

Que les nostalgiques qui espéraient quelque chose rappelant les sportives des années 60 soient restés sur leur faim à l'arrivée de la Thunderbird n'a rien d'étonnant. Ce modèle ne fait pas davantage référence au passé que les Daytona, Trophy ou Tiger actuelles. Bien que son esthétique n'ait rien à voir avec le genre chopper, la T-Bird est proche dans l'esprit des customs, ce qui s'explique parfaitement quand on sait qu'elle a été pensée en priorité pour le marché américain. Apparemment Triumph a visé juste puisque sa T-Bird a été très bien accueillie aux USA (et à la surprise générale a carrément emballé les Anglais). Lucas Bignon, designer de son état, fait partie du clan des mitigés : « A la sortie de la Thunderbird, j'ai pensé qu'ils faisaient encore un truc pépère, gros, lourd, pas très excitant. Ce n'était peut-être pas une erreur de leur part mais pour moi ce n'était pas abouti. J'ai voulu la rendre plus macho, moins chopper chochette. J'ai cherché à simplifier la partie arrière dans l'esprit des anciennes Rickman. En avançant dans le travail je suis arrivé à ce résultat avec une selle deux places et non mono comme l'aurait dicté l'influence années 60. »

Le charme opère

Le concessionnaire parisien La Folie Méricourt a été séduit par le projet qui permettait de changer radicalement la silhouette de la moto avec des modifications relativement limitées. Donc pas trop coûteuses. La moto complète est proposée à 75 000 F et ceux qui possèdent déjà une T-Bird peuvent la transformer en Tritan en achetant l'élément arrière (selle et caches latéraux) facturé 8 600 F (plus 1 200 à 1 800 F de peinture), une paire de bracelets de Speed Triple (1 300 F) plus quelques babioles pour monter le tout.

La Tritan possède incontestablement ce charme un peu vieillot des sportives anglaises d'il y a une trentaine d'années. Sans les tâches d'huile, ni les faux contacts dans le circuit électrique, ni les ampoules qui lâchent, bref sans les em-

merdes. En fait, le mode d'emploi et le comportement diffèrent assez peu de la Thunderbird. Dotée d'une direction légère, pas très haute de selle, bien servie par un moteur coupleux à moyens régimes, la Tritan est une moto sympa, facile en ville et efficace sur bonne

route. La position de conduite reste naturelle même si l'association bracelets-commandes aux pieds non reculées est un peu étonnante au début. Le freinage, juste suffisant sur la T-Bird, semblera sous dimensionné au propriétaire de Tritan désireux d'adopter un style

de conduite un peu plus agressif. Et le manque de confort de la suspension arrière d'origine, accentué par le maigre rembourrage de la selle, pénalise le plaisir de conduite sur mauvais revêtement. Dommage car cela exclut bien souvent les routes secondaires du champ d'action

Nouveau p pour la T-



Par son style la Tritan ravive le parfum oublié des café-racers d'autrefois. Mais elle reste une moto moderne, facile à conduire et pas capricieuse pour deux shillings.

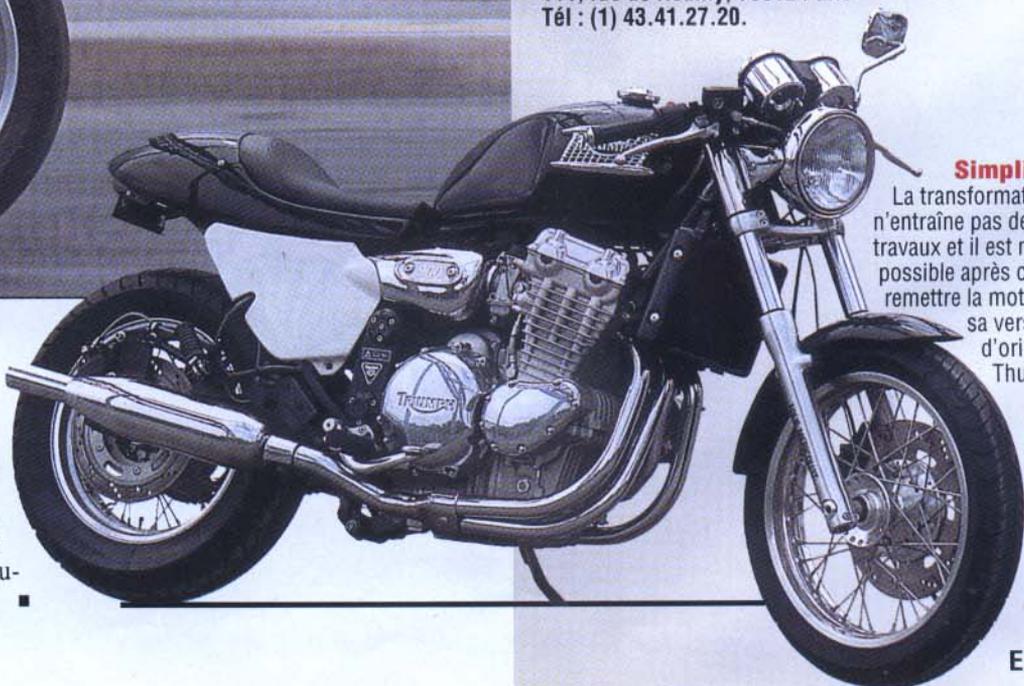
Plumage Bird

Pour ceux qui trouvent la T-Bird d'origine trop custom dans l'esprit, le concessionnaire parisien La Folie Méricourt a imaginé un kit qui donne à la Triumph un look plus sportif.

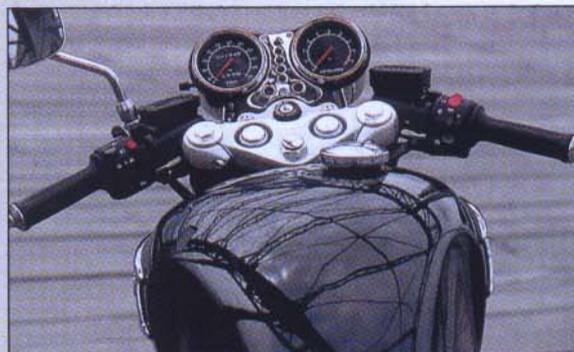
*Par Eric Maurice,
photos Bertrand Thiébault.*



de la Tritan alors que c'est vers elles que l'on aimerait spontanément se diriger. On l'aura compris, le changement esthétique n'a pas métamorphosé la Thunderbird en sportive, ce qui n'empêche le charme particulier d'opérer.



Retour aux sources La 900 Tritan est allée retrouver celles qui l'ont inspirée à l'occasion des coupes Moto Légende à Montlhéry.



Ambiance Bien que l'instrumentation reste d'origine, l'ambiance à bord n'est plus la même après le remplacement du grand guidon par une paire de bracelets.

Renseignements

Si vous êtes intéressé par cette Tritan, contactez :

La Folie Méricourt
111, rue de Reuilly, 75012 Paris
Tél : (1) 43.41.27.20.

Simplicité

La transformation n'entraîne pas de gros travaux et il est même possible après coup de remettre la moto dans sa version d'origine Thunderbird.