

PRISE DE CONTACT

TRIUMPH TROPHY 900

TROPHEE A TROIS PATTES

Après la 1200 Trophy, Triumph propose une 900 trois cylindres, dont le poids inférieur ainsi que le prix et les performances tout à fait comparables pourraient bien faire une sérieuse concurrence à sa grande sœur dans ce créneau bien particulier. Nos confrères allemands ont pu l'essayer en avant-première et nous vous la présentons ici.

Essai Motorrad, traduction Jean Waysman.

■ Evidemment, ça n'a pas loupé. On essaie une moto anglaise, il pleut comme pache qui visse. Légende oblige! La tradition des motos anglaises pissant l'huile semble bien dépassée, en tout cas à Rosbach, près de Stuttgart, dans l'atelier absolument impeccable de l'importateur allemand où nous avons pris livraison de la nouvelle Trophy 900.

A priori, à part le 900 en gros chiffres sur le carénage, presque rien ne la distingue de ses grandes sœurs de 1200 cm³ à quatre cylindres, Trophy ou Daytona. Même au démarrage, le bruit déçoit un peu, on dirait vraiment un quatre pattes. Coup d'œil derrière le carénage: non, il y en a bien trois. En plus, ça paraît hésiter à prendre des tours. Bon, d'après le chef d'atelier, Jan Schluckebier, la 900 a été réglée plus pauvre que les 1200, et ne tourne vraiment bien qu'une fois assez chaude pour complètement enlever le starter.

Ça semble se confirmer à l'usage, après une ou deux bornes, le trois pattes tourne rond et ne semble pas

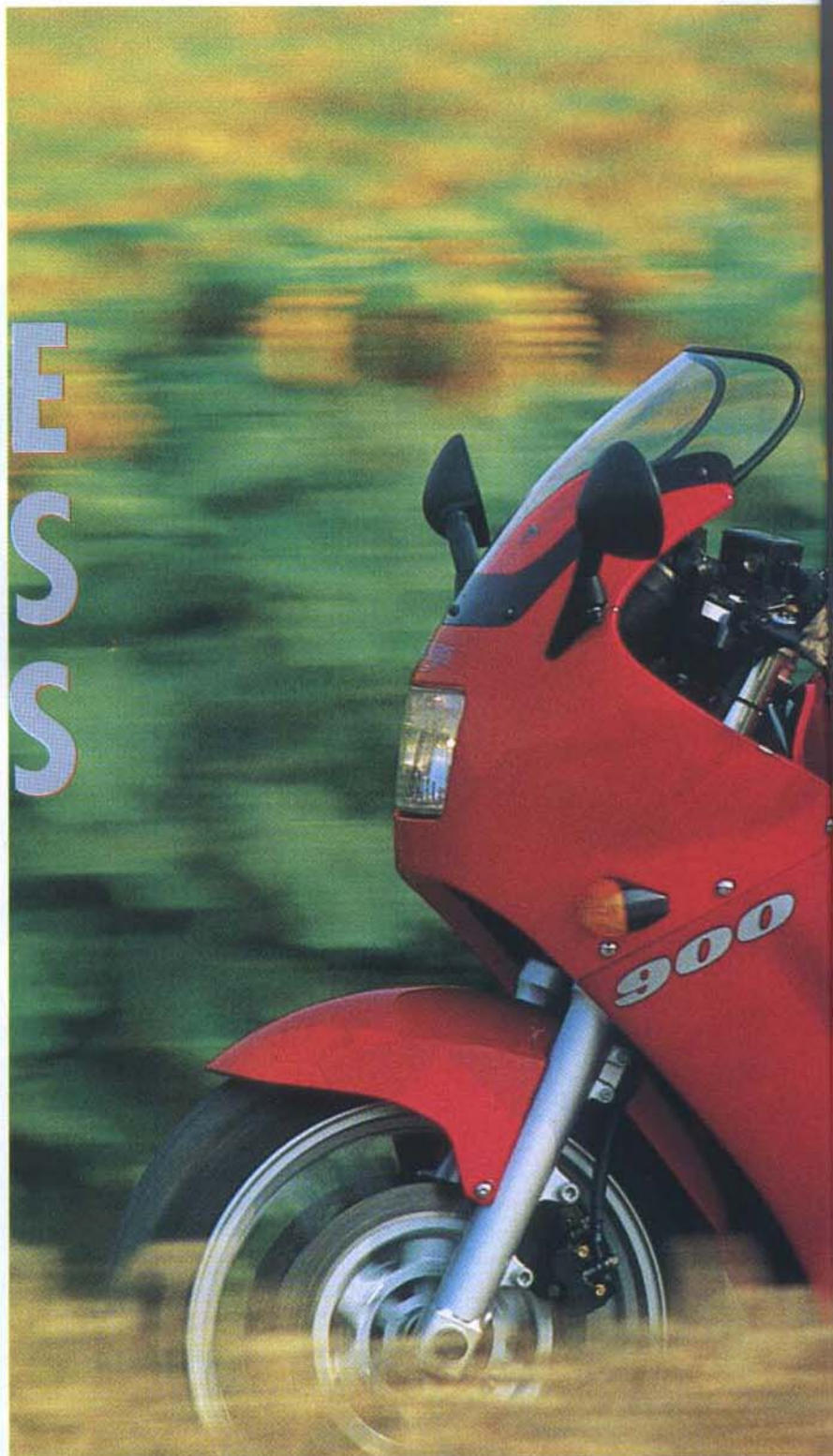
Malgré ses 259 kilos, la 900 Trophy s'avère tout à fait maniable.

plus vibrer qu'un quatre cylindres. Au premier abord, il tourne plus vite que ses frères. Ce qui est logique, puisqu'il a la même transmission primaire, la même boîte, mais une transmission secondaire de 46/17 au lieu de 45/18, donc nettement plus courte. En clair, cela représente 240 au compteur à 9700 tours. Pas plus, parce qu'après, on rentre en zone rouge et que le limiteur de régime entre en action. Ce qui représente quand même 230 km/h réels, comme l'ont prouvé les mesures, soit un chiffre très convenable pour une

grosse cylindrée bridée à 100 chevaux. La machine de l'essai sortant 104 bourriques à l'embrayage, le chiffre est dans la norme.

Une 1200 moins un

En fait, le moteur reprend les mêmes cotes que le 1200 quatre cylindres. Petite règle de trois, la différence de cylindrée s'explique par le cylindre en moins. Sa souplesse et son couple à bas régime sont tout à fait comparables, et il montre à haut régime un appétit à prendre des tours supérieurs au quatre pattes.





Cependant, il s'avère au chrono un tout petit peu moins puissant et moins performant que le 1200, mais il s'agissait d'une version presque libre, donc à 113 chevaux. A la limite légale, compte tenu de son poids et de sa démultiplication plus courte, le 900 devrait largement tenir sa place.

Le réglage de carburation plus pauvre de la 900 se montre en tout cas efficace, puisque même sur un long parcours à fond, elle ne dépasse pas les 9,5 litres aux

Un tableau de bord complet et moderne, mais la bulle ne protège pas assez.





Le réservoir assez long gênera les petits gabarits. Quant au carénage, il ne risque pas trop la chaleur du moteur!

PERFORMANCES		
Vitesse maxi solo (1)	230 km/h	
Vitesse maxi duo	210 km/h	
Accélération [duo]:		
0-100 km/h	4,0 [5,1] s	
0-140 km/h	7,1 [8,9] s	
0- 400 m	12,1 [13,3] s	
0-1 000 m	23,1 [24,9] s	
Reprise en 6 ^e [duo]:		
60-140 km/h	11,0 [14,4] s	
Etalonnage compteur affichage réel	50	48
	80	76
	100	97
	130	124
Consommation mini	5,2 l/100 km	
	maxi	9,4 l/100 km
	moyenne	6,6 l/100 km
Autonomie théorique	374 km	
Consommation d'huile	pas mesurable vu la durée de l'essai	
Equipement	porte-bagages et valises prévus en option	
Coloris disponibles	anthracite métallisé, rouge vif, bleu carabes métallisé	
Garantie	1 an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité	
Prix	non encore fixé	

(1) Conditions d'essai: température 21 °C, vent nul.

DONNEES TECHNIQUES	
Première révision	800 km
Intervalle/révisions	tous les 5 000 km
Vidange/filtre à huile	tous les 10 000 km
Huile moteur	SAE 10 W 40
Bougies	NGK DPR 9 EA-9, écartement 0,8-09 mm
Huile de fourche	SAE 10, 586 cm ³
Filtre à air	élément en mousse
Chaîne	D.I.D. 50 ZY, 112 maillons
Jeu des soupapes à froid	adm.: 0,10-0,15 mm, éch.: 0,15-0,20 mm

cent, avec une moyenne de 6,6 litres, valeur tout à fait raisonnable (à comparer à la 1200 qui en consomme presque deux de plus).

Les deux modèles de Trophy sont d'ailleurs identiques, à part le moteur et l'autocollant du carénage. La position de conduite est donc la même, et elle n'est pas évidente. La selle est très haute, ce qui est gênant à l'arrêt, mais les repose-pied encore plus. Le réservoir de vingt-cinq litres est vraiment très long et tire beaucoup sur les bras. Les grands gabarits se retrouvent les jambes trop pliées; les petits auront du mal à poser les deux pieds à plat par terre et seront gênés par les guidons situés très bas. Cette traction et cet appui sur l'avant trop important risquent de rendre les longs parcours très fatigants. Quant aux passagers, ils seront encore plus gênés par leurs repose-pied que le pilote; on se croit vraiment sur une super-sport.

Le prochain modèle doit d'ailleurs avoir des repose-pied situés plus bas, ce qui ne grèverait absolument pas la garde au sol plus que correcte. Elle n'est en effet limitée pour l'instant que par le collecteur d'échappement ou la béquille latérale.

Quant au carénage, sa protection s'avère inférieure même au modèle "sport" qui équipe la Daytona. Les mains et les bras sont assez mal protégés du froid et de la pluie et, derrière la bulle, les turbulences et la pression s'avèrent vite pénibles.

Une routière confortable, mais...

Le cylindre en moins procure à la 900 une différence de huit kilos par rapport à la 1200. Ses 259 kilos en font quand même un gros morceau, comparable à une FJ 1200. Du moins en poids, car elle s'avère, une fois en route, nettement plus facile à manier que beaucoup de modèles de sa catégorie. L'entrée en courbe est

Une esthétique particulière, avec sa fourche de 43 mm qui ne correspond plus vraiment aux canons modernes.



aisée, les changements d'angle sans problème et la précision tout à fait convaincante.

Les pneus Dunlop montés d'origine se comportent tout à fait correctement en conduite normale, même rapide. Tenue de cap et stabilité sont au rendez-vous, même largement au-dessus de 200 (rappelons que cet essai a été effectué en Allemagne, et arrêtez de baver!). Les légers louvoiements qui apparaissent parfois sur les grandes courbes rapides d'autoroute ne sont absolument pas gênants et disparaissent presque instantanément. Sur les raccords de béton, on ressent parfois de petites vibrations du guidon, mais sans plus de conséquence.

Pourtant, la suspension est identique (comme le reste) à celle de 1200. La fourche Kayaba, avec ses fourreaux de 43 mm de diamètre, n'offre aucune possibilité de réglage. L'amortisseur central arrière, du même fabricant, est réglable progressivement (sans cran) en prétension et offre seulement quatre positions de réglage d'amortissement en détente.

Les deux éléments se comportent honorablement sur les irrégularités de revêtement et offrent un confort tout à fait convenable. Quand on est bien chargé, il suffit de positionner le réglage de prétension dans sa position la plus haute pour n'atteindre que rarement les limites de la suspension.

Cette option orientée vers le confort présente bien entendu des inconvénients. Sur route un peu défoncée, la fourche absorbe assez bien les irrégularités mais son amortissement un peu léger entraîne des dribblages qui nuisent à la précision du guidage. Sur les freinages appuyés, elle avale très vite ses 150 mm de débattement pour arriver en butée.

Le problème est différent avec l'amortisseur arrière. Son débattement négatif est trop faible et il ne peut pas suffisamment se détendre sur les bosses, et de ce fait allège trop la roue arrière et cause des patinages à l'accélération.

Comme sur la 1200, le frein avant n'est vraiment

L'arrière est sympathique, et tout à fait dans la ligne des machines actuelles.





Sous la selle, très accessibles, les boîtiers électroniques, les relais et les fusibles.

convenable qu'en solo. Son dosage est bon, mais il est trop dur à actionner et sa puissance trouve ses limites en duo. De plus, les freinages violents répétés provoquent des amorces de fading.

Soyons honnêtes !

Après toutes ces méchancetés, il faut quand même resituer le problème. La Trophy n'est pas une sportive pur jus, ne l'oublions pas. C'est une grosse touriste à tendance sportive, et, dans cette optique, ses performances sont tout à fait convenables et comparables sans rougir à celle de n'importe quelle machine moderne. Sa consommation est plus que raisonnable, les 25 litres du réservoir permettant, si on va jusqu'au bout des cinq litres de réserve (c'est pas conseillé, mais bon, si on aime pousser) une autonomie de près de 380 kilomètres.

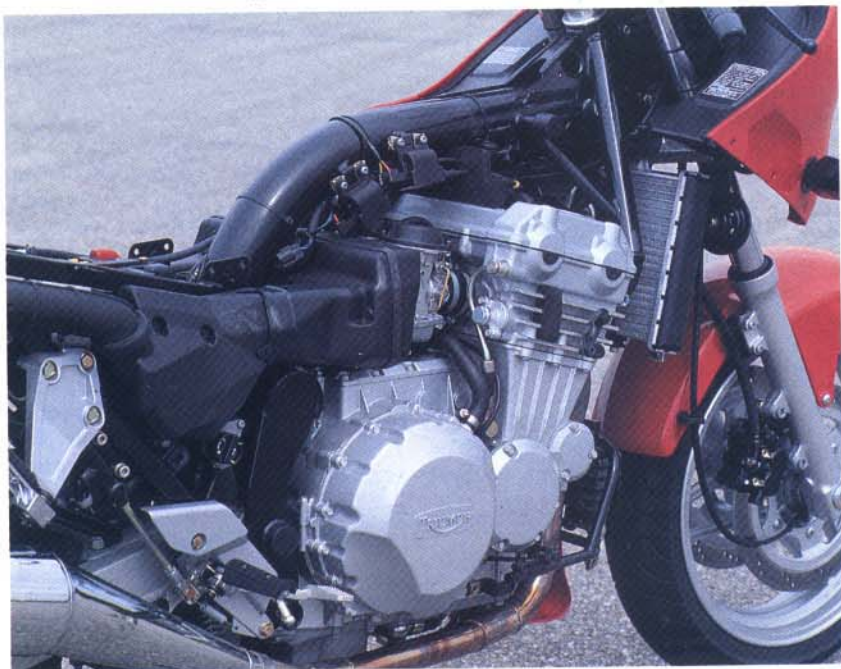
On pourra évidemment critiquer la protection parfaite, ainsi que la position de conduite fatigante sur longs

parcours. Bien entendu, en pilotage sportif, on risque d'atteindre assez vite les limites de la suspension, mais, encore une fois, ce n'est pas sa vocation. En fait, son plus gros problème vient de ses possibilités de chargement. 177 kilos de charge utile, ça ne laisse, dans l'hypothèse (allemande) de deux personnes de 80 kilos, que 17 malheureux petits kilos pour les bagages. Bon, le pilote français moyen est un peu moins lourd, mais ça ne fait vraiment pas beaucoup quand même. Donc, messieurs les anglais, tirez les premiers sur la suspension.

Quant au prix, il n'est pas encore annoncé, mais devrait se situer au niveau moyen de la catégorie. En fait, le prix allemand est d'environ 6000 F inférieur à celui de la 1200. Des performances tout à fait comparables, un poids un peu plus bas, et une technologie originale : des quatre cylindres, n'importe quelle japonaise en a ! Il se pourrait bien qu'avec cette 900, Triumph ait créé la plus grosse concurrente possible à sa 1200

JW.

Sous la grosse poutre centrale du cadre, le moteur, avec sa culasse qui nous rappelle quelque chose, développe 104 ch en version libre. Son comportement et son bruit rappellent vraiment un quatre cylindres.



FICHE TECHNIQUE

MARQUE	TRIUMPH	
Modèle	TROPHY 900	
MOTEUR		
Type	3 cylindres en ligne, 4 temps transversal, refroidi par eau, arbre d'équilibrage	
Distribution	2 ACT entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre actionnées par poussoirs	
Alimentation	3 carburateurs à membrane et boisseaux plats, \varnothing 36 mm	
Equipement électrique	allumage digital, alternateur 350 W, batterie 12 V - 14 Ah	
Cylindrée	885 cm ³	
Alésage x course	76 x 65 mm	
Rapport volumétrique	10,6 à 1	
Puissance maxi	100 ch à 9 500 tr/mn	
Couple maxi	8,3 mkg à 6 500 tr/mn	
Vitesse maxi du piston	20,6 m/s à 9 500 tr/mn	
TRANSMISSIONS		
Transmission primaire	par chaîne, rapport 1,75	
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	
Boîte de vitesses	à 6 rapports	
1 ^{er}	2,73	39,2%
2 ^e	1,95	54,9%
3 ^e	1,55	69,0%
4 ^e	1,29	82,9%
5 ^e	1,15	93,0%
6 ^e	1,07	100,0%
Transmission secondaire	chaîne à joints toriques, rapport 2,70 (46 x 17)	
PARTIE-CYCLE		
Châssis	poutre tubulaire centrale en acier, moteur suspendu participant à la rigidité de l'ensemble	
Angle de colonne/chasse	63°/105 mm	
Suspension avant	fourche télescopique, \varnothing 43 mm, débattement 150 mm	
Suspension arrière	mono-amortisseur à biellettes, réglable en précharge du ressort et détente hydraulique en 4 positions, débattement 120 mm	
Frein avant	double disque \varnothing 296 mm, étriers à double piston	
Frein arrière	simple disque \varnothing 255 mm, étrier à double piston	
Roues	en alliage AV : 3,50 x 17 ; AR : 4,50 x 18	
Pneus	AV : 120/70 VR 17 ; AR : 160/60 VR 18	
Monte d'origine	Dunlop K 455 FG/A ou Metzeler ME 1 MBS, pression 2,5 à 2,9	
CAPACITES		
Réservoir d'essence/réserve	25 litres/5 litres	
Carter d'huile (filtre compris)	3,5 litres (filtre 0,25 litre)	
DIMENSIONS ET POIDS		
Dimensions HT (L ; l ; h)	2 240 mm ; 760 mm ; 1 250 mm	
Empattement	1 490 mm	
Hauteur de selle	820 mm	
Rayon de braquage	6 150 mm	
Poids pleins faits	259 kg (47 % AV ; 53 % AR)	