

PRISE DE CONTACT

TRIUMPH TROPHY 1200

PROMETTEUSE

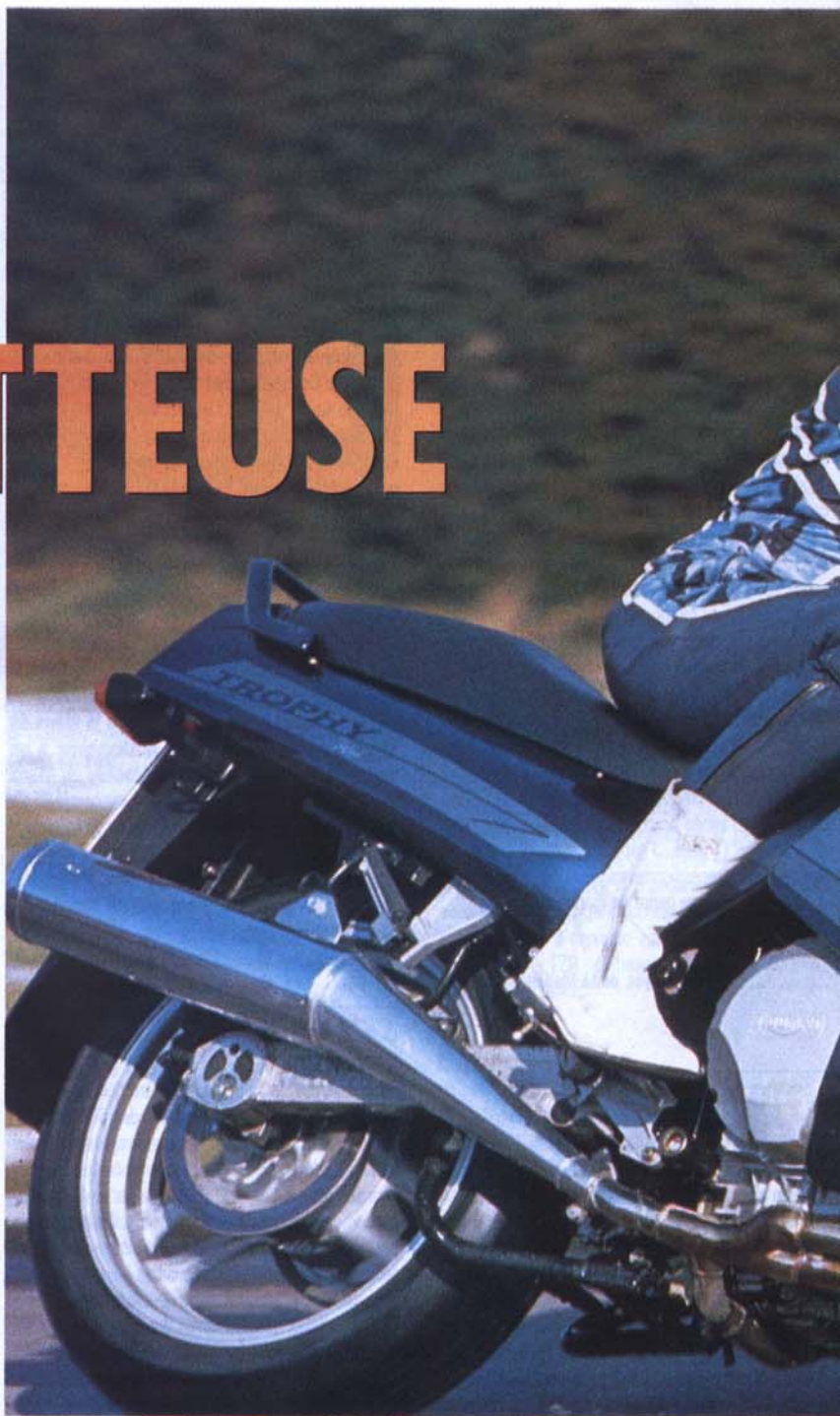
Après s'être fait longtemps désirer, l'industrie motocycliste britannique semble réellement renaître de ses cendres. La preuve : une première Triumph Trophy 1200 vient de sortir des chaînes. Nos confrères de Das Motorrad ont pu l'essayer.

Par Norbert Kappes, traduction Philippe Bovet, photos Jürgen Zerh.

Nous nous étions donnés rendez-vous à midi. Il est déjà deux heures. Aucune trace des gens de Triumph, qui devaient nous amener d'Angleterre le premier modèle de la Trophy 1200. Je suis impatient. Sceptique. Cela fait tellement longtemps que l'on attend le retour de Triumph. Peut-on encore y croire ? Cela fait des semaines que j'essaie d'obtenir ce rendez-vous, toujours remis à plus tard. Le doute s'installe dans mon esprit. J'ai prévu un essai d'une journée et demie, préparé un itinéraire offrant toutes sortes de difficultés pour bien jauger cette GT anglaise tant en ce qui concerne le comportement de la partie-cycle, que le confort ou les performances. Nous avons aussi emmené une CBR 1000 F, comme moto de référence. Mais la Triumph se laisse toujours attendre. Lentement, le soleil descend vers l'ouest. Enfin arrive un camion. Klaus Schader, le représentant Triumph pour l'Allemagne en descend : « *Je m'excuse du retard, encore et toujours ces douaniers qui voulaient...* »

Lourde mais maniable

La Triumph est là. Je suis rassuré. Il s'agit d'un modèle "First Edition", une pré-série de cent exemplaires qui seront livrés à cent clients allemands. Contrôles : pression des pneus, essence, huile. Tout est en ordre. Starter au guidon. J'appuie sur le bouton du démarreur. Le quatre cylindres démarre. Un son grave. Chaud. Ce bruit émis par le double échappement chromé me rappelle celui d'une Kawasaki ZX 10. Première. Je fais quelques mètres, quelques successions de S. Bien que le sol soit humide, je suis très surpris par le comportement de la Triumph, que j'avais imaginée pataude. Bien que lourde, la moto est très maniable. J'évite rapidement et facilement des



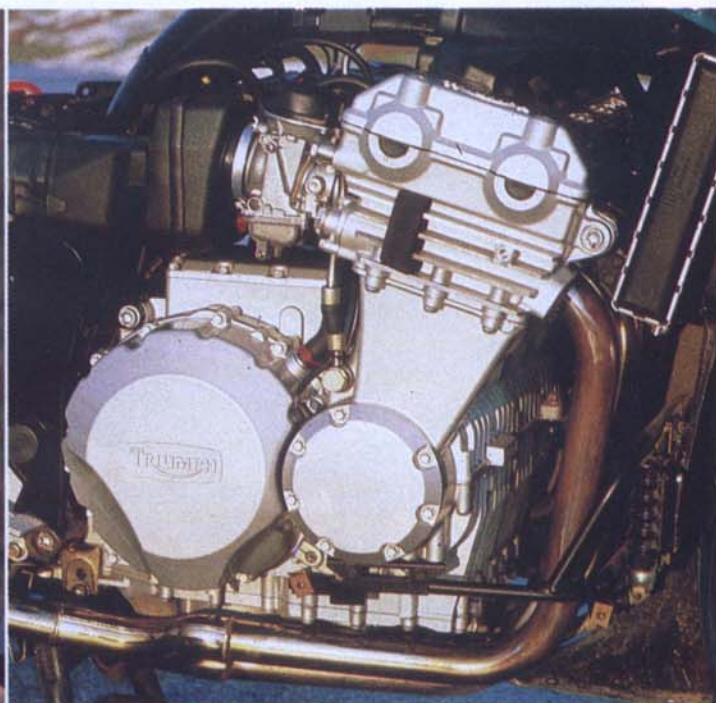
La Triumph GT est particulièrement maniable pour son poids. Sur bon revêtement, elle est précise et stable.

obstacles, sans devoir donner du muscle. En comparaison, la CBR est nettement moins maniable que la Trophy. « *Cela vous plaît ?* », demande déjà Klaus Schader, apparemment très impatient. « *Je vous en dirai plus demain soir.* » Nous partons vers notre parcours de test avec la Trophy et la CBR.

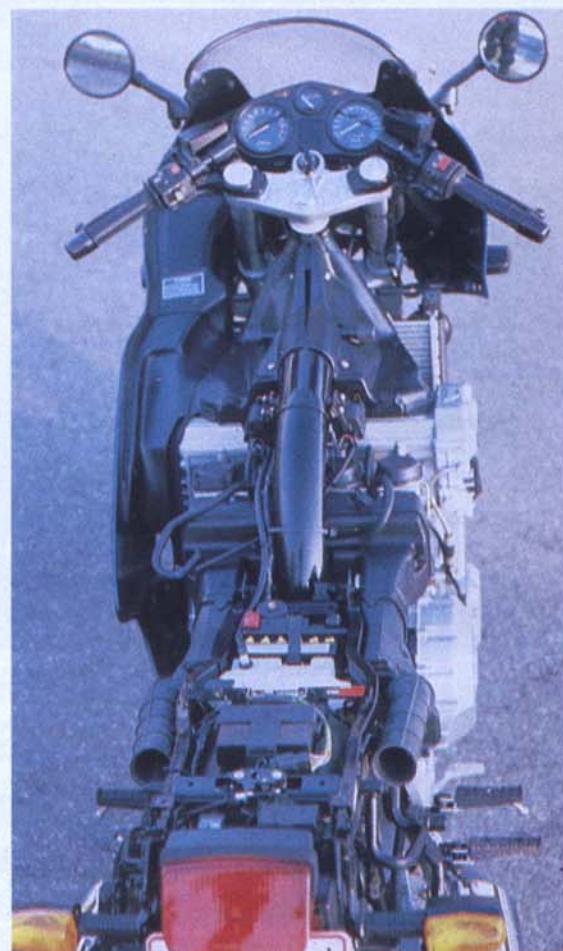
Position trop sportive

La météo y met du sien. Les petites routes choisies sont sèches et agréables. La Trophy se place bien dans les courbes. Même dans les enchaînements

rapides. La partie-cycle fait bonne impression. Mais rapidement, c'est la position de conduite qui me déplaît. Pour une Grand Tourisme sportive, les 800 millimètres de hauteur de selle représentent déjà une bonne hauteur. Je suis contraint de pencher le haut du corps vers l'avant. C'est trop de poids sur les poignets qui fatiguent vite. En fait, les repose-pied sont placés trop haut et les jambes sont trop pliées, comme sur une Honda RC 30. Bien sûr, des repose-pied haut placés permettent de ne pas frotter lorsque l'on prend de l'angle, mais sur la Trophy les talons touchent aussi les caches latéraux, assez volumineux.



Le gros quatre cylindres étonne par son calme et son fort couple à bas et moyen régimes. Plus haut, le comportement est moins vivant.



Le large moteur de la Triumph n'est pas en position centrale dans le cadre, mais est légèrement décalé. Les quatre carburateurs à dépression obtiennent leur air frais via des canalisations venant de l'arrière.

Waldemar, qui mène la CBR, monte en passager sur la Trophy: « A l'arrière aussi, les repose-pied sont placés trop haut. La position assise est trop penchée. Comme sur une GSX-R. » Un problème facile à résoudre, car il y a assez de place pour mettre les deux paires de repose-pied cinq centimètres plus en avant et trois centimètres plus bas sans pour autant pénaliser la garde au sol.

Légère de l'avant

Les petites routes deviennent mauvaises. Le goudron ressemble à un patchwork rafistolé de tous côtés. Plus d'une moto a montré les limites de ses suspensions sur ce parcours. Mais la Triumph s'en sort bien

en solo. La fourche Kayaba de 43 millimètres de diamètre travaille bien. En bonne entente avec le mono-amortisseur arrière. La présence d'un passager n'occasionne que peu de changements. La suspension arrière ne montre ses limites que rarement. A l'aide de la clé de dix de la trousse à outils, d'ailleurs bien fournie, on peut, après avoir ôté la selle, régler le combiné arrière. Cette moto surprend par son confort d'ensemble. Mais en conduite soutenue sur mauvais revêtement, des guidonnages apparaissent. Alors, la roue avant ne se place plus avec la même précision. La faible progressivité de la fourche et une répartition inégale des masses (47 % et 53 %) pourraient en être la cause. Klaus Schrader me dira plus tard que: « Ces problèmes sont connus de l'usine anglaise. Une solu-



Un design "made in England" particulier, mais pas pour autant révolutionnaire. Les repose-pied arrière placés haut, ainsi que la position très perchée sont un problème pour le passager.

à suivre, si l'on ne joue pas de la boîte. C'est encore plus flagrant sur l'autoroute. En accélération sur le dernier rapport, la Triumph laisse la Honda loin derrière. Mais à 190 km/h, on atteint déjà 6500 tours et le caractère du moteur devient plus timide. La Honda peut passer devant et disparaître. La Triumph a tout simplement une démultiplication trop courte. Un mal auquel il sera facile de remédier. Car, hormis ce manque de puissance en haut, la moto se révèle très stable. A l'exception toutefois des grandes courbes au revêtement irrégulier, où elle louvoie quelque peu. A l'opposé de la position de pilotage, le carénage a été assez bien pensé pour une conduite GT. Derrière la bulle assez haute, un léger courant d'air m'arrive au niveau des yeux. Mais aucune turbulence au niveau du casque. Seules les manches de ma veste claquent légèrement dans le vent. Quant aux freins, ils sont très efficaces. Certes, ils ne sont pas progressifs,

plutôt très durs et directs, mais l'habitude aidant, on s'y fait très vite. En fin d'après-midi, je ramène la Trophy à Klaus Schrader, qui bout d'impatience. Il veut mon point de vue.

Coup de chapeau quand même

Mettons de côté la position de conduite trop sportive pour une GT, les rapports de boîte trop courts et les irrégularités de tenue de route sur mauvais revêtement auxquelles Triumph veut remédier par un amortisseur de direction. Mis à part ces points, je dois néanmoins féliciter les ingénieurs britanniques. En partant de rien, ils ont conçu une moto qui, face à la concurrence, peut garder la tête haute. Bon début pour cette Trophy 1200. Mes compliments, Messieurs les Anglais. _____ N.K./Ph.B.

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : quatre cylindres en ligne quatre-temps refroidi par eau, double arbre à cames en tête entraîné par pignons, quatre soupapes par cylindres commandées par poussoirs, allumage électronique digital, quatre carburateurs à dépression de 36 mm, alésage/course de 76x65 mm, cylindrée 1180 cm³, compression de 10,6:1, puissance 100 cv (74kw) à 6500 tours, couple maxi 11,4 mkg à 6500 tours, boîte six rapports, embrayage à bain d'huile, transmission secondaire par chaîne à joints toriques.

Partie-cycle : cadre poutre en acier, le moteur étant un élément rigidifiant, fourche de 43 mm, bras oscillant en alliage léger, suspension arrière mono-amortisseur

actionné par biellettes, suspension arrière réglable, débattement avant 150 mm, débattement arrière 120 mm, double disque avant avec étriers quatre pistons, simple disque arrière avec étriers double piston, jantes en aluminium trois bâtons.

Dimensions et poids : empattement 1490 mm, hauteur de selle 800 mm, poids tous pleins faits 267 kg, contenance du réservoir 25 l dont 5 l de réserve, jante de 3,5x17 à l'avant et de 4,5x18 à l'arrière, avant 120/70x17, pneu arrière 160/60x18.

Prix en Allemagne de la 1200 Triumph Trophy : 18 390 DM. En francs : 60 700.



Les caches latéraux trop larges gênent. Leurs rondeurs énervent en conduite sportive. Il sera souhaitable de déplacer les repose-pied.

tion a déjà été trouvée. Sur les séries, tous les modèles, Trident, Daytona et Trophy, seront équipés d'un amortisseur MDS sur la colonne de direction.»

Un bon moteur

Avant ce test, je doutais de la stabilité du cadre à poutre centrale de la Triumph. Serait-il assez résistant pour une moto de 100 chevaux pouvant atteindre plus de 200 km/h? Waldemar me sort de mes états d'âme et me rappelle à la réalité: «Allons voir sur l'autoroute. Mais n'oublie pas que les gens de Triumph ne veulent pas que nous dépassions les 7000 tours.» De toutes façons, la puissance maximum du moteur, limitée à 100 chevaux, est déjà là à 6500 tours. La zone rouge commençant à 9500. Lors de la première journée de cet essai, je me suis déjà rendu compte que le moteur de la Trophy est très vif à bas et moyen régimes, au point que la Honda a du mal