Triumph se poursuive comme elle l'a fait au cours des 20 dernières années. Lord Digby Jones siège à la Chambre des Lords en tant que membre du banc de traverse politiquement indépendant. Il est également président du conseil consultatif international de HSBC, du conseil consultatif de JCB et ambassadeur de l'entreprise Jaguar. Oh, et puis président de Triumph Motorcycles Ltd.

Quel est le rôle du président de Triumph ?

Je ne suis pas membre de la direction, donc je ne participe pas à la gestion quotidienne de l'entreprise. En tant que propriétaire, John Bloor peut désigner son conseil d'administration et il m'a nommé pour présider les réunions mensuelles du conseil. Lors de ces réunions, nous faisons le point sur la performance de la société dans le monde entier. Nous faisons le point sur les ventes et la fabrication et sur l'état financier de la société. Nous faisons le point sur notre comportement environnemental, notre historique de santé et sécurité et notre gouvernance d'entreprise. Je conduis la réunion pour m'assurer que nous respectons l'ordre du jour.

Une fois par mois, nous examinons de près ce qui s'est passé dans les mois précédents et établissons nos objectifs à un mois, un an, cinq ans.

Mon autre rôle consiste à communiquer avec John Bloor, qui dirige l'entreprise en étant très présent sur le terrain, et également avec le chef de l'exploitation de l'entreprise, Tue Mantoni et les autres directeurs. Ma position de président me permet de représenter l'entreprise dans le monde entier. J'ai été Ministre d'État au Commerce et à l'Investissement dans le gouvernement britannique en 2007 et en 2008 et directeur général de la CBI, la Confederation of British Industry, de 2000 à 2006. Je suis donc assez bien connu dans les marchés dans lesquels Triumph a des activités.

Ma troisième mission est d'améliorer l'image de la société dans certaines régions. À de nombreux égards, l'énorme et fabuleuse réussite de Triumph – avec plus de 50 000 motos fabriquées chaque année, des activités de vente dans un très grand nombre de pays et le prix de la moto de l'année sur le territoire de Harley-Davidson – n'est pas encore pleinement reconnue. Je pense que les britanniques ne réalisent pas le succès qu'ils ont à leur porte. Alors, dans tous les dîners auxquels je me rends, dans mes discours, avec les gens que je rencontre, je peux transmettre le message.

Pourquoi Triumph reste-t-elle sur la voie de la réussite alors que certaines des marques les plus importantes de l'industrie automobile échouent ? Il y a cinq raisons principales à cela. Tout d'abord, Triumph, dans toutes ses activités, est engagée pour une qualité absolue et pure, de son service marketing à son service après-vente, en passant par ses relations avec les concessionnaires et, ce qui est encore plus important, son processus de fabrication.

Deuxièmement, la direction entretient d'excellentes relations avec les hommes et les femmes qui travaillent dans l'entreprise. Et je pense qu'on doit tout cela à John Bloor. En tant qu'entrepreneur autodidacte, il est attentif aux besoins des gens qui travaillent pour lui depuis 50 ans, qui le lui rendent bien en faisant toujours mieux. C'est un homme très motivant.

Troisièmement, aucun sentiment de satisfaction n'habite l'entreprise, car, n'ayant jamais été au premier rang et ayant toujours voulu l'atteindre, elle s'est plus battue que les autres et a mieux réussi que les autres.

En outre, vous pouvez bénéficier de formidables relations avec vos employés et d'une bonne qualité, mais si le public ne veut pas acheter ce que vous fabriquez, vous ne faites pas d'affaires. Je pense donc que la première impression que donnent les motos compte pour beaucoup dans la réussite. Lorsque l'on pense

que les principaux magazines japonais considèrent notre Daytona 675 comme la moto sportive parfaite, on sait que l'on fait quelque chose de bien.

Enfin, je pense que le fait que la Grande-Bretagne soit réputée pour la grande qualité de sa fabrication dans le segment haut de gamme aide beaucoup. Bentley, Rolls Royce, Airbus, Jaguar, Range Rover – nous sommes réputés pour nos produits d'ingénierie à valeur ajoutée et l'association de Triumph avec la marque du pays a donné de bons résultats ces dernières années.

Quelque chose vous a-t-il surpris à propos de Triumph ? La bonne surprise a été de voir que le John Bloor que je connais personnellement depuis 20 ans est le même John Bloor dans les affaires. Certaines personnes abandonnent leur véritable personnalité dès qu'ils franchissent la porte de l'entreprise et deviennent un peu inhumains, ce qui n'est pas le cas de John. Et bien qu'il soit l'unique propriétaire de Triumph et que la société ait été créée avec son argent, il sait très bien déléguer. Il n'a pas peur d'abandonner son pouvoir pour faire avancer les choses. J'en suis un parfait exemple. Il a un président et un chef de l'exploitation. Ce que très peu d'entrepreneurs sont prêts à accepter.

Qu'aimeriez-vous changer à propos de Triumph ? J'aimerais que les ventes aux États-Unis soient meilleures, et pas seulement notre réputation. Cela ne sera pas facile, mais la bonne nouvelle est que le marché américain est si grand qu'il y a assez de place pour tout le monde.

J'aimerais que Triumph entre sur certains marchés assez petits [en termes de motos de qualité], y développe une niche et l'exploite. Des marchés tels que le Brésil et l'Inde. Tous deux sont très peuplés avec une classe moyenne émergente.

Et j'espère que je pourrai jouer mon rôle, à savoir garantir que l'essence de Triumph sera conservée, que nous grossirons et que nous vendrons plus.

TEXTE: GARY INMAN
PHOTOS: CHARLIE GRAY

03

NOS COLLABORATEURS

SELON JOHN BLOOR, PROPRIÉTAIRE DE TRIUMPH,
LE PERSONNEL DE LA SOCIÉTÉ EST SON PLUS
GRAND ATOUT. NOUS SOMMES ALLÉS À LA
RENCONTRE DE CERTAINS D'ENTRE EUX

Lorsque j'arrive à Hinckley, il y a quelque chose me fait toujours sourire. Cela mesure probablement 400 mm de long et 200 mm de haut. Il y est écrit « Usine de motos ». Mes yeux suivent la flèche et, au-delà du parking très fréquenté réservé au personnel, entourée de pelouse bien tondue, un bloc gris et bleu orné de quelques fenêtres teintées et d'un grand logo Triumph pendu à l'avant.

Cela me fait sourire car lorsque j'ai commencé à piloter des motos, en 1987, les fabricants d'écriteaux n'étaient pas étonnés de devoir y graver « Usine de motos ». Elles ont toutes fermé. Des dizaines, et peut-être jusqu'à 100 au fil du temps, sont apparues puis ont disparu. Et personne n'aurait imaginé que cela pourrait changer. Ce que peu de gens savaient, à l'époque, c'était que l'industrie de la moto britannique allait être de retour. En 1987, ce n'était encore qu'un germe d'idée. En 12 mois il y eut les employés. D'ici 1991 il y eut la production. Si, en 1987, vous aviez demandé à la plupart des britanniques si une entreprise de motos britannique pouvait être créée de zéro, qu'au bout de 20 ans elle produirait 50 000 motos par an et, ce qui est encore plus fort, que ses clients trépigneraient d'impatience en attendant la livraison de leur moto, ils auraient dit « aucune chance ». Pourtant, c'est un fait. Et voici quelques-uns des personnages qui ont rendu cela possible.





GUY CAMPTON – INGÉNIEUR DE PRODUCTION

Les employés de Triumph sont plus que des numéros, c'est clair. Le style de management de John Bloor le garantit. Mais certains employés sont fiers d'être des numéros. Guy Campton lui-même se qualifie d'« employé numéro 16 ». Les deux principales usines de Triumph, énigmatiquement nommées Factory 1 et Factory 2 (Usine 1 et Usine 2), compte actuellement 900 employés. Ils n'étaient que 16 lorsque Guy a intégré la société. Et nombre d'entre eux sont toujours là. Le fait que des employés restent aussi longtemps en dit long sur la société. « Qu'est-ce qui me motive à revenir chaque jour ? Les motos. J'en ai depuis l'âge de dix ans et j'en ai un garage rempli. En plus, chaque journée est différente. »

En tant qu'ingénieur de production, Guy travaille entre le studio de design et l'atelier afin de garantir que la production se déroule aussi impeccablement et efficacement que possible lorsqu'un nouveau modèle entre sur la chaîne de production. « Je m'implique de la conception jusqu'à la production en série. Je contribue à indiquer comment la moto sera construite. Comment quelque chose se rattache à autre chose ». Comme tous les anciens, Guy a vécu un véritable voyage. « La première étape fut l'installation de la chaîne de production et de voir les premières motos en sortir. Mais je me rappelle également de l'incendie qui a anéanti l'usine d'origine. Je ne travaillais pas ce jour-là et, en trois jours, elle fut reconstruite. »

Comme de nombreux employés, Guy pilote une Triumph. En ce moment, il est sur sa troisième 675. « J'ai regardé mon moteur se monter. Pas parce que je ne faisais pas confiance à la chaîne, mais parce que je le pouvais. C'était mon nouveau-né. »

KAREN TEBBS – OPÉRATRICE EN ATELIER DE PEINTURE

Les employés tels que Guy ont le privilège de choisir la couleur qu'ils veulent pour leur moto. (Guy pilote une Daytona 675 bleu métallique). Toutes les Triumph, dont la sienne, sont peintes selon des standards bien précis et la quantité de finitions manuelles réalisées dans ces usines résolument modernes est incroyable. L'atelier de peinture Factory 1 en est l'exemple le plus absolu. Réservoirs, panneaux et selles voyagent sur la ligne serpentine, recevant des couches de préparation et de base. Les couleurs changent, le matériel est nettoyé, un vernis transparent protecteur est appliqué et la carrosserie est chauffée à 75 degrés pendant 23 minutes. Puis elle est remise entre d'autres mains alors que les « de-nibbers » traquent la moindre imperfection et appliquent les étiquettes.

L'opératrice d'atelier de peinture Karen Tebbs est de-nibber. Karen, employée numéro 34, a reçu la lettre lui signifiant son embauche chez Triumph en 1991, le jour de son 21ème anniversaire. « Je suis originaire de Hinckley et j'aime mon travail. Lorsque j'ai intégré la société, nous construisions cinq à dix motos par semaine. » Karen et ses collègues prennent en charge chaque pièce de carrosserie et l'inspectent très soigneusement. Si une quelconque amélioration ou correction est nécessaire, le défaut est indiqué et la pièce recule de deux ou trois stations de travail afin de revenir parfaite.





Page précédente : Guy Campton
Ci-dessus : Gary Devine
À gauche : Karen Tebbs

« JE PENSE QU'UN CERTAIN SENS ARTISTIQUE EST NECESSAIRE, MAIS AUCUN PEINTRE NE RESSEMBLE A UN AUTRE. JE PEUX REGARDER UN RESERVOIR CREE AU COURS DE CES 15 DERNIERES ANNEES ET RECONNAITRE QUI L'A PEINT. » GARY DEVINE





Ci-dessus : Matt Woolridge
À droite : John Startin



GARY DEVINE – CHEF D'ÉQUIPE EN ATELIER DE PEINTURE

En termes d'usines de motos, les Triumph sont à la pointe du modernisme, mais cela ne signifie pas qu'elles soient fabriquées par des robots. Une grande qualité et une production de volume moyen demande toujours la main de l'Homme, et il faudrait plusieurs robots pour reproduire les talents de Gary Devine.

Ancien employé de Meriden et quatrième génération de sa famille chez Triumph, Gary travaille à Hinckley depuis 1991. Je suis hypnotisé par son pinceau-brosse en forme de queue d'écureuil alors qu'il la trempe dans la peinture argentée et la fait glisser sur un réservoir. « Je pense qu'un certain sens artistique est nécessaire, mais aucun peintre ne ressemble à un autre. Je peux regarder un réservoir créé au cours de ces 15 dernières années et reconnaître qui l'a peint. » Bien entendu, il n'a pas besoin de le faire, mais il pourrait tricher car chaque réservoir est signé par l'homme qui l'a peint. Retirez votre selle et regardez à l'arrière des vis du réservoir sur le châssis si vous ne me croyez pas.

MATT WOOLRIDGE – CONTRÔLE QUALITÉ

Matt Woolridge est la preuve que Triumph n'est pas seulement peuplé d'employés travaillant ici depuis plus de 15 ans. Il a pourtant déjà une histoire. « Mon grand-père, mon père et mon oncle travaillaient tous à Meriden. Je travaille ici depuis sept ans, depuis l'âge de 16 ans. Je travaille au contrôle qualité dans le service des moteurs, mais on vient juste de m'attribuer un poste dans l'atelier de développement. » Le visage de Matt s'illumine à cette idée. Travailler dans l'atelier de développement est l'une des principales ambitions dans l'usine. Ce pilote à temps partiel d'une Daytona 675 devra travailler sur des modèles que le public ne verra pas pendant deux ou trois ans. « J'ai hâte. »

JOHN STARTIN – OPÉRATEUR DE GESTION DES MATÉRIAUX

C'est un peu comme se balader dans Manhattan Street. Les gratte-ciel marron grimpent au-delà des nuages. Des tours bien ordonnées remplissent l'entrepôt bloc après bloc. Il s'agit, en de nombreux points, du cœur de l'usine. Les séquenceurs, chargeurs et trieurs du service de gestion des matériaux tels que John Startin travaillent nuit et jour pour fournir à l'usine tout ce qui est nécessaire à la construction d'une moto complète, et ce toutes les trois minutes. Avez-vous déjà vu des abeilles dans une ruche ? Voilà ce à quoi cela ressemble. Il est difficile de saisir ce qui se passe et comment cela se passe sans incident, mais tout est contrôlé par des codes à barres sur des boîtes en plastique. « J'ai fait tous les boulots dans les magasins », déclare John, qui lui aussi a rejoint Triumph il y a 18 ans. L'usine fonctionne quatre jours par semaine en été et cinq jours en hiver, pour la création de nouveaux modèles susceptibles de répondre à la demande accrue du printemps suivant. Le passage de quatre à cinq jours par semaine est imminent. « Je ne suis pas impatient que cela arrive », dit John. « Les vendredis sont les jours où je pilote ma Thunderbird Sport. »

Personne ne peut prédire l'avenir, mais après une journée passée dans les deux immenses usines de Triumph, un sourire s'inscrit certainement sur mon visage à chaque fois que je ferai une grande ballade jusqu'à Hinckley. Cela arrivera à la seconde où je verrai l'écriteau « Usine de motos ».



LES CHARGEURS ET
TRIEURS DU SERVICE DE
GESTION DES MATERIAUX
TELS QUE JOHN STARTIN
TRAVAILLENT NUIT ET
JOUR POUR FOURNIR A
L'USINE TOUT CE QUI
EST NECESSAIRE A LA
CONSTRUCTION D'UNE
MOTO COMPLETE, ET
CE TOUTES LES
TROIS MINUTES



PHOTOS: CHARLIE TROMAN



GRÂCE À SA RÉPUTATION EN TERMES DE QUALITÉ, TRIUMPH PEUT COLLABORER ÉTROITEMENT AVEC LES GRANDES MARQUES DE L'INDUSTRIE DU MARCHÉ SECONDAIRE POUR CRÉER DES ACCESSOIRES SUR MESURE, TELS QU'EN TÉMOIGNENT LES SUPERBES NOUVELLES SUSPENSIONS **ÖHLINS** URBAN SPORTS

04

UNE QUALITÉ INCOMPARABLE

Comme vous l'avez sans nul doute remarqué, Triumph a travaillé dur pour nouer d'étroites collaborations avec les meilleurs fabricants mondiaux de pièces et de vêtements de moto. Ces dernières années, Triumph a commencé à commercialiser des composants Arrow exclusifs, dont des systèmes d'échappement et des réservoirs slip-on pour certaines de ses motos. Plus récemment, les lignes de vêtements déjà populaires ont été étendues aux combinaisons en cuir une pièce, deux pièces, bottes et gants Alpinestars de la marque Triumph.

Le dernier partenariat en date entre Triumph et Öhlins, spécialiste suédois des suspensions, a permis la création d'amortisseurs arrière pour la gamme Urban Sports. Le coordinateur international des ventes d'accessoires Triumph, Tom Scola, explique en quoi cela va compter pour les propriétaires Triumph. « Nous avons choisi de travailler avec Öhlins car il s'agit du leader incontesté dans le domaine des suspensions de motos. Ses produits sont très réputés pour leur performance et leur qualité remarquables. Comme Arrow, Öhlins bénéficie d'un solide pedigree sportif lui permettant de développer des produits capables de supporter les conditions les plus rudes. C'est grâce aux développements et améliorations de produit permanents entrepris par ces sociétés sur les pistes de course du monde entier que naissent les produits que les clients achètent. »

Les produits Öhlins sont synonymes de design, de technologie, de qualité et de performance. Aucun autre fabricant de suspensions ne bénéficie d'une telle force de marque. Il faut savoir que les équipes de premier plan MotoGP et World Superbike paient pour travailler avec Öhlins, ce qui en dit long sur

l'excellence technique de ses produits. « Nous avons commencé à négocier avec les responsables d'Öhlins en 2008 et avons été surpris de voir qu'ils étaient si bien informés sur nos motos. De toute évidence, ils avaient surveillé de près la forte croissance de Triumph année après année en tant que fabricant. » Les amortisseurs que Triumph introduit comme accessoires officiels ont été développés à la fois sur piste et sur route afin d'offrir un package optimal. Öhlins bénéficie d'un vaste laboratoire d'essais interne permettant de garantir une durée de vie et une performance hors pair des suspensions.

En outre, Triumph a soumis tous ses accessoires aux mêmes essais rigoureux. L'équipe qui réalise les essais est ainsi très occupée à faire évoluer et à évaluer constamment les composants. Mais dès qu'elle a découvert les suspensions Öhlins, elle a été impatiente de les installer sur les motos d'essai. Pour nous qui étions de retour à l'usine, c'était un parfait exemple de l'attrait et du prestige associé au nom Öhlins », déclare Scola.

« Toutes nos motos de sport sont largement reconnues pour leur excellent châssis équipé de suspensions et de freins de grande qualité. Mais il y aura toujours des propriétaires qui rechercheront ce petit quelque chose en plus, et c'est là que notre capacité à offrir le produit Öhlins devient importante », explique Scola.

« Bien entendu, il existe des marques meilleur marché, mais aucune n'offre tout ce que propose une suspension Öhlins. Nous pensons que ces amortisseurs représentent une excellente valeur par rapport à la concurrence. Les suspensions Öhlins augmente encore l'attrait de nos motos Urban Sport qui sont déjà des motos remarquables. Elles offrent tout ce dont un motard a besoin : qualité, adaptabilité, durabilité, performance et assurance. »

LES SUSPENSIONS ARRIÈRE ÖHLINS POUR LA GAMME URBAN SPORTS SONT DISPONIBLES DÈS À PRÉSENT. CONTACTEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE LOCAL OU VISITEZ WWW.TRIUMPH.CO.UK POUR EN SAVOIR PLUS.

TROP N'EST JAMAIS ASSEZ

NOUVELLE POUR 2010 ET, MAIS POURREZ-VOUS LE CROIRE, AVEC UNE ATTITUDE ENCORE PLUS PRONONCÉE, VOICI LA ROCKET III ROADSTER

L'émotion provoquée par l'apparition, il y a cinq ans, de la première Rocket III dans les concessions du monde entier, vient à peine de retomber. Dans le monde de la moto, la recherche, le développement et l'innovation sont incessants, et pourtant personne n'a réussi à égaler l'impact du vaisseau amiral de chez Triumph.

Et tous ceux qui pensaient que la Rocket n'était rien d'autre qu'une démonstration de savoir-faire, sous estimaient les ingénieurs de chez Triumph. En 2010, la gamme des cruisers cultes gagne encore en identité avec l'arrivée de la nouvelle Rocket III Roadster. Si vous en doutiez, jetez donc un œil sur cette photo. Elle n'a été ni retouchée avec Photoshop, ni modifiée, ni copiée et ni maquillée.

Chez Triumph, le tortionnaire officiel des pneus, Kevin Carmichael, est plutôt brutal côté accélérateur, il demande au pneu arrière Marathon Metzeler de 240 d'encaisser un couple de 221 N/m. C'est une augmentation de 14 % par rapport à la précédente Rocket III, une moto qui avait déjà la réputation de délivrer un

plus reculé transformant le cruiser pur en un formidable streetfighter poids-lourd gorgé de punch.

La Roadster donne un sentiment global de moto purement musculaire. Quant à la carrosserie, vous pouvez obtenir la couleur que vous aimez – tant qu'il s'agit du noir. Vous avez le choix entre Matt Black ou Phantom Black métallique. Et bien qu'il reste quelques touches de chrome profond, de nombreux autres composants – dont la fourche avant, le Té supérieur, les amortisseurs arrière et le cache radiateur – ont également reçu une peinture noire.

Le système d'échappement est également entièrement nouveau, avec un silencieux monté de chaque côté en remplacement des trois précédents. Point important, lorsqu'il s'agit d'une moto qui peut se vanter d'un couple supérieur à 200N/m, le Roadster a un châssis et des composants capables d'encaisser tout ce que le moteur peut leur faire subir. C'est pour cette raison que la gamme Rocket III est équipée en série d'un ABS sophistiqué qui a fait ses preuves.



couple de la puissance d'un tsunami. C'est aussi un couple maximum 3,5 fois plus important qu'une Supersport 600cc japonaise à plein régime. La puissance a également été augmentée de 9cv, passant à 148 cv à 4750 tr/min (106 CV en France).

Ce qui n'apparaît pas clairement sur cette photo, c'est que le Roadster a un nouveau système de gestion du moteur avec une ECU offrant deux cartographies fonctionnant sur le dernier logiciel Triumph. Il en résulte que les Rocket III 2010 sont plus maniables, plus faciles à piloter avec des reprises plus douces que les modèles qu'elles remplacent.

Sur les plans visuel et ergonomique, le Roadster se différencie de la Rocket originale sur plusieurs points, certains étant plus visibles que d'autres. Les repose-pieds

Ce système effectue plus de 100 calculs par seconde afin que le pilote puisse s'arrêter en toute sécurité, dans des circonstances extrêmes, sans bloquer les roues.

Le succès de la Rocket III a surpris un bon nombre de soi-disant spécialistes du secteur. Environ 18 000 Rockets ont trouvé preneurs dans le monde entier. Unique en son genre, elle a autant attiré les pilotes de cruiser que les amateurs de motos sportives pures et dures à la recherche de vitesse et de puissance à 12 500 tr/min.

La Rocket III Roadster a toutes les chances de devenir culte auprès d'un nouveau type de pilotes. Pour en savoir plus sur la Rocket III Roadster et voir Kevin Carmichael en action, visitez notre chaîne YouTube officielle : www.youtube.com/officialtriumph



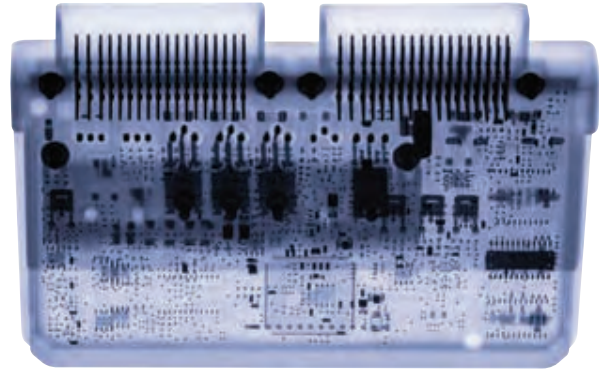
Bien sûr, vous n'êtes pas obligé de conduire une Rocket III Roadster de cette façon, mais c'est sympa de savoir que c'est faisable.

Les accessoires tels que le saute-vent, les rétroviseurs et les carénages du radiateur donnent à la Rocket III Roadster encore plus de présence.

PHOTOS: GARY FREEMAN/RED EYE



Radiographie de l'ECU d'une Street Triple. Des prises multibroches relient ce super-cerveau aux systèmes d'injection et d'allumage et aux nombreux capteurs équipant le moteur.



LE CERVEAU

CHACUN SAIT QUE SA MOTO EST EQUIPEE D'UNE ECU, MAIS A QUOI CA SERT? ELLE N'A NI LE CARACTERE EXPLOSIF D'UNE CULASSE, NI LA VIOLENCE MAITRISEE D'UN VILEBREQUIN NI LA BEAUTE COMPLEXE D'UN TRAIN DE PIGNONS. PETITE BOITE ELECTRONIQUE SANS INTERET, L'ECU (UNITE DE CONTROLE MOTEUR) EST LE VILAIN PETIT CANARD DES COMPOSANTS D'UNE MOTO. EN TOUT CAS, C'EST-CE QUE VOUS SERIEZ AMENES A CROIRE SI VOUS N'EN SAVIEZ PAS PLUS

En fait, l'ECU n'est ni plus moins que le cerveau de la Street Triple. Elle prend les décisions les plus excitantes en ce qui concerne les étincelles et le carburant, deux choses qui font du morceau de métal inerte qu'est votre moteur un groupe propulseur vivant, respirant et gorgé de puissance. Sans l'ECU, la Street Triple n'est guère plus qu'un joli bateau au mouillage. Grâce à elle, le ralenti rauque de la moto, son feulement à mi-régime et son hurlement aux approches de la zone rouge deviennent des réalités.

Autrefois, les motos n'avaient pas besoin d'ECU. Un simple calage d'allumage indiquait au moteur quand allumer l'étincelle et grâce aux lois de la physique, la quantité de mélange carburant – air augmentait à peu près à la même vitesse que votre accélération. Tout ceci était très analogique et se faisait de façon plus ou moins naturelle.

Mais les carburateurs et les rupteurs ne faisaient pas le poids face à la précision et aux technologies nouvelles qu'offrait le numérique. En théorie, un ordinateur était à même de fournir l'étincelle et la quantité de carburant optimales pour chaque position du papillon et à chaque tour de moteur. Le seul élément manquant était la personne capable d'établir quels étaient ces paramètres optimaux.

Chez Triumph, cette personne est Gary Oliver. En tant que chef d'équipe chargé de l'étalonnage et des émissions du système de gestion du moteur, Gary a la tâche d'imaginer toutes les situations que pourra connaître le moteur et de trouver une solution pour chacune d'entre elles.

La première solution consiste à placer une roue dentée sur le vilebrequin et une résistance sur la commande des gaz. Grâce à ces

simples capteurs, l'ordinateur identifie le régime moteur et sait ce que votre poignet droit est en train de faire. Mais ce n'est que le début. « Ensuite, il accédera à une banque de données pour décider de la quantité de carburant à injecter avant de modifier celle-ci en fonction de la pression et de la température de l'air, de la température de l'eau et de la tension de la batterie. » explique Gary.

Jusqu'ici, cela a l'air simple. Après tout, avant l'invention des calculatrices de poche, les écoliers faisaient la même chose, faisant des calculs complexes à l'aide des tables de logarithmes. Mais là où un écolier peu enthousiaste mettait environ une minute à trouver un logarithme dans un livre, l'ECU de la Street Triple doit choisir parmi environ 600.000 possibilités pour donner jusqu'à 1.400 instructions d'injection et d'allumage par seconde.

Mais ce n'est pas tout. « Il y a 24 dents espacées de 15° sur le rotor du vilebrequin, et l'ECU essaye de mesurer très précisément où se situe le bord d'une dent spécifique pour déterminer dans quelle position se trouve le vilebrequin et savoir si celui-ci est en train d'accélérer ou de décélérer. » poursuit Gary. « En outre, il peut y avoir des écarts ou des différences dans les données, il nous faudra donc les relire plusieurs fois et établir une valeur moyenne. »

Finalement, pour un cerveau humain, un vilebrequin qui tourne à 14.000 tours minute est déjà difficilement imaginable, mais pour l'ECU qui le sonde presque un million de fois par seconde, le même vilebrequin ne bouge qu'à la vitesse d'un glacier.



A LA VILLE *COMME* A LA CAMPAGNE

07

GLASGOW EST UNE VILLE EN PLEIN ESSOR ,
UNE DESTINATION A PART ENTIERE ET LA
PORTE D'ENTREE DES **HIGHLANDS DE L'OUEST**
POUR LES MOTARDS



TEXTE: GARY INMAN
PHOTOS: GRAEME BROWN



Lorsque je croise une moto, mon regard coulisse rapidement vers la droite comme le chariot d'une vieille machine à écrire. Je roule à 110 kmh sur une Triumph Street Triple R sur une route sinueuse, ils vont au moins à 80, ce qui veut dire que j'essaie de lire leur plaque d'immatriculation à près de 200 kmh. Il est temps que je me reprenne.

Je vis dans les Midlands, pas très loin du siège de Triumph à Hinckley et j'ai roulé pendant cinq heures, ne m'arrêtant que pour faire de l'essence. Quelle que soit votre nationalité, un trajet de cinq heures, c'est déjà pas mal. Depuis une heure, je suis obsédé par le pays d'origine de toutes les routières à deux roues que je croise. La majorité des plaques sont faciles à reconnaître, lettres noires sur fond blanc pour l'Allemagne, d'autres, noires sur fond jaune pour les Pays-Bas, un peu plus difficiles à identifier car elles ressemblent à celles des Anglais. A 200 kmh, impossible de distinguer les Suédois des Italiens. Je suis fasciné par la nationalité des motards qui roulent en même temps que moi sur la A82, il faut être sacrément accroché pour venir du continent jusqu'ici. Vous avez le choix entre une courte traversée de la Manche suivi d'un très long trajet, souvent fastidieux, ou une nuit à bord d'un ferry et un trajet, certes un peu moins abrutissant mais tout de même assez long.

Il ya beaucoup de motards par ici parce que la région des Highlands, en Ecosse, est, pour le touriste à moto digne de ce nom, l'une de celles qu'il faut avoir « vue avant de mourir ». Même sous un ciel bouché où le crachin menace, cet endroit est magnifique. A 160 km au nord de l'extrême limite de ce qui fut l'Empire Romain, se trouve Glasgow, point de départ de la A82. La Street Triple R progresse prudemment au milieu de la circulation matinale, remontant les files dans les bouchons. Avec un petit coup d'accélérateur à 4 000 tours, les pots optionnels Arrow émettent un aboiement pas vraiment aimable à l'intention des automobilistes un tantinet distraits. Les mains se reposent vite sur les volants et les voitures se serrent un peu à gauche pour laisser passer le grand guidon Magura. Un bref hochement de tête pour dire merci et me voilà parti, souvenir visuel et auditif et publicité subliminale pour les motos dans les embouteillages des heures de pointe.

La ville de Dumbarton, à peine distincte de l'agglomération de Glasgow, se termine brusquement ; comme si je venais de rentrer dans un pays différent. En cinq minutes, je me retrouve au bord du Loch Lomond et la conurbation du Grand Glasgow n'est plus qu'un lointain souvenir comme si elle n'avait jamais existé. À certains endroits, la route est tellement proche du bord du lac qu'il ne faut pas beaucoup d'imagination pour avoir l'impression de le survoler au ras de l'eau comme une mouette.

Il n'est pas encore 10 heures du matin, mais la route est déjà encombrée de cars de touristes et de voitures. Elle est aussi humide à cause de l'eau, ruisselant des collines, qui coule vers le lac sur le goudron criblé de trous. La route suit le Loch sur presque toute sa longueur d'une quarantaine de kilomètres. On ne perd de vue cette immense étendue d'eau qu'à de rares moments. Cette route est exceptionnelle et j'ai la moto idéale pour en profiter.

J'ai déjà traversé deux paysages très différents dans la matinée, et je comprends pourquoi « Bike », le magazine de motos le plus vendu en Grande-Bretagne, a élu la Street Triple et la Street Triple R à la première et à la deuxième place dans l'article consacré aux 100 meilleures motos de l'année.

Elle a tout ce que j'attends d'une 675, avec une position de conduite plus adaptée à une virée d'une journée. La position de conduite me convient parfaitement. Alors que mon regard se porte vers les pentes des éboulis, au-delà du lac d'un gris métallique, ma moto parfaitement équilibrée suit la route comme si elle était née ici et qu'elle y avait toujours vécu.

LA POSITION DE CONDUITE ME CONVIENT PARFAITEMENT.
ALORS QUE MON REGARD SE PORTE VERS LES PENTES DES
ÉBOULIS, AU-DELÀ DU LAC D'UN GRIS MÉTALLIQUE, MA MOTO
PARFAITEMENT ÉQUILIBRÉE SUIT LA ROUTE COMME SI ELLE
ÉTAIT NÉE ICI ET QU'ELLE Y AVAIT TOUJOURS VÉCU

A Tyndrum la route bifurque, l'A82 continue jusqu'à Fort William et au-delà vers le nord, tandis que l'A85 se dirige à l'ouest vers Oban et le ferry qui dessert l'île de Mull. Je veux être de retour à Glasgow ce soir et je

prends donc à gauche pour passer au fond d'une vallée. La route est en rase campagne, avec une bonne visibilité ; on peut y rouler rapidement. Cela fait 60 km que je vois des panneaux annonçant les « Highland Games ». J'évalue les risques, présume que la majorité des policiers sera occupée ailleurs et je mets la poignée dans le coin sur quelques kilomètres. Je laisse derrière moi, pour le plaisir de quelqu'un d'autre, le murmure grave des pots surélevés qui remplit mon casque depuis Glasgow. Mes coudes se plient et mon buste s'incline au rythme de la montée du compte-tours. Le pare-brise optionnel me protège bien du vent. Bientôt la route semble planer au-dessus du Loch Awe.

Pendant un moment, les parois imposantes de la vallée remplissent ma visière, puis l'horizon s'élargit et la route change de couleur. Les autorités locales ont gentiment répandu du Shellgrip sur une succession de grands virages. Ce truc à la couleur et la texture du papier de verre et offre une bien meilleure adhérence, quel que soit le temps, que le goudron noir habituel. Je m'accroche et garde le rythme, bien qu'une partie de mon cerveau se demande pourquoi, et j'enchaîne les droites-gauches-droites à la corde. « Tu vois, j'aurais même pu aller plus vite, » dis-je à mon cerveau dubitatif.

A 8 km d'Oban, jolie ville côtière un peu trop touristique, je décide d'éviter la foule et je quitte l'A85 pour jeter un coup d'œil au Connel Bridge, puis je rebrousse chemin.

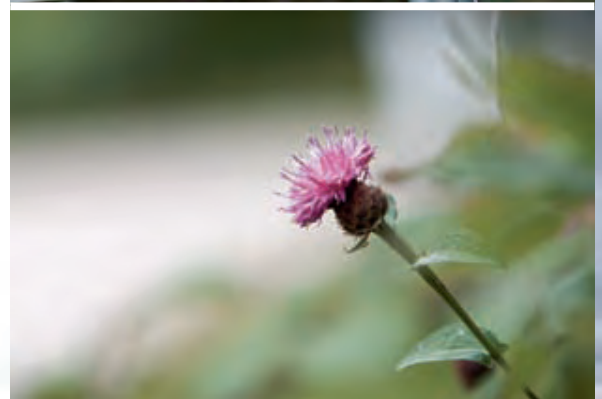
Je n'ai pas touché aux suspensions entièrement réglables, mais elle se comporte parfaitement sur l'excellent revêtement de l'A85. Si parfaitement en fait, que le seul mot qui s'impose est « stabilité ». Elle ne vibre pas, ne pique pas du nez et reste docile. Elle n'est pas non plus trop ferme sur les parties cahoteuses autour du Loch Lomond. Il est rare que la suspension d'une nouvelle moto offre un compromis aussi formidable.



Je m'arrête sur une petite aire de stationnement pour aller voir de plus près le Loch Awe. Un homme sort de sa nouvelle Mercedes pour discuter avec les occupants d'une voiture garée derrière lui. Il porte la tenue complète des Highlands : kilt, escarcelle en peau, Ghillie brogues, la totale. C'est comme s'il avait été planté là par l'Office du Tourisme pour que les visiteurs se disent qu'ils ont eu raison de venir jusqu'ici et qu'ils soient de bonne humeur même si le temps est couvert ; mais ce n'est pas du tout ça, c'est la journée des Highland Games. Les gens du coin sont comme ça. Il ne leur en faut pas beaucoup pour se débarrasser de leurs slips, enrouler 14 m d'un lourd tartan autour de leurs tailles et glisser un couteau dans leurs chaussettes. A la fin de la journée, j'aurai vu six hommes en kilt. Une vraie balade de carte postale.

Cela fait longtemps que les Écossais accueillent chaleureusement les touristes ; depuis mon voyage précédent, ils ont mis en place des panneaux routiers bilingues en y ajoutant du gaélique pour s'efforcer, j'imagine, de promouvoir la langue. Pour moi, ça sent plutôt le truc de marketing que l'effort concerté.

Malgré tout, même les versions anglicisées des noms sont exotiques : Ardlui, Crianlarich, Upper Kinchrackine, the Bridge of Orchy. Pour un Britannique, le temps d'aujourd'hui n'a rien d'exotique. Il fait partie de notre vie, au même titre que notre déception pendant la Coupe du Monde, le fait de faire la queue et d'écouter la BBC. Ce qui rend le nombre de motards étrangers encore plus surprenant. Le temps c'est comme la loterie. Ici, il peut être glacial et avoir l'air menaçant, même en plein milieu de l'été. La vague impression d'être dans une région reculée, en tout cas je n'aimerais pas être dans une région plus reculée que ça sur une Street Triple R, est renforcée par le fait que les stations-service sont de plus en plus rares et de plus en plus éloignées ; elles prennent donc de plus en plus d'importance. À chaque fois que je suis passé par Glasgow, je me suis arrêté à Tyndrum à la station-service de la Green Welly Stop. Il y a là un parking réservé aux motos qui vont et viennent sans arrêt. Il est rare de ne pas trouver de motos sur le parking pendant la journée, et pendant le week-end, il y en a tellement que vous pouvez à peine circuler.



JE N'AI PAS TOUCHÉ AUX SUSPENSIONS ENTIÈREMENT RÉGLABLES, MAIS ELLE SE COMPORTE PARFAITEMENT SUR L'EXCELLENT REVÊTEMENT DE L'A85

Notre Street Triple R a été totalement équipée d'accessoires officiels : cache silencieux Arrow ; kit saute-vent et visière ; dossier ; sabot moteur ; réservoir de liquide de frein avant anodisé ; ergots arrière Arrow et les tous nouveaux levier de freinage et d'embrayage ajustables. Gary porte des gants Alpinestars AS1, une veste AS2 et des bottes AS1, le tout conçu par Triumph.



ALORS QUE LA LUMIÈRE VIENT À MANQUER, MA CHANCE FAIT DE MÊME. LA PLUIE QUI AVAIT ÉTÉ MENAÇANTE TOUTE LA JOURNÉE SE MET FINALEMENT À TOMBER. EN QUELQUES INSTANTS, JE SUIS TREMPÉ JUSQU'AU CALEÇON. OÙ VAIS-JE TROUVER UN JOLI KILT SEC POUR ME CHANGER ?

J'ai besoin de sans plomb et d'une soupe. L'une des spécialités locales et la Cullen Skink. Je n'en ai jamais goûté, mais une soupe de poisson fumé avec un petit pain et du beurre seront parfaits à l'heure qu'il est. Les premières cuillerées ne me font pas changer d'avis. Si j'ai un jour un troisième enfant, il pourrait bien s'appeler Cullen Skink Inman.

Ce n'est pas la première fois que je viens ici à moto. Venir ici, c'est comme sentir l'odeur d'une recette favorite de votre enfance : vous vous souvenez du goût mais pas de tous les ingrédients. Il y a des millions de nuances de vert, des chutes d'eau blanches comme du dentifrice tombant en cascade sur des centaines de mètres, et il y a toujours quelque chose de nouveau que je n'avais pas remarqué la fois d'avant parce que je cherchais à doubler cette caravane ou que je roulais en groupe sans quitter du regard la moto qui me précédait. Pour se lasser de l'A82 et de l'A85, cela prendrait un sacré bout de temps.

J'ai quitté Glasgow pendant les heures de pointe et j'y retourne au même moment. Je passe devant des demeures seigneuriales et je me gare sur la rive de la Clyde pour regarder cette architecture audacieuse que chaque ville européenne en expansion se doit d'avoir. Il y a, sur la rive sud, l'IMAX en forme de « palourde », l'immeuble de la BBC, le Glasgow Science Centre and Tower, et « Armadillo », le Scottish Exhibition Conference Centre au nord. Mais Glasgow est une ville tournée vers le ciel. Ses programmes de relogement ont vu la démolition d'infâmes immeubles. De tailles moyennes, ils étaient exigus, démodés et détestés, au moins par ceux qui devaient y habiter. Un programme incessant de « plans » de relogement a créé une forêt de tours, à un tel point qu'à une époque, il y en avait plus à Glasgow que dans n'importe quelle ville d'Europe occidentale.

Glasgow a une réputation non usurpée de ville portuaire difficile. Et, tandis que la plupart des industries qui bordaient la rivière sont allées droit dans le mur, elles ont laissé comme héritage un plan de ville en forme de grille, exactement comme celles d'Amérique du Nord.

Alors que la lumière vient à manquer, ma chance fait de même. La pluie qui avait été menaçante toute la journée se met finalement à tomber. Tomber. Tomber. En quelques instants, je suis trempé jusqu'au caleçon. Où vais-je trouver un joli kilt sec pour me changer ?



CHRIS RYAN

AUTEUR ET ANCIEN MEMBRE DU SAS, IL AIME SA ROCKET III ET TROUVE QU'IL EST « EXCITANT » DE SE FAIRE TIRER DESSUS

Pourquoi vouliez-vous devenir membre du SAS ? Pour un fantassin, appartenir au SAS est le sommet de votre carrière. A cette époque, dans les années 80, les seuls membres de l'armée britannique à être en opération appartenaient au SAS. Je voulais donc en faire partie. J'appartenais à une section de montagne et je fus engagé pour devenir guide de montagne mais, en même temps, on nous apprenait à piloter des motos et des voitures tout-terrain et à sauter en parachute.

Comment êtes-vous arrivé à rentrer au SAS ? Je faisais partie des réservistes du SAS, mais à chaque fois qu'il y avait une expédition intéressante avec l'armée de réserve, je plaquais mon boulot et je me barrais. A l'époque, je travaillais comme apprenti mécanicien au service des pièces détachées sur des chantiers. Mon père finit par me dire « Ecoute fiston, rentre dans l'armée et arrête de perdre ton temps. ». Je suis rentré chez les parachutistes pour appartenir à une unité mère, puis je suis rentré au SAS.

Est-il difficile de rentrer au SAS ? C'est la sélection la plus difficile au monde. Elle dure six mois. Je l'ai passée au début des années 80 lorsque j'avais 23 ans puis j'ai été instructeur pendant mes deux dernières années passée dans l'armée. On vous teste d'abord en tant qu'individu, puis comme membre d'une équipe. Une partie du test est également psychologique. Il y a deux sélections par an avec 200 candidats à chaque fois. En général, il n'en reste que 5 % à l'issue de la sélection.

Quels sont vos souvenirs les plus marquants ? Et bien, il y en a des bons et des mauvais. La semaine où nous étions en cavale en Irak est restée gravée dans mon esprit. Ça a été une semaine interminable (il fait allusion à la désastreuse patrouille Bravo Two Zero pendant la première guerre du Golfe. Chris en parle dans son livre « Celui qui s'est échappé... ».) Aucune nourriture, très peu d'eau et une marche de 320 km par des températures inférieures à zéro de jour comme de nuit. Je m'en suis sorti grâce à plusieurs facteurs : l'entraînement, le moral... la peur est très motivante. Deux des huit gars sont morts d'hypothermie. L'hypothermie a de drôles d'effets. Le type avec lequel j'étais s'était résigné à mourir. Je me suis dit « C'est ce qu'on va voir ! Moi, je ne vais pas mourir. »

Parmi les mauvais souvenirs, il y a aussi un accident en chute libre alors que nous étions en France. Mon parachute s'est mal ouvert, une suspense passant au-dessus de la voilure, et je me suis mis à tourner. À cette époque, nous avions des parachutes ventraux ronds que nous ne pouvions pas diriger. Si je l'avais ouvert, j'aurais atterri au milieu de 30 hélicoptères sur le point de décoller. J'ai donc passé quatre bonnes minutes à me demander si j'allais me blesser ou me tuer au moment de l'atterrissage. J'ai été assommé par le choc et je me suis évanoui, mais je ne me suis cassé que la cheville. Les gars qui ont assisté à la scène ont dû croire que j'étais mort.

Ca avait l'air plutôt mouvementé. Ca a vraiment été les jours les plus heureux de ma vie.

Mais vous prenez toujours des risques, non ? Pour l'émission de télévision « Elite World Cops », je suis allé travailler avec toutes ces unités paramilitaires, j'avais l'impression d'être en vacances. Nous sommes allés au Kazakhstan, en Israël, en Pologne, au Mexique, en Colombie, au Brésil... Les expériences sud-américaines ont été les plus croustillantes. Si j'avais dû me faire tuer, ça aurait été là-bas. Au Brésil, je suis sorti d'un véhicule blindé et nous sommes restés sous le feu pendant 1 h 30. C'était assez excitant.

Votre vrai nom n'est pas Chris Ryan, n'est-ce pas ? C'est un pseudonyme choisi par deux autres personnes. Lorsque j'ai quitté le régiment, j'ai pris la décision de montrer mon visage mais je n'étais pas très enthousiaste à l'idée d'utiliser mon vrai nom parce qu'il y avait une menace bien réelle contre les membres du régiment, que ce soit de la part de l'IRA ou des trafiquants de drogue en Colombie. Il y avait pas mal de gens que nous avons empêchés de tourner en rond pendant plusieurs années. Dans ses mémoires, dans lesquelles il m'appelaient Chris, le général de la Billière avait donné des détails sur mon évasion d'Irak. C'est l'éditeur qui a choisi le nom Ryan. Aujourd'hui, c'est vraiment pénible ; lorsque je suis sur un plateau de télévision les gens utilisent mes trois noms : celui du personnage que j'incarne, mon pseudonyme et mon vrai nom.

Dernièrement, vous avez utilisé un nouveau pseudonyme... Ah, ah ! Vous voulez parler de Molly ? Ma maman était à l'hôpital et dans les dernières semaines, nous avons passé beaucoup de temps à parler pour maintenir son cerveau en activité et nous avons inventé l'histoire de deux familles vivant dans un village de pêcheurs écossais. Au moment de son décès, nous étions arrivés à la fin de l'histoire et je l'ai racontée à mon éditeur. Il a voulu l'éditer, mais ce n'était pas une histoire de Chris Ryan, j'ai donc utilisé le nom de ma tante maternelle, Molly Jackson.

Vous avez écrit des autobiographies, des fictions, des documentaires, des histoires d'amour et des livres destinés à un jeune public. Que préférez-vous ? À notre époque, il y a encore beaucoup trop d'enfants qui quittent l'école sans savoir lire, c'est un vrai scandale. Avec les collections Code Red et Alpha Force, je suis donc un modèle un peu inhabituel qui incite les garçons à lire. Les réactions des enfants me réchauffent le cœur. Les livres que j'écris pour les adultes ne sont pas des chefs-d'œuvre de la littérature, ce sont des livres pour les vacances. Par contre, vous pouvez influencer la vie d'un jeune de 11-14 ans par le biais de ses lectures.

Vous êtes un acteur, vous écrivez des fictions télévisées, vous présentez des émissions de télévision, vous dirigez une société qui forme des gardes du corps, vous faites des séminaires de motivation et vous écrivez deux livres par an : Quand trouvez-vous le temps de faire de la moto ? J'ai toujours possédé des motos. Mon père avait une Triumph Tiger Cub qu'il avait modifiée pour faire du tout-terrain. J'ai commencé avec une Honda 50 et j'ai eu des motos japonaises jusqu'à ce que je rentre dans l'armée. De retour à la vie civile, j'ai acheté une



Triumph T595, mais la différence de vitesse et de comportement était incroyable et sans doute trop importante pour que je me remette à apprendre à piloter, donc j'ai acheté une Tiger puis une Rocket III que j'ai maintenant depuis trois ans. La Rocket m'a laissé muet d'admiration. C'est un vrai monstre.

Comment utilisez-vous la Rocket ? Je vis dans les Alpes, et même si je roule souvent en troisième, je pense que cette moto est parfaite. Elle a aussi les pots d'échappement droits. Lorsque je quitte la maison pour aller en ville, je coupe les gaz pour l'entendre gronder lorsque je suis en roue libre. Le bruit est génial. Lorsque je roule en France et que la police m'arrête, on me dit « Monsieur, votre moto fait trop de bruit. », je réponds « Et alors ? Elle est légale en Angleterre »

Je l'utilise tout le temps. Ma fille m'a rendu visite l'été dernier. Nous sommes allés à Chamonix, c'était super. Mais c'est un vrai démon ; vous jetez un œil dans votre rétroviseur, elle est penchée sur votre épaule et vous lisez sur ses lèvres « Plus vite, plus vite. »

J'aime tellement cette moto que je veux m'en acheter une en Amérique, comme ça, je pourrai en faire lorsque je travaillerai là-bas.

Qu'est-ce que vous préférez chez elle ? Je pense que son look est son point fort. Tout le monde regarde ce moteur. Mais il y a aussi les performances. Si un gamin arrive à ma hauteur sur une superbike pour me chauffer et que je me sens d'humeur un peu joueuse, je mets la poignée dans le coin et là, je peux vous dire qu'il n'y a pas grand monde qui puisse me suivre.

Est-ce que vous pensez en changer ? Je ne m'en séparerai jamais. C'est une moto que l'on garde. Je l'adore. Je préférerais en acheter une autre plutôt que de vendre la mienne. J'aime bien les Rocket qui ont été customisées et transformées en « street racers ». J'en ai vu quelques-unes sur Internet et elles ont vraiment l'air méchantes.

Que représente la moto pour vous ? Pour moi, c'est la liberté, le risque, la vitesse et l'excitation. La moto, c'est la détente.

A close-up, low-angle shot of a Triumph motorcycle. The image focuses on the headlight assembly, which features a chrome grille with the 'TRIUMPH' logo in a serif font. The headlight is painted in a two-tone color: light blue on top and red on the bottom. Above the headlight, the handlebars and a chrome mirror are visible. The background is dark, making the metallic and painted parts of the motorcycle stand out. The overall mood is sophisticated and classic.

LA SEULE *ET UNIQUE*

09

TEXTE: BEN MILLER
PHOTOS: JAMES CHEADLE

BONNEVILLE, LE PLUS CÉLÈBRE NOM DANS L'UNIVERS DE LA MOTO, A ENCORE ÉVOLUÉ EN 2009.
VOICI L'HISTOIRE DES 50 PREMIÈRES ANNÉES DE LA BICYLINDRE LA PLUS POPULAIRE DU MONDE

Réservoir deux tons, badge
Harmonica et double carburateur,
moteur haute performance.
Les ingrédients qui ont permis
d'établir une légende.



T120 DE 1959

Avec la Bonneville, qui a marqué la naissance du nom le plus populaire de l'univers de la moto, Triumph a simplement répondu à ce qu'attendaient les amateurs. Lancée en 1959, cette moto avait quelque chose de basique, une version à carburateurs double-corps de la populaire Tiger T110 avec un vilebrequin monobloc convenablement renforcé.

Le résultat était une moto d'usine conçue pour les fous de vitesse. Même le nom de cette nouvelle Triumph était facilement justifiable. Peu de mots de la langue française évoquent aussi nettement le caractère « trompe-la-mort » de la Bonneville – nom du désert de sel de l'Utah, qui est depuis presque 100 ans le théâtre de la noble poursuite des records de vitesse terrestre.

Mais alors que ses caractéristiques faisaient d'elle une infaillible gagnante, la T120 de 1959 ne connut pas en réalité un énorme succès au départ, en particulier en Amérique. Ceci provoqua une certaine consternation à Meriden, qui était alors aussi attachée au potentiel commercial du marché des États-Unis que l'Amérique l'était aux produits de la firme britannique. Vendues comme des routières, les bicylindres Triumph étaient très compétitives sur les chemins de terre, les rallyes routiers et les événements tout-terrain longue distance. Rétrospectivement, on dit souvent que la modification, en 1960, de l'esthétique de la moto de 1959, explique l'augmentation des ventes qui a suivi. Mais, malgré les garde-boue classiques, la nacelle de phare étrangement baroque et la fourche sans protection, voir aujourd'hui une Bonneville de la première heure revient à découvrir le joli minimalisme de la conception des motos britanniques de l'âge d'or.

La T120 de 1959 est une machine simple et attachante, qui réussit la prouesse d'être à la fois puissante et légère. Elle est également dotée de magnifiques détails, depuis les splendides moulages du moteur bicylindre parallèle aux parfaits assortiments de couleurs du réservoir deux tons. Selon les collectionneurs, une véritable Bonneville de 1959 vous coûtera quelques 12 000 livres sterling (environ 13 000 euros) : plus que n'importe quelle réédition ultérieure du modèle.

Mais en matière de moto, la valeur ne compte pas au regard de la qualité de conduite, et à cet égard, la Bonneville 1959 ne déroge pas à la règle. Les versions ultérieures offrent sans aucun doute une meilleure maniabilité grâce à une construction plus rigide, à des cadres renforcés et à des fourches supérieures, mais une T120 d'époque a un caractère résolu et affamé de vitesse que les années n'ont pas réussi à ternir.

Avec ses doubles carburateurs Amal grands ouverts, le moteur de 650 cm³ tire beaucoup en exploitant les quatre vitesses de la moto dans le glorieux grondement d'un moteur de compétition. Et bien qu'il atteigne difficilement la précision d'un tireur d'élite, le châssis est presque aussi performant. Il laisse le pilote enthousiaste souiller le caoutchouc du repose-pied pour former de fantastiques courbes sombres sur n'importe quelle route, tout en exigeant qu'il surveille ses limites de stabilité en pleine vitesse.

Oui, une Bonneville de la première heure vibre comme un marteau piqueur, le frein à tambour avant 8 pouces exige une certaine anticipation et vous laisserez des traces d'huile partout où vous stationnerez, mais si l'un quelconque de ces inconvénients vous trouble, vous n'êtes pas sur la bonne moto.



T120 DE 1966-67

Bien que Meriden n'ait jamais cessé de développer la Bonneville après son lancement, en modifiant son cadre, sa motorisation et son freinage tous les ans, c'est en 1966 que les performances de la Bonneville ont connu sa plus grande évolution. De nouveaux pistons ont permis au rapport de compression de passer à 9:1 et, conjugués à un guidon plus léger et à une meilleure aspiration grâce à des arbres à cames conçus pour la course et de plus gros carburateurs, ils ont contribué à transformer le caractère de la moto. Triumph a sacrifié le raffinement en faveur de la puissance et de la performance. La Bonneville avait toujours été rapide mais la bien plus rapide incarnation de 1966/1967 fut une révélation, qui a permis à Meriden de connaître la période de ventes la plus prospère de son histoire.

L'ingénieur de course de Triumph, Doug Hele, contribua beaucoup à donner à la très retouchée Bonneville le châssis adapté à sa toute nouvelle vitesse. Hele changea l'angle de chasse de 25° à 28°, une modification importante et fondamentale qui néanmoins accompagnée d'une foule d'avantage. L'ajustage de la géométrie améliora la distribution du poids de la moto, tout en lui faisant également gagner en stabilité et en linéarité de la direction. Et pousser une moto de 1966, avec sa direction plus lourde, était une expérience vraiment plus physique qu'auparavant – sur une moto, l'agilité et la stabilité s'excluent mutuellement ; les ingénieurs doivent donc choisir ce qu'ils doivent sacrifier en fonction du type de moto qu'ils sont en train de concevoir – le résultat immédiat fut un châssis plus fiable et en fin de compte plus rapide à tout point de vue. Jouant également leur rôle, un bras oscillant plus large permettait l'adaptation de pneus plus larges pour plus d'adhérence, tandis que les chapes de direction donnaient plus de rigidité à la direction.

Heureusement, étant donné les avancées dans tous les autres domaines, le frein avant fut également considérablement amélioré. Le système à tambour à simple mâchoire comprimée fut conservé, mais un nouveau design lui offrit une surface de freinage bien plus importante et donc une plus grande puissance d'arrêt. Le résultat final était une moto bien supérieure à la précédente T120.

À partir de là, les critiques furent unanimes, en particulier depuis que la Bonneville avait gagné en esthétique. Alors que l'allure négligée de la moto de 1959 avait été presque immédiatement adoptée, la moto de 1966 mit la Bonneville sur la voie de l'immortalité esthétique, avec un réservoir à carburant plus élancé et plus beau, un nouveau badge de réservoir plus moderne et de beaux garde-boue en acier inoxydable. Tout comme les acheteurs, la presse spécialisée fut très étonnée, clamant qu'aucun autre produit sur le marché n'offrait un tel mélange de performance, de style et de fiabilité. Bref, les magazines de l'époque ne tarirent pas d'éloges, tout comme ils l'ont fait cette année avec le lancement de la première révision majeure de la 675 Daytona, tout aussi conçue pour ses performances.



DEPUIS 1959, EN PASSANT PAR LES ANNÉES 70, JUSQU'À AUJOURD'HUI. LA DERNIÈRE BONNEVILLE SE EST UNE MOTO À INJECTION RÉSOŁUMENT MODERNE QUI N'A PAS OUBLIÉ SES RACINES. LES NOUVELLES JANTES EN ALUMINIUM MOULÉES SONT INSPIRÉES DE LA T140D DE 1979. IL EST PEU PROBABLE QUE LA MOTO SPÉCIALE SILVER JUBILEE DE 1977 INSPIRE UN JOUR UNE BONNEVILLE DE HINCKLEY, ET POURTANT...



T140 DE 1973

Au bout de presque 15 années d'évolution centrée sur le moteur de 650 cm³ de la T120, l'introduction de la T140 750 fut aussi importante qu'inévitable. Tant de choses avaient changé depuis 1959 ; au début des années 70, les 750 cm³ de haute performance traquaient le paysage motocycliste. Triumph avait fait de même mais rencontra des problèmes, notamment un manque de contenu sur les moulages des cylindres pour les justifier et des craintes concernant la façon dont le moteur pourrait gérer les vibrations accrues et la pression sur les composants qui accompagneraient inévitablement l'amélioration de la performance. Le plus gros problème était pourtant l'argent – alors que l'industrie motocycliste britannique se réveillait des jours glorieux avec un mal de tête du diable, cet élément précieux manquait.

Lorsqu'arriva la T140V 750 en 1973, elle le fit en deux vagues : d'abord la 724 cm³ et, après l'arrivée de moulages convenablement modifiés, la 744 cm³. Mais à cause d'un manque de financement, la 750 haut de gamme n'était guère plus performante qu'une 650 cm³ de base. Ce n'est qu'en équipant le moteur d'arbres à came plus doux et d'un rapport de compression réduit (7.9:1 sur les motos britanniques) que la 750 put acquérir une fiabilité acceptable. Pour cette raison, sa performance fut en réalité exagérément cachée par le meilleur des T120 650 cm³, du moins en terme d'absolu ; il faut admettre que la 750 prenait l'avantage en ce qui concernait la puissance et la maniabilité de milieu de gamme.

Mais, tout comme la 850 Notron Commando offrait une alternative plus élancée et moins tendue à la très nerveuse et toujours partante 750, la T140 trouva des amateurs. Et tandis que peu auraient argumenté que la T140 était plus jolie que n'importe laquelle des 650 l'ayant précédé, les créateurs de Triumph connurent quelques moments d'inspiration lorsqu'ils eurent le dos au mur, notamment avec la TSX, une belle moto inspirée de l'usine Yamaha, avec de jolies peintures, des roues de toute beauté et une direction très appropriée pour un moteur toujours charmant mais démodé. Même les motos standard avaient souvent une belle esthétique, comme la nouvelle Triumph l'avait tacitement admis avec sa Bonneville 2009, qui tire son inspiration de la T140D de 1979.

Après la suppression de la T120 de la gamme Triumph en 1976 (la 650 avait réussi à rester 17 ans en production), la T140 Bonneville survécut pendant l'effondrement de l'industrie motocycliste britannique autrefois puissante, ainsi qu'à certaines des années les plus tumultueuses de la moto, tout en gagnant des subtilités telles que les freins à disque à l'arrière et à l'avant, un levier de vitesse au pied droit et un démarreur électrique. Lorsque John Bloor acheta le nom Triumph, la production de la Bonneville fut confiée à la société britannique indépendante Racing Spares, qui continua à fabriquer des T140 « Devon Bonneville » jusqu'en 1988. Mais la Bonneville était vouée à revenir.

BONNEVILLE SE 2009

Il est sur une routière sportive japonaise de 1 400 cm³ à refroidissement liquide plus puissante que certains porte-avions. Je suis sur une bicylindre parallèle rétro à refroidissement par air avec des pneus étroits. Le long des 225 kilomètres de la spectaculaire Route Napoléon qui relie Grenoble à Grasse, en France, aucune compétition n'aura vraiment lieu. Et cela se vérifie dès la première véritable ascension : mon ami double un car de tourisme comme une fusée alors que je reste coincé à respirer la fumée de son diesel. Mais une heure plus tard, il ne parvient tout simplement pas à me faire vaciller alors que l'on descend une route particulièrement tortueuse et très éprouvante pour les freins où s'enchaînent les virages en épingles, peut-être 15 d'affilée. Ici, la Bonneville 2009 de Hinckley le rattrape allègrement, l'arrière de sa moto se rapprochant jusqu'à me faire obstacle. Depuis 2001, année de sa résurrection très médiatisée dans le cadre du renouveau de Triumph, le côté rétro assumé de la Bonneville n'empêche clairement pas cette dernière d'être une championne des pointes de vitesse sur la route.

Depuis le premier jour, la nouvelle moto connaît des ventes record – d'abord en version 790 cm³ et aujourd'hui en version 865 cm³ – et elle continue son ascension grâce à une belle esthétique et à une fantastique prise en main : légère, agile et linéaire dans sa conduite, elle bénéficie également de la stabilité qui caractérise de façon unique les Triumph de Hinckley.

Pour 2009, la Bonneville a été révisée et inspirée de la machine des années 1970. Elle gagne de splendides jantes à sept rayons en alliage coulé, une ergonomie ajustée incluant une selle plus basse (de 740 mm seulement) et d'élégants silencieux mégaphones. Les nouvelles touches de style concernent des détails tels que les ailettes de refroidissement usinées avec soin sur le moteur résolument moderne de 865 cm³ et les convaincants boîtiers de papillon de l'injection de style « carburateur ». Déjà belle, la moto devient ainsi une machine stupéfiante, en particulier dans la série SE (compte-tours, badge de réservoir chromé et capots moteur polis) avec peinture deux tons Pacific Blue/Fusion White.

Dans une époque de complexité inutile et de progrès discutable, où les voitures se conduisent presque toutes seules et où même les motos « gagnent » l'ouverture à distance du verrou de sécurité, la commande de traction et les ordinateurs de bord pour lesquels la NASA aurait été prête à tuer au moment où la T120 dominait, la Triumph Bonneville se distingue en tant que machine aux objectifs honnêtes : un moteur, un réservoir à carburant entre les roues, une dose de superflu ; il vous suffit de l'enfourcher et de rouler...

Grâce à un moteur bicylindre Thunderbird 650 cm³ au méthanol/nitro, le record du monde de vitesse à moto de 1956 s'est établi à 344,67 km/h.



Images utilisées avec la gracieuse permission
de J.R. Nelson Archive

LA TEXAS *CEEGAR*

Le Texas Ceegar est le papa de tous les streamliners, un magnifique missile sur roues venu représenter en un véhicule la poursuite glorieuse, même si légèrement inutile, des records de vitesse terrestres sur la courbe monotone de la Terre. C'est également la moto qui a donné son nom à la Bonneville – l'importance de l'héritage est impossible à quantifier.

Dans les années 50, un groupe de texans commencèrent à construire une machine capable d'établir un nouveau record de vitesse terrestre sur deux roues. Il s'agissait de l'ingénieur Stormy Mangham, du pilote Johnny Allen et du tuner Jack Wilson. Ils commencèrent naturellement avec l'une des motos de série les plus puissantes à leur disposition, la Triumph 650 cm³ bicylindre, et la poussèrent bien au-delà que tout ce qui a jamais quitté Meriden dans un tacot. Le

moteur du Ceegar restait normalement aspiré mais employait du carburant au nitro-méthanol et un ajustage extensif pour donner au streamliner la puissance dont il avait besoin pour battre un nouveau record du monde à moto en 1956 : 344,67 km/h. Le moteur employait également un double carburateur, une configuration qui, bien que plus élégante que la configuration simple carburateur, contribuait néanmoins à donner au moteur du Ceegar le souffle facile dont il avait besoin pour obtenir une bonne puissance.

Deux périodes clés de l'histoire du Ceegar – le désert de sel de Bonneville, le lieu du record du monde, et la configuration à double carburateur – allaient devenir une partie de la sagesse de la Bonneville, et les deux furent fondamentaux pour les réussites ultérieures de la moto routière.



LE TEMPS PASSE

TRIUMPH A COLLABORÉ AVEC LE LÉGENDAIRE
FABRICANT DE MONTRES SUISSES TAG HEUER
DANS UN PROJET UNIQUE : LA CRÉATION D'UNE
« BONNEVILLE HEUER » SPÉCIALE ET EXCLUSIVE

Triumph travaille en permanence avec les meilleurs fournisseurs de pièces de l'industrie automobile pour créer ses nouveaux modèles. Nous travaillons également avec des sociétés telles qu'Öhlins et Arrow pour étendre la gamme d'accessoires homologués de qualité supérieure Triumph. Mais il arrive parfois qu'une occasion se présente, sans entrer dans l'une ou l'autre de ces catégories, notamment pour un projet exclusif. Après ces collaborations avec des sociétés d'envergure mondiale et avec des personnalités telles que Paul Smith et les motos Belstaff conçues par Ewan McGregor, Triumph s'est associé à l'une des marques de luxe les plus prestigieuses du monde, TAG Heuer.

La TAG Heuer Bonneville est dotée d'une carrosserie bleue et orange exclusive, inspirée de la voiture de sport Porsche 917 pilotée par le personnage campé par Steve McQueen dans le film « Le Mans ». La vedette à quatre roues du film a également inspiré la montre Monaco, éditée à

l'occasion du 40ème anniversaire de TAG Heuer. L'association entre Triumph et TAG Heuer résulte de leurs valeurs communes et de l'héritage de McQueen, qui avait un lien bien connu avec les deux marques. « Nous sommes ravis de faire partie de ce projet », déclare Neil Morley, directeur des communications de la marque Triumph. « La Bonneville et la TAG Heuer Monaco sont toutes deux des chefs-d'œuvre intemporels qui fêtent respectivement leur 50ème et 40ème anniversaire cette année. Les deux marques ont également un lien naturel avec Steve McQueen, qui portait à merveille une montre Monaco dans le film « Le Mans » et était réputé pour son amour des motos Triumph. »

La Bonneville Heuer a été récemment dévoilée à Paris par Lewis Hamilton, le Champion du monde de Formule Un et ambassadeur de la marque de montres. Elle sera exposée dans divers salons de la montre et chez les détaillants TAG Heuer dans toute l'Europe.



GAGNEZ

UNE TAG HEUER MONACO GULF EDITION LIMITEE

RARES SONT LES MONTRES AUSSI CÉLÈBRES QUE LA TAG HEUER MONACO. IL S'AGIT, TOUT COMME LA TRIUMPH BONNEVILLE, D'UNE ICÔNE INCONTOURNABLE. CES DEUX CLASSIQUES ONT ÉTÉ IMITÉES MAIS CELA N'A AFFECTÉ NI LEUR STATUT NI LEUR INFATIGABLE POPULARITÉ. ET TRIUMPH MAGAZINE A RÉSERVÉ L'UN DE CES CHRONOGRAPHES EN ÉDITION TRÈS LIMITÉE À UN PRIX COMPÉTITIF POUR CE CONCOURS EXCLUSIF.

Pour participer au tirage au sort, il vous suffit de renseigner le formulaire joint, de répondre à la question du bas et de l'envoyer à l'adresse au verso.

ADRESSE AU VERSO

Politique de protection des données : Conformément à la loi sur la protection de la vie privée de 1998 (Data Protection Act), Triumph Motorcycles Ltd 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 21 ans et plus, à l'exception des salariés de Triumph Motorcycles Ltd, et de FMS Publishing. 2. Le prix concerne une montre Monaco Gulf TAG Heuer en édition limitée. 3. Une seule inscription par personne. 4. Le prix ne peut pas être échangé contre une somme en espèces et ne peut être cumulé à aucune autre offre. 5. La date de clôture des inscriptions est fixée au 19 Février 2010. 6. Le tirage au sort du vainqueur aura lieu le 24 Février 2010, celui-ci sera averti par téléphone dans un délai de sept jours. 7. Tous les concurrents acceptent impérativement de participer à toute publicité. 8. Seules les bonnes réponses pourront participer au tirage au sort. 9. Pour obtenir les coordonnées du vainqueur, il vous suffit d'adresser une adresse timbrée libellée à votre adresse, à FMS Publishing, New Barn, Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware, Hertfordshire, Angleterre SG12 7QA. 10. Triumph Motorcycles Ltd et FMS Publishing ne répondront à aucune correspondance concernant les détails du concours. 11. Triumph Magazine 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 ANNIVERSAIRE FÊTE LA
BONNEVILLE EN 2009.

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
SOUSHAITEZ-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 :
LIMITED EDITION TAG HEUER MONACO
GULF COMPETITION,
Triumph Magazine c/o FMS Publishing, New Barn,
Fanhams Grange, Fanhams Hall Road, Ware,
Herts SG12 7QA, Royaume-Uni

BONNE CHANCE !

Triumph REMERCIEMENTS

TRIUMPH NUMÉRO 006

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 Manton: CEO
Paul Taylor: Responsable Relations Publiques
et communication
Irene Mateides: FMS Publishing
Gary Inman: Rédacteur en chef

Imprimé par Stephens & George Print Group
Traductions assurées par Imprimerie Ltd

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

COLLABORATEURS

Plusieurs journalistes et photographes du monde de la moto, parmi les plus reconnus et les plus expérimentés ont collaboré à la réalisation de Triumph 006. Nous leur avons demandé quels étaient leurs livres de motos favoris.



Graeme Brown photographe de la Street Triple en Ecosse et de l'équipe de World Supersport en Allemagne. « J'aime beaucoup les livres de photos. Mes préférés sont ceux du photographe italien Mico Lazzari qui passent en revue chaque saison des Grands Prix Moto. Il voit les choses d'un œil différent, c'est vraiment intéressant. »



Charlie Gray photographe des usines de Hinckley et de John Bloor. « Comme je travaille dans l'industrie du cinéma et sur les plateaux de tournage, je lis surtout des scripts et n'ai guère le temps de lire de livres ; alors je dirais le script de « Easy Rider ». C'est génial, palpitant, drôle, triste et politique. »



Rupert Paul a écrit l'article sur la vie cachée des ECU. « « Hard Roads » de Stephen Davison, un livre photos sur les courses sur route en Irlande, un sport où il est autant question de douleur que de gloire. Ses textes sont aussi beaux que ses photos. »



James Cheadle a pris les photos de la balade de la Thunderbird, de Chris Ryan et des Bonnies. « Sans hésitation « Hell's Angels » de Hunter S. Thompson ; une histoire de vitesse, d'alcool, de drogues, de vie trépidante et hors du commun sous la plume d'un des écrivains les plus atypiques qui soit... »



Gary Inman a interviewé John Bloor et a conduit la Street Triple en Ecosse. « Il y en a une bonne douzaine, mais je dirais « 40 Summers Ago » de Rin Tanaka et Sean Kelly ; c'est l'histoire de l'équipe américaine courant sur Triumph lors de l'ISDT de 1964, celle où courait Steve McQueen. Un très beau livre. »



Tim Prentice designer de la Thunderbird, était de la balade sur la Highway 1. « « Jupiter's Travels » de Ted Simon, un goût de l'aventure et de la découverte qui vous donne envie de partir à l'inconnu, juste pour le plaisir de rouler et d'aller voir ce qu'il y a de l'autre côté de l'horizon. »



Mark Gardiner s'est baladé sur la Highway 1 au guidon de la Thunderbird. « Le mien « Riding Man », évidemment ; si je ne l'aimais pas, j'aurais du mal à convaincre quelqu'un de le lire. Si je n'ai pas le droit de citer mon propre livre, alors ce serait celui de Mike Hailwood « The Art of Motorcycle Racing ». »



Ben Miller, auteur de l'histoire de la Bonneville. « « The Art and Science of Motorcycle Road Racing » par Peter Clifford. Acheté il y a un an, je le lis à chaque fois que je vais aux toilettes. Un super mélange de trucs techniques, de portraits de pilotes et de détails sur les circuits, avec, en plus, les tracés de ceux-ci superbement dessinés à la main. Ça a un peu vieilli, mais ça montre que les motos sont aujourd'hui plus faciles. »



Gordon Ritchie revient sur la saison en World Supersport de Triumph. « « Motocourse 1984 ». Je ne savais pas que ce livre existait, jusqu'à ce que je tombe dessus dans une librairie de Glasgow. Cela tient de la bible motocycliste et de l'album photos unique en son genre, ce livre a changé le cours de ma vie de motard. »

TRIUMPH MAGAZINE EST LE MAGAZINE OFFICIEL DE TRIUMPH MOTORCYCLES LTD

© Copyright Triumph Motorcycles Ltd 2009 : 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.

Steve McQueen™ est un produit sous licence de Chadwick McQueen et du Terry McQueen Testamentary Trust. Représenté par Greenlight, LLC.
Marlon Brando™ & © 2009 Brando Enterprises, LP.

Triumph STEVE McQUEEN®

La SERIE LEGENDE TRIUMPH STEVE McQUEEN® s'étoffe encore, à l'occasion de la sortie de la collection Automne/Hiver 2009, avec le Blouson Edition Spéciale McQueen et un nouveau modèle de la collection de T-shirts si populaire. Ces deux modèles s'inspirent directement de ceux portés par McQueen's® lors des International Six Day Trials qui avaient lieu en 1964 de l'autre côté du « Rideau de Fer », en Allemagne de l'Est, et auxquels il prit part au sein de l'équipe américaine victorieuse.

Le Blouson McQueen est une version moderne de celui qu'il portait en 1964, avec un col montant et des renforts matelassés aux épaules et aux coudes comme cela se faisait alors. La technologie moderne y a ajouté une doublure étanche collée, donnant au blouson les performances d'un produit moderne tout en conservant le toucher et l'impression d'un tissu traditionnel. Le blouson est orné d'un badge « S McQueen » sur la poitrine et du numéro d'immatriculation de la moto sur la manche gauche. Une étiquette commémorative ISDT est cousue sur la doublure matelassée amovible.

Ces articles ainsi que tous ceux qui composent la nouvelle collection Automne/Hiver 2009 Triumph sont disponibles chez votre concessionnaire Triumph. Vous pourrez également vous y procurer votre catalogue de la collection vêtements Automne/Hiver 2009 Triumph.



La colección Steve McQueen®, que incluye las camisetas y la chaqueta de edición especial.

DES LEGENDES

inspirees par Marlon

BRANDO®

Nous avons créé une veste « Edition Spéciale », fidèle réplique de celle que portait Marlon Brando® dans le film culte « L'Équipée Sauvage », cher au cœur des motards. Cette veste fait partie d'une collection, officiellement estampillée par le trust des héritiers Brando® qui, outre un t-shirt homme et un t-shirt femme, comprend une édition à tirage limitée d'une photo de Brando® prise lors du film.

Ce véritable film culte, qui date de 1953, mettait en scène le personnage de Johnny Strabler, joué par Brando®, leader du « Black Rebel Motorcycle Club » (BRMC), et sa Triumph Thunderbird 6T. Cette veste en cuir, avec « Johnny » brodé sur la poitrine et le badge BRMC patiné dans le dos, est en tous points identique à l'originale.

Ces articles ainsi que tous ceux qui composent la nouvelle collection Automne/Hiver Triumph sont disponibles chez votre concessionnaire Triumph. Vous pourrez également vous y procurer votre catalogue de la collection vêtements Automne/Hiver Triumph.

